



Ilustrace Milan Kounovský

Kde to zase spadne?

Největší průšvih na dálničních stavbách v historii Česka ještě nezapadal prachem, a už se rýsují jiné. V geologicky nestabilních podmínkách se nadále staví a bude stavět. Poučil se stát?

Dálnice se nedají budovat jen v ideálních podmínkách, na „tekuté písčiny“ v trasování budoucích silničních staveb narážejí stavbaři dnes a denně. „Taková místa jsou po Česku skoro všude,“ potvrzuje mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold. Asi žádné z nich nemá tak velký dopad jako dálnice D8 přes České středohoří, kde chybným výběrem trasy a přehlížením varovných signálů došlo k miliardovým škodám.

Vzal si stát poučení? Už od poloviny prosince 2016, kdy se poslední úsek D8 otvíral k provozu, zní z Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD), že se všechno monitoruje. Žádné další překvapení prý nehrozí nejen na D8, ale ani dalších připravovaných stavbách. Opravdu? Nevěříme!

Ať to stojí, co to stojí

O potřebě dokončit budování dálniční sítě v Česku a její navázání na komunikace tohoto typu v zahraničí jsme od někdejších i současných vládních potentátů slyšeli mnohokrát. Současná garnitura na ni přes ministerstvo dopravy skutečně uvolňuje obrovské sumy.

„Zatímco v roce 2013 bylo na budování dálnic vyčleněno 23 miliard korun, a vyčerpaly se jen čtyři pětiny, loni jsme měli v rozpočtu už 38 miliard. A letos dokonce 47 miliard!“ šermuje čísly mluvčí ŘSD Jan Rýdl s tím, že loni se vyčerpaly prostředky prakticky do nuly. Stejně to vidí i letos.

O tom, že problémem dálničních staveb není nedostatek financí, ale

nekompetentnost státní správy při přípravě a realizaci, si už dobu cvrlikající vrabci na střeše. Jak jinak si vysvětlit problémy s výkupem pozemků, nedostatečnou přípravou staveb včetně potíží při získávání stavebního povolení či neúplné podklady ohledně stavu podloží?

„Při stavbě dálnic v Česku vůbec nejde o to, co nejrychleji a za rozumný peníz spojit body A a B, jak jasně ukazuje předem dané kapsy,“ nebere si servítky Vladimír Cajz z Geofyzikálního ústavu Akademie věd. Tedy záměrně stavbu podhodnotit, udělat projekt s možností vytvořit prostor pro vícepráce a pak vinít přírodu, ekology... I proto podle něj stavíme dálnice nejdražší v Evropě.

Když se tedy na základě současného modelu začne stavět, přicházejí problémy a jsou třeba vícepráce.

Proklínaný termín znamená navýšení prostředků na výstavbu o desítky procent. „Vícepráce mohou dosáhnout až třiceti procent původní ceny zakázky,“ počítá Neřold. A tady je zakopan pes.

Vícepráce jsou vypisovány na něco, o čem se sice nevědělo, ale vědět se mohlo.

„V osmdesáti procentech případů se jedná o špatný nebo nedostatečný geologický průzkum,“ tvrdí Miloslava Pošvářová z nadačního fondu Stínové ŘSD, která je známou kritičkou současných poměrů v silničním stavitelství. „Smutné je, že v případě D8 se ale o velmi vážném problému vědělo dávno dopředu. Dnes jen sklízíme ovoce arrogantního přezírání odborných názorů, a co více, dokonce i „drobného přehlédnutí“ jednoznačného stanoviska kompetentních státních úřadů,“ dodává Cajz.

Vstanou nové Prackovice

Geologické poměry v některých místech čerstvě započatých nebo připravovaných silničních staveb jsou skutečně třaskavé. Příkladem „nové D8“ může být třeba I/13 – už odstartované napojení Děčína na dálnici D8. Vede údolím Chrochvického potoka pod vrchem Chmelník, kde k masivním sesuvům došlo na začátku 20. století v roce 1914

Jak by se měla připravovat dálnice podle Světa motorů

- 1 Návrh možností spojení bodů A a B.** Nikoliv kosmeticky, tedy jedním koridorem s drobnými rozdíly v trase. Například D8 šla postavit kolem Středohoří přes Lounsko a Mostecko.
- 2 Zhodnocení rizik zvolené varianty geology.** Včetně doporučení pořadí vhodnosti – profesionálně, čestně a s odpovědností.
- 3 Samotný výběr trasy.** Samosprávy, občané... Bez zásahu a vlivu zejména politiků a obchodníků s pozemky.
- 4 Detailní geologický průzkum vybrané varianty.** Potvrzení, že je vše v pořádku, jaká jsou rizika. Při volbě trasy [bod 1] není známo všechno v potřebném detailu. D8 po rozhodnutí pro průchod Středohořím tedy neměla jít přes sesuvy, ale přímým tunelem.
- 5 Projektování.** Projektant musí obdržet všechny potřebné vstupní údaje, aby připravil návrh stavby bez možnosti víceprací v obrovských objemech [jak je tomu dosud]. Osobní odpovědnost projektanta za návrh i chyby v projektu.
- 6 Stavba.** Podle projektu a s důsledným dozorem kvality, ale i ceny včetně odpovědnosti investora hmotné i trestní.

(psali jsme v SM 22/2016). „Vše opět může sledovat onen velmi dobře známý scénář. Jak se bude tentokrát ŘSD řídit doporučením geologů při výběru trasy?“ ptá se geolog Cajz, který zná oblast Českého středohoří jako své boty. Rizik si je vědom i Jan Blahůt z Ústavu struktury a mechaniky hornin Akademie věd (ÚSMH): „O možných problémech se tam ví, nic nepodceňujeme,“ tvrdí.

A takových míst mohou být v Česku desítky. Například Blahůtův šéf Josef Stemberk se v médiích nechal slyšet, že sedm z jedenácti vládních prioritních silničních staveb může mít problémy s podložím nebo sesuvy. Zmínil napří-

z vládních míst poté, co se bez skrupulí vyjádřila k podceňování varovných signálů hroziícího sesuvu na D8 u Dobkoviček (psali jsme v SM 13/2015).

Zvýšenou aktivitu geologů na D35 nebo východní hranici nám potvrzuje Blahůt. „O složitých podmínkách například u Turnova na D35 víme, nikdo si netroufne nic podcenit,“ ujišťuje pracovník ÚSMH. Jako další rizikové stavby vyjmenovává chystanou spojnici Fryštáku se státní hranicí se Slovenskem, úseky dálnice spojující Běloušín s Frýdkem-Místkem nebo chystanou modernější komunikaci mezi Uherským Hradištěm a Otrokovicemi.

Při stavbě dálnic v Česku vůbec nejde o to, co nejrychleji a za rozumný peněz spojit body A a B

klad obchvat Lubence na D6 nebo dálniční komunikace na severu Moravy. Konkrétnější ale nebyl. Podle našich zjištění se jedná o dálnice D48, D49 a D55 v geologicky neklidné oblasti západních Karpat. Ale ani tím výčet nekončí.

Co dále stát?

Další problémy dřímají například na připravované spojnici D35 mezi Turnovem a Hradcem Králové, zvažovaném pokračování D11 z České Skalice na Trutnov a státní hranici s Polskem či na D35 mezi Svitavami a Moravskou Třebovou při překonávání Hřebečského hřebene.

Stát si další blamáž už nemůže dovolit, a proto se nové zakázky na geologické posudky jen hemží. „Mohu potvrdit, že pro ministerstvo dopravy zpracováváme materiál, jehož součástí budou také stavby ohrožované sesuvy. Odevzdáme je na konci května, do té doby se nebudeme vyjadřovat,“ striktně odmítá potvrdit naše zjištění Petr Kysel z České geologické služby (ČGS). Nedivíme se mu, v minulosti byla ČGS vystavena tlaku

Jen delší vztek

Podrobnější nebo dodatečné zprávy geologů znamenají další zdržení startu staveb, tomu se není co divit. „Nebudu překvapen, když se v prioritních staveb, které získaly výjimku od Evropské unie, letos nezačne stavět žádná, nebo v lepším případě jen několik na konci roku,“ tvrdí šéf Svazu průmyslu a dopravy Jaroslav Hanák. Poukazuje totiž ještě na potíže s výkupem pozemků či zdlouhavé vyřizování stavebních povolení.

Na podcenění přípravy silničních staveb tak doplácí nejvíce motoristé – jedná se o všechny víceprací z jejich daní, navíc trpí stáním v kolonách či zdlouhavými objíždkami, a to už roky. A lepší to ještě řadu let nebude. Systém, kdy zainteresovaní bez jakékoli odpovědnosti rozhodují o trasách budoucích silnic, je nenutí nijak při jejich vytyčování přemýšlet v dlouhodobějším horizontu. Maximálně jsou limitováni délkou volebního období.

Někdejší stavbyvedoucí na D8 Pavel Lány v České televizi ostatně řekl, že ŘSD nedbalo na upozornění



Při likvidaci velkého závalu u Dobkoviček bylo potřeba odklidit tisíce tun hlíny a kamení



Svah zabezpečený proti dalšímu posuvu vypadá opravdu pěkně. Aby ne, za ty stovky milionů...



Uhasení jednoho ložiska požáru neznamená, že je po ohni. Dalším problémem D8 je jen o pár set metrů dál Prackovická estakáda. Bližší sloup se boří a naklání. Tedy další peníze navíc.

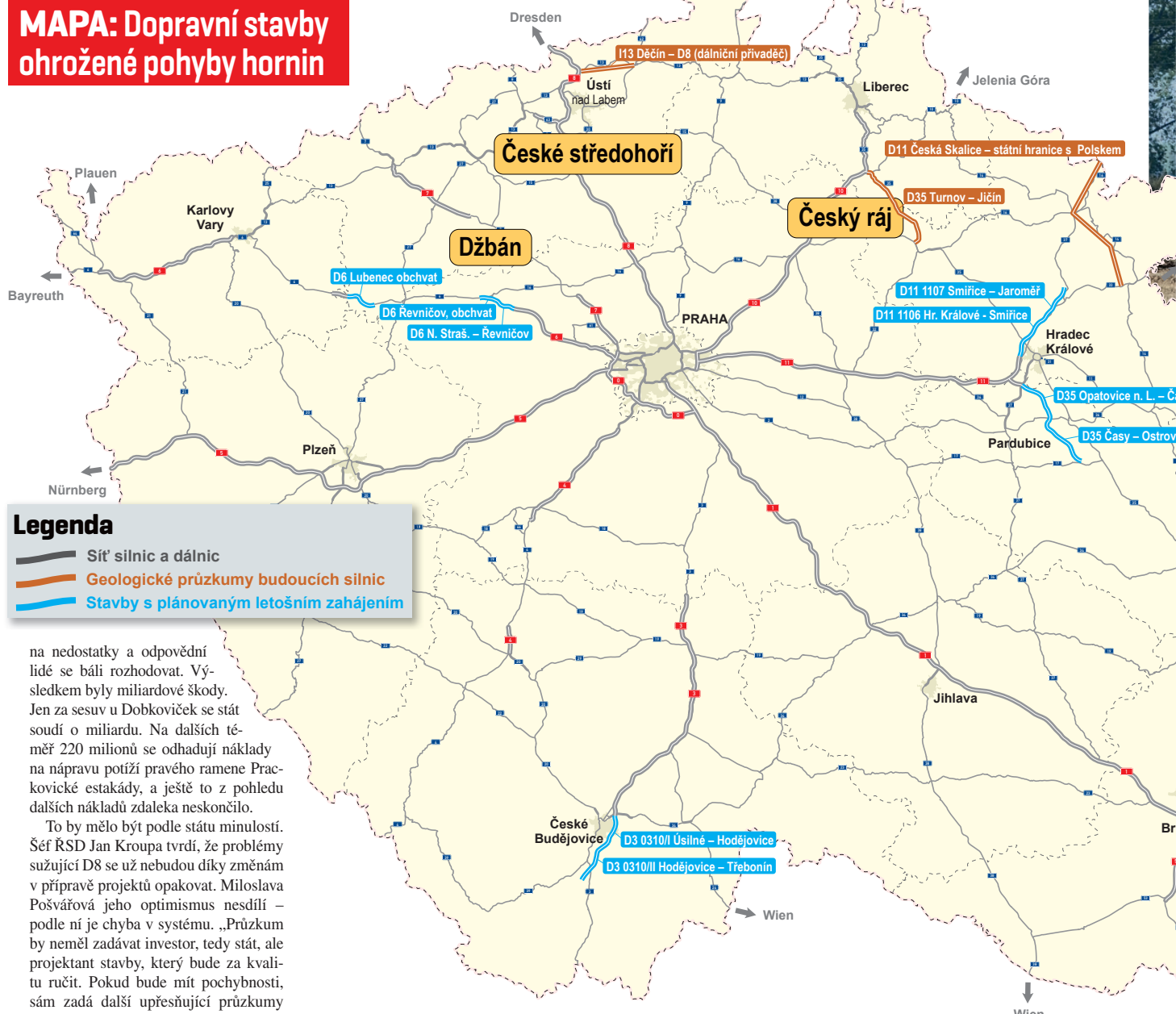


Po dobu oprav je provoz na rizikovém místě vyloučen. To znamená sníženou rychlost, zúžení, zvýšení rizika nehody a zbytečný stres.

Foto archiv



MAPA: Dopravní stavby ohrožené pohyby hornin



Legenda

- Síť silnic a dálnic
- Geologické průzkumy budoucích silnic
- Stavby s plánovaným letošním zahájením

na nedostatky a odpovědní lidé se báli rozhodovat. Výsledkem byly miliardové škody. Jen za sesuv u Dobkoviček se stát soudí o miliardu. Na dalších téměř 220 milionů se odhadují náklady na nápravu potíží pravého ramene Pracovické estakády, a ještě to z pohledu dalších nákladů zdaleka neskončílo.

To by mělo být podle státu minulostí. Šéf ŘSD Jan Kroupa tvrdí, že problémy sužující D8 se už nebudou díky změnám v přípravě projektů opakovat. Miloslava Pošvářová jeho optimismus neshlí – podle ní je chyba v systému. „Průzkum by neměl zadávat investor, tedy stát, ale projektant stavby, který bude za kvalitu ručit. Pokud bude mít pochybnosti, sám zadá další upřesňující průzkumy a zkoušky. Přizpůsobí tomu i sledování rizikových míst během stavby, která přesně uvede v projektu.“

Radikální řez v ŘSD

Jak zajistit, aby se problémy jako na D8 už neopakovaly? Určitě změnit a zefektivnit přípravu staveb a také namířit jasné sankce na úředníky, kteří se nesmějí zříkat odpovědností. Řešením by v případě dalších miliardových škod typu závalu u Dobkoviček mohlo být reformování, nebo dokonce i zrušení ŘSD ve stávající podobě. Zatím posledním návrhem tohoto typu se v lednu zabývala Poslanecká sněmovna, kde poslanec František Laudát (TOP 09) žádal vyvození důsledků za problémy D8. Podle něj je ŘSD nejspíše nereformovatelné a bylo by možná lepší zřídit novou organizaci: „ŘSD je dlouhodobě neschopné

řádně připravovat a hlavně řídit investice, trpí i dlouhodobou provázaností lidí a firem v malém českém rybníku,“ tvrdí poslanec v exkluzivním vyjádření pro Svět motorů. Nahradit ŘSD by podle něj mohl útvar podobný rakouskému ASFINAG, tedy organizace, která by kromě rozvoje a oprav silniční sítě vybírala také mýtné a poplatky za užívání dálnic. „Kromě profesionálního a efektivního řízení investic a péči o infrastrukturu a její financování by byla i méně závislá na komandování politiků,“ uzavírá poslanec. Z nynější ŘSD – státní příspěvkové organizace vedené Janem Kroupou – by podle něj do nového útvaru mohli přejít jen skuteční odborníci, z managementu nikdo.

Jenže! Najde v případě dalších potíží s výstavbou dálnic ministerstvo dopravy odvalu? ●

Rozhovor

Důsledná kontrola je r

Stát tahá při kontrolách dálničních staveb za kratší konec. V případě sesuvů to znamená i další miliardy z kapes daňových poplatníků, říká Miloslava Pošvářová ze Stínového ŘSD.

Proč jsou při kontrole staveb důležité geologické posudky a sondy?

Podle předpisů ministerstva dopravy, zejména geotechnického průzkumu pro pozemní komunikace, je třeba mít například hydrogeologické vrty zřízeny jeden rok před zahájením stavby. Je to proto, aby bylo možné kontrolovat stav

podzemní vody ve vrtu a změnu srážek, což je důležité zejména v sesuvných územích. Voda je totiž element, který sesuvy způsobuje. Třeba v případě D8 byly vrty udělány až po sesuvu v roce 2013, který utrl část rozestavěné dálnice.

Co se musí hlavně hlídat?