

## Posouzení realizace výstavby 2. Etapy chodníků Nebovidy

V počátku zahájení realizace výstavby 2. etapy chodníků v obci Nebovidy jsme byli osloveni starostkou Michaelou Purč, abychom jako nezávislá nezainteresovaná společnost, která nemá žádné ekonomické, majetkové či rodinné vazby, zhodnotili vhodnost realizace již zmiňované akce výstavby 2. etapy chodníků v obci Nebovidy.

Od vedení obce, paní starostky spolu s paní Dagmar Polcarovou (účetní), jsme získali počáteční zaslíbení do problematiky, o kterou jsme se postupně hlouběji zajímali a shromažďovali jsme informace a fakta o průběhu realizace daného záměru od zadání projektu až po počátek výstavby.

V rámci zjišťování jsme bohužel nacházeli stále nové a nové nedostatky a pochybení, které byly v projektu ukryty a byly k nalezení až po podrobnějším zjišťování a ověřování.

Nyní se dostaneme k jednotlivým nedostatkům, pochybením či snad dokonce i záměrným úpravám či záměnám, které v průběhu realizace PD vznikaly a nyní jsou zásadním důvodem problematiky při realizaci výstavby.

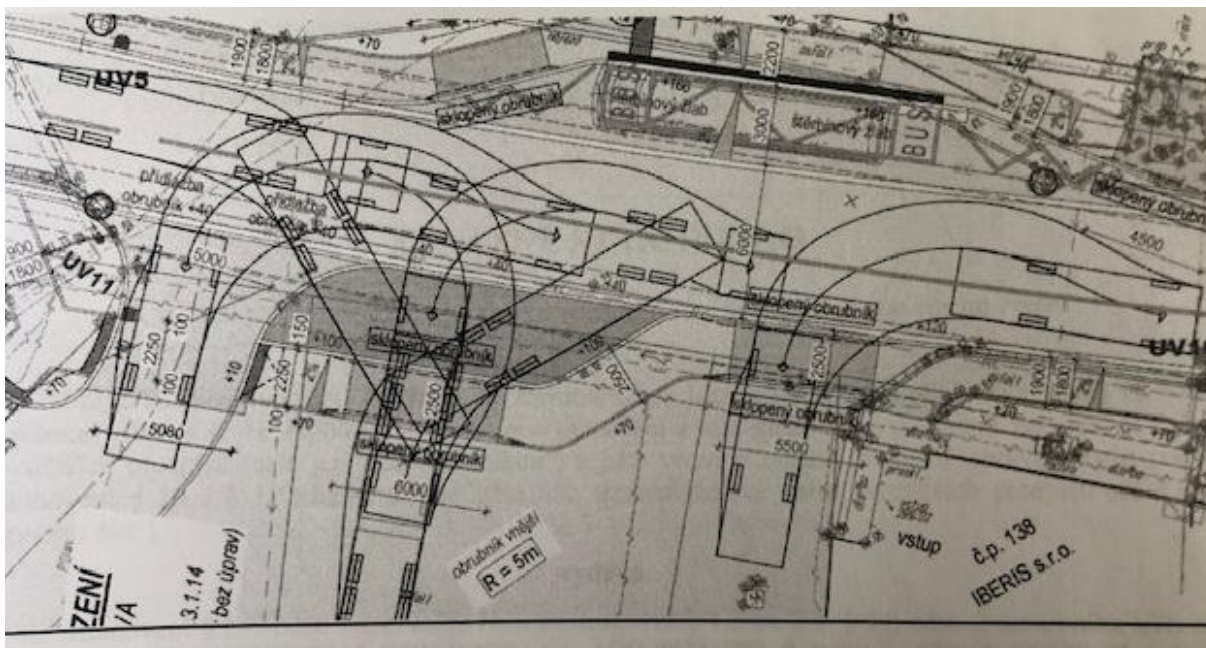
Projektová dokumentace byla bývalým zastupitelstvem obce objednána dle dostupné smlouvy ve standardu vyhotovení DUR + DSP (dokumentace pro územní a stavební řízení) spolu s dopracováním do DPPS (dokumentace pro provedení stavby), spolu s plnou mocí na zastupování obce projektantem u dotčených orgánů pro zajištění stavebního povolení, ovšem bez vyřízení majetkoprávní domluvy o odkupu pozemků či souhlasů sousedních pozemků se stavbou, tato povinnost zůstávala na obci pod vedením bývalého pana starosty.

To je zcela v pořádku, bohužel ale v průběhu projektování a získávání stanovisek od dotčených orgánů vznikly první pochybení.

Projektant vypracoval „I.“ verzi PD v úrovni pro DUR, se kterou souhlasila většina vlastníků sousedních parcel, a to včetně vlastníka parc. č. ■■■ (souhlas se zabráním cca 0,4 m pozemku), ale nesouhlasil vlastník parc. č. ■■■ na protější straně. Projektant tedy vypracoval druhé řešení části stavby u zálivu autobusové zastávky s jejich posunutím směrem do centra obce, tím se posunul i přechod pro chodce a vlastník parc. č. ■■■ již se záměrem souhlasil, jelikož mu nezasahoval do pozemku. Dané řešení však vlastníkově parc. č. ■■■ nezabírá domluvených cca 0,4m pozemku, ale více jak 2,0 m, k čemuž nedal nikdy souhlas a obec v zastoupení pana starosty předala na stavební úřad souhlas vlastníka parc. č. ■■■ s verzí I., ale dokumentace byla předložena ve verzi II.

Nevíme, zda to byl úmysl, nebo neprofesionalita či opomenutí, ale daný fakt nelze přejít, a jelikož vlastník pozemku není ochoten ustoupit, protože se cítí být podvedený, je stavba nerealizovatelná dle schválené PD.

Aby toho nebylo málo, vlivem posunutí zálivu zastávky výše vzniklo nové stanovisko SPDI (specializované pracoviště dopravních inženýrů PČR) a SÚS JMK (Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje), kde SÚS JMK má požadavek na minimální šíři komunikace 6,5 m, osazení varovných pásů z hmatové dlažby u všech vjezdů apod. V rámci stanoviska SPDI byly do projektové dokumentace dokresleny vlečné křivky pro otáčení autobusu přes plochu naproti zastávce, která se v současné době využívá jako plocha pro parkování, i když k tomu není určena a má sloužit pro otáčení autobusu /viz výšek PD níže/.



Na to konto vznikla III. verze projektové dokumentace, kde projektant měl zapracovat požadavky dotčených orgánů. Tato III. verze však na stavebním úřadě stejně jako druhé stanovisko SÚS JMK a SPDI nebyly doloženy. Projektant sdělil, že to na stavební úřad posílal, ale nikdy to nepřekontroloval, byť obec v daném řízení plně zastupoval. A tak stavební úřad rozhodl podle II. verze PD, ke které byly obcí pod vedením bývalého pana starosty doloženy souhlasy vlastníka parc. č. ■■■ s jinou verzí, nežli byla podaná na stavebním úřadě.

Ve III. verzi PD, kterou projektant předal obci jako finální verzi, která je dle projektanta shodná se stavebním povolením a byla dopracována do DPPS, má již uvedenou šíři komunikace 6,5m, nebyly však doplněny hmatové dlažby do chodníkových sjezdů dle požadavku dotčených orgánů. V dané dokumentaci jsou však rozměry komunikace přepsané a neodpovídá schválené dokumentaci na SÚ.

Bohužel po detailním kontrolování projektové dokumentace jsme narazili na fakt, že projektant se dané problematice příliš nevěnoval, jelikož varovné pásy do PD nedoplnil, komunikaci nepřeprojektoval, pouze upravil číselné hodnoty šíře kót, což bylo zjištěno při detailním přeměřování na výkrese, který byl projektantem odevzdaný. Není možné, aby na jednom výkrese v daném měřítku kóta se stejnou délkou 6,5m měla vždy jinou změřenou šířku v rozmezí od cca 22,3mm pod zastávkou přes 23,5mm na přechodě po 26,8mm u RD čp. 70, přičemž v měřítku 1:250 s 3% zkreslením vlivem tisku odpovídá délka 25,2mm. Danému rozměru při zkreslení odpovídá šířka komunikace v dolní části obce nebo sjezdy. Je tedy patrné, že šířkové uspořádání komunikace není dle skutečnosti, ale hodnoty jsou přepsané. Daným naměřeným hodnotám na výkresech odpovídají výměry z verze II. (23,5mm odpovídá cca 6,05m, verze II. má hodnotu v daném místě 6,07m), která ale nesplňuje požadavek SÚS JMK na minimální šíři komunikace. Bohužel pochybení v PD jsou i další, jako např. nepřekontrolování hloubky stávající stoky. V PD je stoka v hloubce cca 2,1m, ve skutečnosti cca 0,9m, na což je navázána vyprojektovaná realizace nových šachet v původních pozicích dle PD, což není možné provést dle PD a stavebního povolení. U některého RD nebyl vyprojektovaný vstup, a naopak někde byl navíc, byť si je vlastníci přílehlé nemovitosti nepřáli. Přeprojektování výstavby v části zálivu pro autobus není možné realizovat ze dne na den, jelikož to zde není možné bez vypořádání majetkoprávních vztahů okolních pozemků, do kterých stavba zasahuje. V daném problematickém místě má komunikace dle verze II. pouze 6,07m a má mít 6,5m dle požadavku SÚS JMK, aby byla zkolaudovatelná, což by znamenalo zásah do pozemků, ke kterým není dán souhlas, a vlastníci ho udělit nechtějí.

Aby toho nebylo s pochybeními málo, bylo zjištěno, že ověřená projektová dokumentace stavebním úřadem (tzv. svaté druhé paré) byla na úřadě vyzvednuta bývalým panem starostou, ale do archivu obce Nebovidy nebyla uložena. Předpokládáme, že dané paré bylo zasláno na SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury), kde bylo žádáno o dotaci na realizaci výstavby. Dané paré ověřené stavebním úřadem musí zůstat vlastníkovi, jelikož podle

něho se stavba má realizovat, kolaudovat. V případě nějakých odchylek od PD se vypracovává dokumentace skutečného provedení, u které jsou odchylky či změny zaznamenané vůči schválené PD. Pokud nejsou, tak se daná dokumentace orazí razítkem skutečné provedení stavby.

Nyní obec složitě získává od projektanta dokumentaci, která je shodná se stavebním úřadem, aby stavební úřad ověřil jednotnost projektové dokumentace.

Daná problematika s výstavbou je složitější, hlavně o fakt, že se na daný projekt žádá o příspěvek z SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury), který nejvíce hodnotících bodů dává právě za záliv pro autobus, který není možné dle PD realizovat. Pro kolaudaci a uznání dotace je nutné provést výstavbu dle schválené PD, která je v rozporu s požadavky SÚS JMK, a tudíž je téměř nezkolaudovatelná, ale také je třeba připomenout fakt povinné udržitelnosti projektu, který je stanovený na 5 let, kdy se do dané stavby nesmí zasahovat, a v daném období bude již realizovaná výstavba splaškové kanalizace v obci, která je také navázaná na dotační titul.

S ohledem na výše uvedené fakty nedoporučujeme pokračovat v realizaci výstavby 2. etapy chodníků dále, doporučujeme zastavit práce s dokončením etapy 1 a části etapy 2 před zastávkou. Daná část musí být realizována z rozpočtu obce bez dotačního titulu, který nebude vůbec čerpán a bude ponechán na SFDI. Daná část chodníků bude po dokončení zkolaudována dílčí kolaudací stavby, tak aby stavební povolení bylo dále platné a mohlo v průběhu času dojít k přeprojektování problematických částí, kde by daný nový projekt byl použit pro změnu stavby před dokončením, která by se realizovala po výstavbě kanalizace v obci.

#### **Hlavní problémy projektu:**

Chybný podélný profil dešťové kanalizace – výrazný nesoulad uložení kanalizace ve skutečnosti a v PD

Nesoulad schválené PD s realizační projektovou dokumentací

Nesoulad schválené PD s požadavky SÚS JMK a SPDI

Ztracené 2. paré ověřené projektové dokumentace – přebíral na SÚ p. [REDAKCE] – dané paré je zřejmě chybně na SFDI

Nesoulad měření na výkrese s číselným údajem kóty šíře komunikace – problém na kolaudaci – nedodržení požadavku SÚS JMK.

Nevyprojektovaná hmatová dlažba na chodníkových sjezdech k RD dle požadavku SÚS JMK.

Udržitelnost projektu 5 let je dotčena dalším projektem s dotací (výstavba kanalizace) – kolize udržitelnosti s následnou výstavbou – umístění revizních šachet v chodníku, podkopání chodníku atd.

Datum: 28.4.2023

Vypracoval: Jan Jaroš

Design Plan Projekt s.r.o.