

Jak probíhala katastrofa. Video znázorňuje obří sesuv, jenž zavalil část dálnice D8

9.7.2019, Aktuálně.cz

Jak se pravděpodobně sesuly stovky tisíc metrů krychlových na rozestavěnou dálnici D8 u Prackovic na Labem, se lze poprvé podívat díky prostorovému videomodelu. Vizuální simulaci s komentářem připravili akademici z Vysoké školy báňské - Technické univerzity Ostrava. Jde o první pokus takto komplexně popsat a znázornit nejvýraznější zásah přírody do rozdělané stavby v novodobé historii Česka. Škoda způsobená utrženým masou zeminy je nyní jádrem miliardového soudního sporu, jež vede stát a majitel přilehlého lomu.

Zemina o objemu zhruba 400 tisíc metrů krychlových se utrhla 7. června 2013. Vzala s sebou několik stovek metrů železnice, navíc pak zavalila 200 metrů rozestavěného posledního úseku dálnice D8. Od té doby vzniklo několik analýz, které se snažily najít odpověď na otázku, proč k sesuvu došlo. Žádnou ale dosud neprovázal vizuální model, jenž by na základě výpočtů přírodní katastrofu zobrazil.

Až nyní svou teorii doprovázenou videosimulací představili odborníci z Fakulty stavební Vysoké školy báňské - Technické univerzity Ostrava. "V posledních letech se rozvíjí celá řada aktivit na popularizaci vědy, jsou na to obrovské projekty. Potřebujeme získat studenty, jinak nám všichni utečou studovat humanitní vědy," přibližuje pro Aktuálně.cz jeden z motivů vypracování videa členka autorského týmu Naďa Rapantová.

Video vzniklo na základě závěrů posudku, který akademici zpracovali pro potřeby zmíněného soudního sporu. Trvá zhruba čtvrt hodiny a je provázené komentářem profesorky Rapantové a docentů Pavla Pospíšila a Evy Hrušešové. Představuje lokalitu kolem Prackovic z hlediska vývoje, geotechnických podmínek či hydrologické situace kritického dne a vše směřuje k simulaci, jak se sesuv podle nich aktivoval. Jeho znázornění vychází z procesu založeného na popisu horninového prostředí, digitálního modelu místa před a po sesuvu či spousty odborných výpočtů.

Sesuvné území pod tíhou srážek

Za masivní pohyb zeminy, jenž skončil stržením části železnice a zavalením dvou set metrů dálnice, můžou podle akademiků dva faktory. V první řadě v červnu 2013 vrcholilo několikaleté období s bohatými srážkami. Deště oslabily pevnost horninového masivu sesuvného území, jež bylo už tak narušené nezajištěným zářezem dálnice. V důsledku obou příčin vznikla kritická situace, kvůli níž se dala masa zeminy do pohybu.

"Na základě numerických modelů jsme si vytvořili představu o vlastnostech a chování předmětného masivu a tu jsme vtělili do animace," vysvětlují Rapantová a Hrušešová. "V jednom softwaru byl vytvořen prostorový model zájmového území, poté se tento model musel přesunout do jiného složitějšího softwaru, v němž se řešil vliv vody na horninové prostředí. Pak se získané výsledky přesunuly do dalšího softwaru, v němž se řešily geomechanické stránky věci," přibližuje Pospíšil.

Akademici upozorňují, že k sesuvu podle nich nemuselo dojít, kdyby zářez dálnice byl zajištěný. Jinými slovy kdyby se stabilizoval třeba s využitím opěrných zdí. "Jen my v České republice nejsme zvyklí, že se dálnice vedou komplikovanými úseky z hlediska horninového prostředí," všimá si Rapantová. "Odpovědnost investora je, aby prostředí správně prozkoumal a adekvátně zajistil stavbu, což se zde nestalo," míní Hrubešová.

Soudní spor o více než miliardu

Investorem autostrády bylo Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD). Jeho interpretace příčin sesuvu je však zcela odlišná, zával dává do přímé souvislosti s činností lomu nad zmíněným úsekem dálnice. Právě na tomto základě postavilo ŘSD spolu se Správou železniční dopravní cesty, jíž náleží poškozená železniční trať, žalobu, kterou se po firmě Kámen Zbraslav domáhá náhrady škody ve výši 1,037 miliardy korun.

"Příčinou vzniku sesuvu bylo přetížení hrany svahu v kamenolomu deponiemi drtě a kameniva a jeho nasycení srážkovou vodou a vztlakem způsobeným ve větší míře vodou zasakující do horniny puklinovým systémem, neboť v kamenolomu nebylo dostatečně řešeno odvodnění," stojí v žalobě, proti níž stojí závěry kolektivu zmíněných akademiků z Ostravy, kteří svou expertizu zpracovali pro firmu Kámen Zbraslav.

Soudní spor o více než miliardu korun se rozvinul v roce 2016 u Obvodního soudu pro Prahu 5. Všechny důkazy, mimo jiné 21 posudků a odborných stanovisek k sesuvu, už jsou projednané. Aby soud získal finální odpověď, která by odstranila rozpory v expertizách sporných stran a nasměrovala proces k rozhodnutí, zadal si letos v lednu revizní posudek. Právě na základě jeho závěru chce dospět k rozuzlení případu.

Ústav ve střetu zájmů?

"Znalecký ústav prozatím znalecký posudek nedodal," sdělila Aktuálně.cz mluvčí soudu Markéta Fikoczková. Revizní expertizu má zpracovat Ústav struktury a mechaniky hornin Akademie věd. Proti jeho určení se Kámen Zbraslav bránil stížností k Ústavnímu soudu. Důvodem je, že tentýž ústav sepsal posudek, na jehož základě zformulovalo žalobu Ředitelství silnic a dálnic i správa železnic. Podle firmy je tak ústav podjatý.

Sanace za půl miliardy a dálnice v jednom pruhu

Sesunutá zemina se začala z místa odstraňovat v listopadu 2014, první etapa odtěžení vyšla na 70 milionů korun. V září 2015 pokračovala akce druhou etapou, která přišla na 400 milionů korun.

Poslední dostavěný úsek dálnice D8 (Lovosice - Řehlovice) se zprovoznil 17. prosince 2016. Kvůli nestabilnímu podloží a pokračujícím zajišťovacím pracím se ale v úseku jezdilo jedním pruhem, kompletní provoz bez omezení začal 20. září 2017.

Přestože věcně Ústavní soud argumentaci firmy Kámen Zbraslav vzal na vědomí, z procesních důvodů stížnost zamítl. "Ze zákonných důvodů nelze pohlížet na ústav jako na nestrannou a nezávislou znaleckou instituci," uvedl pro Aktuálně.cz advokát firmy Pavel Sedláček. Ústav spolupracuje s ŘSD dlouhodobě, dodává mu řadu studií a analýz. Tvrdí však,

že se ve věci necítí podjatý. Jeden z jeho argumentů zní, že klíčové pasáže revizního posudku budou zpracovávat externí odborníci.

Ústav má také za to, že spolupráce s ŘSD jeho pozici nepodrývá. "Ústav není na těchto objednávkách od žalobce nikterak hospodářsky závislý. Jeho zřizovatelem je Akademie věd a nikoliv Ředitelství silnic a dálnic nebo ministerstvo dopravy. Ústav tedy nemá sebemenší důvod nějakému z účastníků sporu stranit," řekl Aktuálně.cz jeho ředitel Josef Stemberk.

"Pokud ústav vykonal určité služby na základě smlouvy o dílo pro ministerstvo dopravy, neznamená to automaticky, že má zájem na výsledku řízení," tvrdí také mluvčí obvodního soudu Fikoczková, proč instance připustila ústav jako zpracovatele revizní expertizy. Očekávaná analýza má být hotová v druhé půli srpna. Původní termín byl konec června, ale zpoždění nastalo kvůli vyřizování zmíněné ústavní stížnosti.

Video v celé délce si můžete prohlédnout zde:

https://www.youtube.com/watch?v=_0B4s1BuyBM#action=share

Videosimulaci sesuvu na dálnici D8 u Prackovic nad Labem v červnu 2013 připravovali akademici z ostravské univerzity několik měsíců. | Video: Vysoká škola báňská-Technická univerzita v Ostravě

<zdroj: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/d8-sesuv-video-jak-probihala-katastrofa-video/r~e4073184a16d11e993a6ac1f6b220ee8> >