

Kdysi jsme budovali dálnice na půlstoletí, nyní ani na 20 let?

Tisková zpráva Jitka Seitlové z 19. 11. 2018

Od května tohoto roku všechny řidiče, projíždějící úsekem D35 u Lipníka nad Bečvou v obou směrech, potrápila uzavírka komunikace z důvodu postupně oboustranné celkové rekonstrukce vozovky. V tomto případě se však rekonstrukce podobala spíše destrukci. V opravovaném 292. – 296. kilometru dálnice došlo k odtěžení tělesa dálnice až na podloží. Přitom si velmi dobře pamatuji rok 1999, kdy byla dálnice slavnostně uvedena do provozu.

S dotazem na důvody rekonstrukce dálnice jsem se obrátila na Ředitelství silnic a dálnic (dále ŘSD). V písemné odpovědi pan generální ředitel uvedl několik faktorů, které si vynutily odstranění celého úseku původní dálnice a postavení dálnice nové. Podle odpovědi nebyly v době výstavby známé škodlivé rozpínivé reakce použitého cementobetonového krytu. Trhlinami se voda spolu s chemickými rozmrazovacími prostředky dostávala až na podkladní vrstvu z cementové stabilizace a tu degradovala. Větší množství vody prosakovalo ještě hlouběji do další nestmelené vrstvy ze štěrku a dále i do tzv. aktivní zóny. To způsobilo snížení únosnosti konstrukčních vrstev. Odpověď uvádí, že v době zhotovení platily méně přísné předpisy o obsahu povolených jemných částic v nestmelené vrstvě štěrku a zjistilo se, že také kvalita těchto částic byla nevyhovující.

Znamená to, že naše dálnice vydrží pouze necelých 20 let a poté nás zase všude čekají velké uzavírky a hloubkové opravy?

Ač laikovi, nechtělo se mi věřit, že na konci 20. století, kdy již byly minimálně v polovině zemí EU vybudovány téměř všechny dálniční sítě, existovaly tak vážné neznalosti technických parametrů jejich konstrukčních vrstev. Na moje další písemné dotazy ŘSD sdělilo, že rychlou destrukci úseku nezavinila slepá místa ve výzkumu rozpínavých reakcí v cementobetonové vozovce, ani špatně nastavené předpisy, ale nedodržení předepsaných norem.

Tehdejší projektanti z Dopravoprojektu Brno a zhotovitelé, firma DOSTA DS UH (později součást společnosti SKANSKA) se nejspíše rozhodli ušetřit. Proto nebyla dodržena

pevnost betonu ani bezpečná tloušťka jednotlivých vrstev vozovky. Výsledek nedodržení norem a špatně fungujícího odvodnění známe – cementobetonový kryt se začal lámat a situace, pro řidiče velmi nebezpečná, vyústila až v letošní nutnost celkové rekonstrukce dálnice.

Ačkoliv ŘSD nedostatky zjistilo již při přejímání stavby a nařídilo srážky z ceny za vyhotovení, rekonstrukci muselo zaplatit ze svých, tedy veřejných peněz. Je otázkou, do jaké míry mohly peníze z „pokuty“ za nedodržení norem pokrýt náklady na letošní nutnou opravu. Bohužel můj opakovaný dotaz na celkové finanční náklady rekonstrukce zůstal zatím nezodpovězen.

Bagrování kilometrů dálnice D35 vybudované před sotva 20 roky pokračuje

Tisková zpráva senátorky Jitky Seitlové k tiskové konferenci 11. 10. 2019

Uzavírka části levého pruhu dálnice D35 letos opět vážně komplikuje dopravu mezi Olomoucí a Lipníkem nad Bečvou. Několika kilometrové fronty, časté havárie, zdržení nebo několik hodin zcela neprůjezdná dálnice trápi řidiče na uzavírce mezi 189. a 293. kilometrem celé letošní jaro léto a až do dnešních dnů.

Zlepšení situace nelze hned tak očekávat. Podle sdělení ŘSD se v „dohledné době“ počítá s následnou opravou také pravého jízdního pruhu pásu dálnice v tomto úseku.

Podle písemné odpovědi ŘSD na moje dotazy si rekonstrukci vozovky vyžaduje stav betonového krytu. Je zasažen mapovými trhlinami, dochází k rozpadu hran desek a betonu na spárách. Při nuceném pomalém průjezdu v kolonách uzavěrky ale opět zjišťuji, že se nejedná o běžné opravy betonového povrchu, ale stejně jako v minulém roce úsek dálnice vybagrovali až na podloží. Pak je celé těleso dálnice znovu vybudováno. Příčina je dle ŘSD stejná jako v loňském roce – údajně chybné technické předpisy v době tehdejší výstavby a nedodržení norem zhotovitelem.

Kolik nás z veřejných peněz špatně vybudované kilometry této dálnice již stály? ŘSD uvádí za opravy v minulém roce celkovou cenu 227 596 337 Kč bez DPH. Za letošní rok jsou smluvní ceny nastaveny na 223 929 202 Kč, reálná cena ovšem může být vyšší. Finální cena bude známa až po skončení oprav, které se předpokládá k termínu 6. 11. 2019. Celkově se zatím jedná o více než 450 miliónů korun! A jak uvádím výše, opravy stále nejsou u konce.

Zdá se, že promarněné veřejné prostředky ani trápení řidičů a značné snížení jejich dopravní bezpečnosti není pro kompetentní a odpovědné problémem. Opakovaně se vymění pan ministr,

RNDr. Jitka Seitlová

Senátorka Parlamentu České republiky

Senátorská kancelář:

Náměstí T. G. Masaryka 222/11, Přerov 750 02, tel. 736 491 225



vedení ŘSD a nikdo nenese za situaci odpovědnost! Pokud by musel být po 20 letech zbořen jejich zánovní dům a postaven nový, jistě by se s tím nespokojili. Dálnice se staví z veřejných peněz, takže to zaplatíme z daní a přece se známe.....! Žádám řádné prověření příčin a odpovědnosti za vzniklé škody.

Aktuální nedobrou zprávou při této zkušenosti jsou pro mne trhliny, zjištěné v betonu ještě ani neotevřené navazující dálnice D1 (bohužel opět u Lipníka nad Bečvou). Sice nám ve vlastním rozporném tvrzení mluvčí sděluje, že příčina trhlin není známá, ale když to zalejí epoxidem, bude prý vše v pořádku.

V kontextu obdobných zvlněných a praskajících dálničních staveb se podle mého názoru jedná o řetěz systémových nedostatků silničního stavitelství u nás, kterými se ministerstvo dopravy zatím řádně nezabývalo

Pokud je pro ŘSD rozhodující stříhání pásek na úkor převzetí skutečně kvalitní stavby, nezůstane stav naší silniční sítě ani na dnešní hrozivé pozici světového hodnocení v úrovni Pákistánu!