




Ministerstvo dopravy



Posouváme se v projektové přípravě železničních staveb vždy skutečně vpřed?

Ing. Luděk Sosna, Ph.D.

Ředitel Odboru strategie



Struktura projektové přípravy dopravních staveb

- V návaznosti na identifikaci problému na dopravní infrastrukturu (nedostatečná kapacita, nízká cestovní rychlost, neplnění nařízení č. 1315/2013, apod.) se zahájí zpracování studie proveditelnosti nebo záměru projektu (nelehká příprava zadání, soutěž, projednání, schvalování)
- Po úspěšném dokončení koncepčního řešení probíhá další proces projektové přípravy – EIA, DÚR, DSP (po SP zdánlivě vyhráno)
- Celý proces projektové a majetkoprávní přípravy je značně časově náročný – obvyklá doba trvání je 8 – 13 let



Vnitřní problémy řešení v rámci resortu dopravy

- Časová náročnost přípravy dopravních staveb - zastarávání navrženého řešení (složitě nalezená shoda před 4 roky nemusí odpovídat procesu projednání např. v rámci stavebního řízení)
- V poslední době (2 až 3 roky) dochází k dynamickému rozvoji osobní i nákladní dopravy, který vede k potřebě odlišných řešení, než byla předpokládána v koncepčním prověření
- S ohledem na dopravní potřeby je nezbytné zajištění aktualizace projektů vedoucí k přijetí vhodných řešení-jak?
- Vlivem zastarávání projektů může být navržena k implementaci zastaralá technologie - aktualizace a jak?



Vnější problémy řešení mimo resort dopravy

- Problematika procesu výběrových řízení na zhotovitele projektových dokumentací i realizace stavby – nutné zajištění transparentních výběrových řízení, které může vést k protahování procesu (Úohos)
- Požadavky obcí a regionů k technickému řešení – zajištění optimálního průchodu dopravní stavby územím s minimalizací vlivu na okolní obyvatelstvo-v kontradikci s dosud projednaným řešením a ekonomickou efektivitou
- Nutnost řešení výkupů pozemků a zohlednění individuálních potřeb jejich majitelů
- Veškeré uvedené problémy je nutné řešit s potřebnou citlivostí zohledňující individuální potřeby majitelů pozemků – nároky na čas



Potřeba dosažení ekonomické efektivity dopravních staveb

- Pravidla pro výpočet ekonomické efektivity dopravních staveb jsou určena resortní metodikou – některými skupinami zpochybňována jejich správnost
- Pro další přípravu jednotlivých dopravních staveb je nutné zajištění ekonomicky efektivního řešení – některé skupiny jsou názoru, že není potřeba vůbec
- Při koncepčním řešení dopravních staveb je nutné zajištění dostatečné rezervy ekonomického hodnocení s ohledem na možná rizika - zvýšení investičních nákladů v postupující projektové přípravě



Závěr

- Projektová příprava železničních staveb je časově velmi náročná – nesmíme si ji sami prodlužovat nekonečnými dodatečnými požadavky, navíc v nevhodnou dobu
- Dopravní stavby mají ze své podstaty fragmentace krajiny a záborů vždy značné množství odpůrců mimo resort dopravy – není žádoucí si sami počet odpůrců zvyšovat v rámci resortu
- Koncentrace na hledání kompromisů s dalšími resorty a jejich organizacemi, bude nutná zejména v otázce VRT
- Jinak resort v konfliktu s očekáváním vlády ČR



Děkuji za pozornost

Ing. Luděk Sosna, Ph.D.
Ministerstvo dopravy
Ředitel Odboru strategie