

VĚDCI PŘIPRAVÍ PRAVIDLA, ABY SE PŘI STAVBĚ DÁLNIC ZAMEZILO KOLAPSŮM Průšvih, který změnil dálnice

Martin Biben
martin.biben@economia.cz

Příští týden v sobotu se slavnostně otevře poslední chybějící úsek dálnice D8 na Drážďany. Roky očekávané stříhání pásky však bude připomínkou jednoho z největších průšvihů českého dálničního stavitelství. O 15 let zpožděná a o miliardy prodražená investice, naposledy kvůli mohutnému sesuvu půdy z roku 2013, má však zároveň šanci změnit způsob, jak se v Česku plánují a připravují klíčové dopravní stavby.

Po špatných zkušenostech s D8 připraví tým vědců z Akademie věd a expertů z České geologické služby nová pravidla, aby se kolapsům při výstavbě dálnic předešlo. Tento týden si vypracování těchto regulí objednálo ministerstvo dopravy.

Půjde hlavně o to, jak stavět v oblastech s rizikem sesuvu půdy. „Pravidla, jak si má stavebník počínat, jsou jasná 40 až 50 let. Jde jen o to, je osvědčit,“ prohlásil Josef Stemberk, šéf Ústavu struktury a mechaniky hornin, jenž se bude na vzniku předpisů podílet.

Hotovy mají být do půl roku a podle ministra dopravy Dana Toka (za ANO) budou pro stavebníka závazné. „Pokud nebude možné se oblastem se sesuvy vyhnout, tak se musíme striktně držet metodiky,“ řekl ministr.

Ztížené geologické podmínky jsou hlavním rizikem dálniční výstavby. Z celého Česka je takových území hned třetína, je tedy jasné, že stavebníci na ně s vysokou pravděpodobností narazí.

Ze se bude stavět na rizikovém terénu, se přitom podle Stemberka při projektování zmíněného úseku dálnice D8 úplně zapomnělo. V roce 2000 navíc báňský úřad povolil obnovení těžby v blízkém lomu.

„Ani tady se nerespektovalo, že ložisko nachází nad sesuvným územím, kterým se za pár let začne stavět dálnice,“ uvedl Stemberk, který příčiny sesuvu pro ministerstvo analyzoval. Kvůli lomu, který ukládal hlušinu nad ohrožený svah, i nedostatečnému odvádění vody, jež stráž pomalu podemčila, byl podle něj sesuv nevyhnutelný. „Je to ostuda. Selhalo všechno, co mohlo selhat,“ řekl.

Dálnice D8 se začala plánovat na začátku 90. let, podle původních plánů měla být hotová v roce 2001 a její poslední, sedmnáctikilometrový úsek měl stát tři miliardy korun. Nakonec se bude otevřít až letos za cenu téměř pětinašobnou.

Sesuv zastavil stavbu v červnu 2013: v noci se utrhla masa půdy a kamení

PROBLEMATICKÁ DÁLNIČNÍ D8

17 kilometrů

je délka posledního chybějícího úseku mezi Lovosicemi a Řehlovcemi, otevřít se bude 17. prosince.

14 miliard korun

jsou podle Nejvyššího kontrolního úřadu celkové náklady na výstavbu tohoto úseku D8.

3 miliardy korun

byl podle NKÚ odhad ceny z roku 1993.

15 let

je zpoždění oproti původnímu plánu otevření.



Foto: Aktuálně.cz - Ludvík Hradílek

o ploše 400 x 600 metrů. Nebylo to ale zdaleka jediné zdržení. Jen soudní spory o trasu se táhly až do roku 2010.

Navzdory sesuvu však mohl být dálniční úsek hotový o dva roky dříve. Ministerstvo dopravy zadalo analýzu příčin až na začátku letoška, zemina se začala odklízet letos v květnu. Vláda to přitom ministerstvu uložila už o dva a půl roku dříve.

„Nikomuse do toho moc nechtělo, nevěděli, jak na to. Ministři Žák a Prachař se nedokázali dohodnout s hejtnanem Ústeckého kraje, zda je to mimořádná událost, na kterou platí ze zákona o veřejných zakázkách výjimka. Nakonec nám pomohla novela zákona, která zvýšila procento vícepráci,“ vysvětluje zdržení Ťok.

Ministerstvo dopravy a Ředitelství silnic a dálnic se vyhnuly odpovědi na dotaz HN, kdo je za průšvih s D8 odpovědný. „O objektivní odpovědnosti za sesuv bude muset rozhodovat soud,“ uvedl mluvčí ministerstva Tomáš Neřekl.

Za viníka sesuvu původně ministerstvo označilo vlastníka lomu, společnost Kámen Zbraslav. Úřady na ni podaly žalobu a vymáhají náklady na odstranění sesuvu ve výši zhruba jedné miliardy korun. Ministr dopravy se však nyní pro HN vyjádřil smířlivěji. „Viník není jediný, je tam spousta vlivů. S majiteli jsem se ale už sešel a budeme ještě v jednání o mimosoudní dohodě pokračovat,“ řekl.

Výstavba dálnic je v Česku dlouhodobě problém. Jsou předražené, špatně plánované, jak ukazuje i kauza D8 nebo problémy s vyhodnocováním vlivu na životní prostředí, což je pro firmy komplikované a zdlouhavé.

Poměry při stavbách dálnic kritizují i stavební firmy. „Problém je hlavně v častých personálních změnách ve vedení státních investičních firem. Neustále se také mění priority pro stavby, k nimž se zároveň v projektové a předprojektové přípravě vyjadřují desítky různých lidí. Proto všechno tak dlouho trvá,“ míní například prezident společnosti Skanska Michal Jurka.

Ministerstvo dopravy nyní slibuje celkovou nápravu. Je nejvyšší čas. Stát chce příští rok začít stavět 140 kilometrů nových dálnic, na které Ředitelství silnic a dálnic dostane téměř 47 miliard korun.

S příspěvkem Petra Zenknera

