

Opotřebení silnic u návozdových tras stavebního materiálu na D35 a jejich financování

Nezbytnou součástí oprav silnic II. a III. třídy ve vlastnictví Pardubického kraje je získání finančních prostředků a příslušných legislativních náležitostí na vybudování plnohodnotných objízdných tras. Díky tomu pak může být zajištěna nejen autobusová dopravní obslužnost, ale i dosah IZS a samozřejmě pohyb občanů, cestující veřejnosti. V letošním roce by v Pardubickém kraji mělo dojít k modernizaci čtyř úseků – takzvaně povolených návozdových tras.



Speciální zákon o pozemních komunikacích pamatuje na skutečnost, že silnice jsou veřejným statkem, který se může užívat obecným způsobem. V případě, kdy je veřejný statek užíván jiným než obecným způsobem, mluvíme o zvláštním užívání. Respektive o nadměrném opotřebení silničního majetku. Tato skutečnost je upravena speciálním zákonem, jenž udává, že stavebník zemních prací vyžadujících stavební povolení, velkých staveb, provozovatel důlní nebo těžební činnosti je povinen před zahájením stavebních prací upravit pozemní komunikace, které budou sloužit jako návozdové trasy na úroveň očekávané dopravní zátěži. V minulosti však často docházelo k tomu, že velcí stavebníci sice splnili zadaný stavební úkol, následně však po nich zůstávaly komunikace v kritickém stavu. Jako příklad můžeme uvést výstavbu železničního tunelu Krasikov v okrese Ústí nad Orlicí, kde bylo přemístěno obrovské množství výkopků a zpětně navedeno obrovské množství betonu, včetně konstrukčních vrstev tunelu.

OBECNÉ A NADMĚRNÉ OPOTŘEBENÍ SILNIC

Správa a údržba silnic Pardubického kraje (SÚS Pk) vyvinuly společně s Pardubickým krajem mechanismus, kterým lze analyzovat, jakým způsobem na silnicích II. a III. třídy ve vlastnictví Pardubického kraje dochází k obecnému a nadměrnému opotřebení komunikací u velkých staveb. V rámci analýzy dochází ke stanovení dopravní zátěže na jednotlivých komunikacích. Spolu s tím je třeba vymezit i tzv. nadměrné

opotřebení, jež vzniká jednorázovou událostí, jak je výše uvedeno.

Uvedený případ se odehrál v nedávné době při výstavbě dálnice D35, kde bylo navedeno obrovské množství stavebního materiálu. Návozdové trasy byly dopředu nadefinovány a ve spolupráci s expertním týmem, Dopravní fakultou Jana Pernera, vznikl unikátní model pro určení nadměrného opotřebení komunikací velkou stavební činností. Hlavní princip zmíněného modelu spočíval v tom, že komunikace, které byly určeny jako návozdové trasy, se rozdělily na stometrové úseky. Byly označovány stupnicí 1 až 5 (1 = nejlepší, 5 = nejhorší). Takto rozdělené části komunikace se následně převedly do finanční roviny tím způsobem, že jednotlivé úseky



byly vyčísleny. To na základě skutečnosti, jak finančně náročné by bylo zlepšení stometrového úseku vyčleněné silnice, např. ze stavu ohodnoceného známkou 5 do statusu se známkou 1. Tímto postupem byla určena plánovaná částka nákladů na tzv. nadměrné a obecné opotřebení.

Posléze bylo provedeno ověření opotřebení stavbou dotčených silnic, které byly porovnávány s úseky silnic, kde návozdová doprava neprobíhala, a docházelo tedy jen k obecnému opotřebení. Pro zpřesnění problému bylo využito exaktního sčítání dopravy na místě přístupu stavby D35. Z použité metody tak vyšlo najevo, kolik vozidel bylo naprosto tranzitních a kolik jich odbočovalo na stavbu dálnice s nějakým materiálem.

U projektu výstavby D35 z celkové ceny opotřebení vyplynulo 23 % obecného opotřebení a 77 % nadměrného.

„Opotřebení silnic u návozdových tras bylo vyčísleno na 1,8 miliardy korun s DPH, což je velmi významná částka. Tou zcela zásadně nedisponuje. Násobně převyšuje částky, které Pardubický kraj vkládá do silnic II. a III. třídy na jejich opravy, rekonstrukce, modernizace a výstavbu,“ popsal Miroslav Němec, ředitel SÚS Pk.

LEPŠÍ VYHLÍDKY DO BUDOUCNA

V posledních letech došlo v otázce návozdových tras ke značnému posunu. Jak velké stavební firmy, tak i stát začaly totiž celou záležitost brát konečně vážně.

V rámci výstavby D35 dojde např. ke stažení dopravy na dopravní tepnu, jež je na očekávaný nápor vozidel stavebně i technicky uzpůsobena. Nemělo by tedy docházet k poničení silnic II. a III. třídy. Z tohoto důvodu by v letošním roce měly být opraveny a modernizovány čtyři úseky silnic, návozdové trasy.

Na konci letošního července proběhlo k této problematice v zasedací místnosti SÚS Pk v Doubravících jednání, kde byly definovány další kroky ohledně oprav návozdových tras. Kromě využívání tzv. povolených jsou totiž často využívány i tzv. nepovolené návozdové trasy. Takové silnice jsou pak logicky poškozeny daleko více než ty oficiálně povolené.

„Povolení návozdových tras souvisí se stavebnětechnickým stavem silnic. Bohužel se často setkáváme s nekázní, kdy vozidla navážející na dálnici stavební materiál používají i nepovolené návozdové trasy, které ovšem nebyly k uvedenému účelu shledány jako způsobilé. Z tohoto důvodu pak následně dochází k velkému poničení silnic nepovolených návozdových tras,“ vysvětlil Miroslav Němec.

Stát tuto záležitost zohlednil v loňském roce částkou 150 milionů Kč, v letošním roce je částka stanovena zhruba na 100 milionů Kč. Z této sumy by měly tedy na území Pardubického kraje být pokryty lokální

opravy nepovolených tras. Celá záležitost je však stále poměrně dost otevřená, jelikož Česká republika se v současné době potýká s vysokým schodkem státního rozpočtu. Přesto můžeme v oblasti opotřebení návozdových tras mluvit o jistém kroku vpřed, který se v posledních několika letech odehrál. V budoucnu by tak např. nemuselo už docházet k „vyhynutí“ některých silnic v důsledku vyvážení těžebního dřeva. Zmíňme např. silnici z Nasavrku do Kameniček.

V rámci výstavby D35 pak proběhl významný posun v komunikaci mezi Pardubickým krajem a státem. Zmíněné subjekty totiž uzavřely smlouvu o součinnosti při následcích stavební činnosti na dálnicích.

„Zde mluvíme o pokračování výstavby dálnice D35, které bude nepochybně velmi podobné těm, jako na úseku Opatovice–Časy a Časy–Stradouň. Spolu s tím je plánována výstavba tunelu Homole u Vraclavi, kde dojde k vývozu značného množství výkopů,“ doplnil Miroslav Němec.

Kraj chce dopředu také uzavřít se státem dohodu, které další komunikace budou při výstavbě D35 sloužit jako návozdové trasy. Spolu s tím by měla být rovněž stanovena předpokládaná hodnota projektu, a to tak, aby bylo jasné, jakou částku Pardubický kraj uhradí na tzv. obecné opotřebení a kolik finančních prostředků, respektive stavebního plnění dostane.

Opravy komunikací, u nichž se předpokládá, že vydrží návoz materiálu na dálnici, se uskuteční ex post. U návozdových tras, které by neodolaly stavebnímu náporu, bude muset dojít k určitým úpravám ještě před dokončením dálnice. Přerušení zásobování stavebního materiálu v průběhu výstavby D35 by byla katastrofa.