

Smrtelně nebezpečná cesta do Drážďan Úsek dálnice D8 přes České středohoří bude asi navždy ohrožovat životy. Kdo za to může?

PETR HORKÝ, TOMÁŠ BROLÍK

Av každém z těchhle třinácti pilotů je tlustý, desítky metrů dlouhý ocelový provaz, který váže svah ke skále,“ ukazuje stavební dělník ke kopci, který se zdvíhá nad rozestavěnou dálnicí. Švýcarská technologie, na kterou je náležitě pyšný, má zachránit severočeskou D8. Mohutné betonové konstrukce vyrostly v místě, kde se v roce 2013 na čerstvý asfalt sesunul kus svahu a o několik let oddálil otevření nejspornější české dálnice.

Hlína a stromy na tomhle slavném místě s pomocí silných lan – zatím – drží na svém místě, ale tehdejší havárie (při níž se jen shodou okolností nikomu nic nestalo) připomněla letitá varování geologů a nezávislých odborníků: že zvolená trasa vede po nestabilním a neprozkoumaném podloží, a při plánování dálnice protínající krajinu Českého středohoří nad tím odpovědní úředníci mávli rukou. Bez ohledu na dodatečná opatření, dálnice D8 nebude bezpečná nikdy – a nikdo neví, kdy se pod ní země zase pohne.

Což se naposledy ukázalo na začátku měsíce. Na mostě vedoucím k místu tři roky starého závalu se jedna z podpěr začala propadat do země a posouvat. Opět tu hrozí nevypočitatelný sesuv půdy, který může spolu s mostem smést i všechny, kdo na něm právě budou. Ministerstvo dopravy se však dušuje, že dálnice je bezpečná a že plánovaný termín otevření – polovinu prosince – dodrží.

Hlavně mít správný posudek

Až ministr Dan Ťok za dva měsíce před novináři přestřihne pásku a po posledním chybějícím úseku dálnice se rozjedou auta plná lidí za vánočními nákupy do Drážďan, Vladimír Cajz mezi nimi určitě nebude. „Ta stavba je riskantní. Je to hazardování s lidskými životy,“ říká geolog, který trasu dálnice D8 vedoucí přes nestabilní území kritizuje už od roku 1995.

V té době Cajz pracoval pro tehdejší Český geologický ústav a coby oblastní geolog měl na starost právě České středohoří. V březnu roku 1995 dostal za úkol napsat odborný posudek pro libereckou firmu Valbek, která přes jeho rajon projektovala dálnici. Na výběr byly tři možnosti, kudy nová cesta povede. Variantu nazvanou „koridor C“, která nakonec zvítězila, tehdy Cajz vyhodnotil jako nejméně vhodnou a věst tudy dálnici nedoporučoval s odůvodněním, že hrozí sesuvy půdy.

„Jeví se jako nejsložitější, a tudíž nejnáročnější na technické i ekonomické podmínky, neboť stabilizaci území je třeba provést na širokém areálu,“ stojí v posudku pro firmu Valbek, kterou si pro vypracování projektu najal státní podnik Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD). Geolog Cajz, stejně jako třeba ekologové ze sdružení Děti Země, doporučoval dálnici raději zakopat do zhruba tři kilometry dlouhého tunelu – vyhnula by se tím sesuvům a byla by šetrnější k okolní chráněné krajině.

Rozhodující slovo, kudy dálnice středohoří povede, mělo ministerstvo životního prostředí (MŽP). Geologem, který pro něj sepisoval posudek, byl Zdeněk Hroch z tehdejšího Českého geologického ústavu. Variantu „koridor C“ vedoucí přes nestabilní území v březnu 1996 nedoporučil, stejně jako před ním kolega Cajz. Trasu označil za „velice riskantní“ a varoval, že „stavba v tomto prostoru může ohrozit celkovou stabilitu území v poměrně velké rozloze“. Pracovníci, kterou si MŽP najalo k vyhodnocení veškeré dokumentace o stavbě D8, byla Věra Kameníčková z pražské firmy Pudis. Kameníčková tedy měla k dispozici kritický posudek od Hrocha, ale objednala si nový. Vypracoval ho inženýr geotechniky Jaroslav Pašek – a variantu „koridoru C“ označil za bezpečnou, pokud se na ní provedou „jistě technické zásahy“ blíže nespecifikované náročnosti a ceny. Kameníčková pak v červenci 1996 ministerstvu doporučila trasu vedoucí územím sesuvů přijmout.

Šéfem rezortu byl v té době Jiří Skalický, razítkem a podpisem ale rozhodnutí stvrdil jeho náměstek Pavel Dvořák. Státní podnik ŘSD však ani poté ještě neměl volné ruce. Jelikož sedmnáctikilometrový úsek dálnice měl vést přes chráněné území, což zákon zakazoval, bylo dále potřeba získat od ministerstva výjimku. Možnost zvrátit chybné rozhodnutí vést dálnici přes nestabilní území měl v rukou další ministr životního pro-

středí Miloš Kužvart, který stál v čele ministerstva na přelomu tisíciletí. Ministr však vyhověl přání ŘSD a výjimku v červenci 2000 podepsal jeho náměstek Josef Běle. Od ekologů za to dostal ve stejném roce anticenu Ropák roku.

Třetí – a zřejmě poslední – šance zvrátit rozhodnutí z roku 1995 vést dálnici problematickým územím přišla v březnu 2005. Krajští zastupitelé v Ústí nad Labem a hejtman Jiří Šulc hlasovali o územním plánu, rozhodovalo se mezi tunelem a původní povrchovou trasou. Oba tábory tehdy vedly petiční akce. Zvítězila ale opět povrchová varianta. Její obhájci argumentovali, že tunel by byl drahý a stavbu by zpozdil. ŘSD už nic nestálo v cestě. Stavět se začalo v listopadu 2007.

Ministerstvo dopravy si ve snaze najít viníka sesuvu objednalo analýzu u **Ústavu struktury a mechaniky hornin AV ČR**. Letos v květnu akademici analýzu dokončili, v červnu pak ministr Dan Ťok oznámil, že za sesuv může kamenolom Dobkovičky, který svojí činností uvolnil kubíky hlíny. Proti takovému výkladu se akademici ohradili, ale analýza je tajná, takže o ní nemohou konkrétně mluvit a ministerstvo ji poskytnout odmítá. „Analýzu nezveřejníme, abychom neoslabovali pozici státu v právním sporu,“ uvádí mluvčí ministerstva Tomáš Neřold. Jeho úřad podal na majitele lomu žalobu a požaduje od něj miliardu korun na náhrady škod.

Ekologické sdružení Děti Země, které se D8 věnuje od počátku, stejně

státního zastupitelství na neznámého pachatele. Součástí trestního oznámení je seznam třiceti osob, které se na stavbě D8 nějak podílely a mezi nimiž lze hledat viníky. Nechybí tu ministři životního prostředí, jejich náměstci, pracovníci ŘSD a jimi najatých firem jmenovaní v tomto článku. Miroslav Patrik z Děti Země a Pošvářová je podezřívají z obecného ohrožení a dalších trestných činů, kvůli kterým státu vznikla škoda ve výši jedné miliardy.

Celkové náklady na stavbu sedmáct kilometrů dlouhého úseku D8 vyrostly ze 7,4 miliardy plánovaných v roce 2005 na patnáct miliard. „Drahou“ variantu s tunelem tehdy ŘSD odhadovalo na jedenáct miliard. Tím

FOTO MILAN JAROS



Jednoznačně levnější a rychlejší varianta.

(Místo závalu pod kopcem Kubačka)

Hledání viníka

Televizní štáby se slétly na stavenišťe na D8 až po zmíněném velkém sesuvu půdy v létě 2013, kdy se utrhla část svahu kopce Kubačka a půl milionu kubíků hlíny a kamení zcela zakrylo část dálnice. Zával způsobil škody za miliardu a posunul dokončení dálnice o další roky.

jako respektovaná bývalá vysoká úřednice ŘSD Miloslava Pošvářová, svalování viny na kamenolom odmítají. „Jsme přesvědčeni, že lom nebyl jediným viníkem,“ myslí si Pošvářová. Jí vedená nadace Stínové ŘSD, která monitoruje selhání státu v dopravních stavbách, spolu s Děti Země podala trestní oznámení u pražského vrchního

ale účet nekončí. „Pokud stát zprovozní dálnici v dnešní podobě, vznikne tím stavba s nekončícím rizikem, do jejíž oprav bude lít peníze třeba i další desítky let,“ říká Patrik. ●

 WWW.RESPEKT.CZ/AUDIO