

Ekonomické aspekty přípravy a realizace dálničních staveb

Autor: Eduard Hromada, ČVUT, WP7

*Příspěvek byl zpracován za podpory programu Centra kompetence
Technologické agentury České republiky (TAČR) v rámci projektu
Centrum pro efektivní a udržitelnou dopravní infrastrukturu (CESTI),
číslo projektu TE01020168*

Postup řešení pracovního balíčku WP7

- Identifikace příčin způsobujících nízkou efektivnost procesu zadávání, realizace a provozování staveb dopravní infrastruktury hrazených z veřejných zdrojů.
- Návrh opatření, postupů a procesů, které povedou ke zlepšení současného stavu.
- Ověření navržených technicko-ekonomických řešení na případových studiích.
- Poskytnutí vypracované metodiky příslušným řídicím orgánům státní správy (ŘSD, MD ČR).



Identifikace příčin způsobujících nízkou efektivnost procesu zadávání, realizace a provozování staveb dopravní infrastruktury

- Zpolitizování technického oboru - procesu řízení přípravy a realizace dopravních staveb - organizace ŘSD:
 - opakovaná výměna generálních ředitelů,
 - výměna vrchního managementu za osoby bez praxe v oboru dopravních staveb a dopravní infrastruktury,
 - výrazné a náhlé snížení finančních prostředků alokovaných pro přípravnou fázi projektů dopravní infrastruktury:
 - důsledek: nepřipravenost staveb,
 - nepřijetí zákona o státní službě,
 - nedůvěra veřejnosti a médií k zainteresovaným subjektům:
 - všechny osoby vstupující do přípravné nebo realizační fáze projektu jsou považovány za potenciálně korumpovatelné.



Identifikace příčin způsobujících nízkou efektivnost procesu zadávání, realizace a provozování staveb dopravní infrastruktury

- Nekoncepční přístup vlády a Ministerstva dopravy při plánování projektů výstavby dálnic a rychlostních komunikací:
 - Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury.
 - Dopravní politika ČR pro léta 2005 - 2013.
 - Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury.
 - Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025 („Superstrategie – green paper“).
 - Dopravní sektorové strategie, 2. fáze.
 - Dopravní politika ČR pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050.



Identifikace příčin způsobujících nízkou efektivnost procesu zadávání, realizace a provozování staveb dopravní infrastruktury

- Náklady na výstavbu dálnic a rychlostních komunikací:
 - Průměrné celkové náklady na výstavbu 1 km dálnice v ČR = **416 mil. Kč bez DPH.**
 - Průměrné celkové náklady na výstavbu 1 km rychl. komunikace v ČR = **378 mil. Kč bez DPH.**
- NKÚ - porovnání srovnatelných stavebních nákladů na výstavbu 1 km dálnice v ČR a Německu - **rozdíl 27 %.**
- Nárůst nákladů v průběhu územních řízení - **o 68 %** (21,9 mld. Kč).
- Nárůst nákladů v průběhu stavebních řízení - **o 37 %** (5,9 mld. Kč).



Identifikace příčin způsobujících nízkou efektivnost procesu zadávání, realizace a provozování staveb dopravní infrastruktury

- Nedostatečná míra kontrolní činnosti ze strany veřejného objednatele:
 - omezená míra kontroly kvality,
 - omezená míra kontroly finančního plnění,
 - omezená míra právní kontroly.
- Důsledky:
- nárůst navyšování cen staveb,
 - neplnění závazných smluvních ujednání,
 - snížení výsledné kvality stavebního díla,
 - zvýšení rizika poškození zdraví a majetku třetích osob,
 - nárůst nových jednacích řízení bez uveřejnění.



Identifikace příčin způsobujících nízkou efektivnost procesu zadávání, realizace a provozování staveb dopravní infrastruktury

- Vychýlení rovnováhy mezi požadavky investora (státu) a požadavky zhotovitele ve prospěch zhotovitele (soukromé stavební firmy).
- Neexistence definice dumpingové ceny v zákoně o veřejných zakázkách.
- Vícepráce a změny v projektu uplatňované zhotovitelem stavby během realizační fáze projektu.
- Neexistence institutu nepřiměřeného zisku zhotovitele – srovnání s USA.

