

U DOPRAVNÍCH STAVEB vážně příprava

Jsem D8 „postižen“, již v roce 1974 jsem končil VŠ s diplomovou prací na křižovatky Trmice a Chlumeck, říká Ing. Martin Mandík, člen představenstva ČKAIT, a dodává: V té době již byla dálnice vytýčená od Lovosic až na hranice SRN. Pak jsem nastoupil na odbor dopravy v Ústí, kde jsem připravoval podklady ke stavebnímu povolení na doprovodné stavby a nakonec jsem její část od Řehlovice do Trmic jako ředitel Správy silnic a dálnic udržoval.

● **Před čtyřiceti roky jste se začal točit kolem dálnice D8 a stále se po ní do Německa nedostaneme. Kde se stala chyba?**

Kdybychom neměli legislativu, která umožňuje nejrůznějším pseudoekologům a dalším iniciativám stavby torpédovat, už by to jistě bylo. Sami jsme v této oblasti vytvořili překážky pro možnost plynulé výstavby, nejen dálnic.

Dne 15. října jsem byl na D8, stavba 0807 v úseku Bílinka – Řehlovice, v rámci exkurze ústecké oblasti ČKAIT, kterou jsem organizoval. Podle toho, co jsem vyslechl, jsou zhotovitelé schopni stavbu dokončit do konce roku 2016. Ovšem za předpokladu, že do toho nikdo nebude zasahovat a snažit se vše zbrzdit. Kvůli špatnému zákonu o veřejných zakázkách není možno operativně opatřit chybějících 200 tisíc m³ zeminy vhodné do zemního tělesa komunikace. Již více než rok uplynul od sesuvu svahu na těleso dálnice, teprve nyní je dokončen průzkum a návrh opatření. Kdyby investor umožnil zhotoviteli provést sanaci a odstranění sesuvu pod kamenolomem, jistě by vše bylo jednodušší a dříve, než proběhnou veřejné soutěže podle zákona o veřejných zakázkách.

● **Asi nejde pouze o legislativu. Stačí vzpomenout škod, které napáchal za svého krátkého účinkování na ministerstvu dopravy Vít Bárta.**

Legislativa je kapitolou sama o sobě. Stejně tak zmiňovaný exministr Bárta. Ten zasadil největší ránu dopravnímu stavitelství. Nekompetentním zásahem od zeleného stolu zařídil nejen probíhající stavby, ale co bylo horší, i přípravu dalších. Tím se celý proces zastavil na roky. Když se objeví peníze, nelze je

● **Pokud tomu někdo nerozumí, pak pohled na prosté cenové srovnání kilometru dálnice v Německu a u nás, je hrozivý. A v případě Víta Bárty šlo asi o takový rychlý pohled.**

Máte pravdu, že výsledná cena na D8, konkrétně na úseku 0805 budou tyto ceny až dvojnásobné oproti původním předpokladům, vždyť projekty a příprava realizace je z počátku 90. let, bude samozřejmě postupně aktualizovaná. Kromě prodlužujícímu se času v oblasti



Martin Mandík: Doprava je výrazným přispěvatelem do rozpočtu a zpátky se vrací pouze část.

přípravy se hromadí – na všech stavbách – kupříkladu požadavky na sjezdy a křižovatky. A jak často jsou čerpací stanice. U nás si každá vesnice vymyslí sjezd a to je neúnosné. Do nákladů jde i příjezd a rekonstrukce k obci. Sjezdy by stačily po 25 km a ne každé tři kilometry.

● **Vypadá to, že je v rozpočtu pro liniové stavby dost peněz. Vždyť se je již několik let nedaří ani proinvestovat a ze SFDI se vrací do státního rozpočtu. Z vašeho pohledu je peněz dost nebo málo?**

Peněz bylo vždy málo. Jak jsem řekl, není zajištěna příprava velkých staveb, legislativa komplikuje i výkupy pozemků. A nejsou peníze na běžnou údržbu.

● **To ale nedělá SFDI.**

Doprava je výrazným přispěvatelem do rozpočtu a zpátky se vrací pouze část. Musíme dohonit skluz. Jsme pozadu. Ze všech legislativních důvodů a vlivem působení různých pseudo iniciativ je vše tak komplikované, že dochází k neuvěřitelným a zbytečným průtahům.

● **Takže se raději opět vrátíme k legislativě. Co nejvíce brzdí přípravu stavby?**

Těch věcí je dost. Stačí se například zmínit o výkupu pozemků. K němu není možno přistoupit dřív, než je platné územní rozhodnutí. Systém povolování, schvalování je v případě velkých liniových staveb tak komplikovaný, že se někdy divím, že se vůbec podaří čas od času něco postavit.

● **Je možné se někde inspirovat?**

Stačí se podívat do Německa. Rozhodnutí, které vydává spolková země, je již tak závazný dokument, že přes něj vlak nejede. Jde o rozhodnutí, které v sobě integruje územní rozhodnutí a stavební povolení. Dojde tak i k zafixování pozemků a jejich výkup se navíc nepočítá do výsledné ceny dálnice. U nás vydávají územní rozhodnutí lokální úřady, které s tím mnohdy nemají žádné zkušenosti a podle toho to taky mnohdy vypadá.

● **Ve finální fázi přípravy je zákon o liniových stavbách, který jste dostali k připomínkování. Můžete již nyní popsat, kde vidíte jeho úzká místa, která mohou způsobit buď jeho bezzubost, nebo i to, že by vůbec nemusel začít platit?**

V našem prostředí je s odporem za každou cenu nutno počítat. Přeci proč přebírat něco, co dlouhodobě a dobře funguje v Německu, když můžeme udělat českou verzi, kterou zauzlíme tak, aby byl prostor pro možné komplikace a dobrý byznys pro různé takypodnikatele, spolky a iniciativy.

To je samozřejmě nadneseno. Ale je to tak. ČKAIT dostala k připomíncekám Návrh věcného záměru k návrhu zákona o liniových dopravních stavbách. Tento materiál jsme 14. října probírali i na pracovním aktivu ČKAIT pro dopravní stavby. Velmi podrobně a pečlivě se autoři snaží o aplikaci německé legislativy na naše podmínky, včetně upozornění na různá rizika. ČR odpovídá přibližně jedné spolkové zemi, tedy není nutno dělit územní kompetence navrhovaného „superúřadu“ pro liniové dopravní stavby.

MD ČR je již dnes speciálním stavebním úřadem, jednalo by se o rozšíření pravomoci i pro územní řízení. Analogie řízení je již dnes ve stavebním zákoně v § 94a, kde je možnost spojit územní a stavební rozhodnutí. A podle § 91 tohoto zákona je možné spojení územního řízení s posuzováním vlivů na životní prostředí.

K tomuto jedinému řízení bude mít samozřejmě každý dotčený subjekt možnost uplatnit námitky či připomínky, ale jenom jednou v tomto jediném řízení. Nabytím platnosti tohoto rozhodnutí budou současně zablokované dotčené pozemky, které budou následně vykupovány či vyvlastňovány Spekulanty by je tak již nemohli získat před státem.

● Co je v zákoně špatně?

Nelze v současné době říci špatně, ale je třeba doplnit a dorešit mnoho dalších souvisejících záležitostí. Především je nutno v našem právním prostředí zakotvit pojem „liniová dopravní stavba“. Je třeba vyjmenované komunikace doplnit o rychlostní komunikace, které nějak vypadly, a dále rozšířit nejen na stavby, ale i rekonstrukce apod.

Určitě není pochyb o tom, že tyto liniové dopravní stavby – pozemní komunikace, železnice, vodní cesty – se budují ve veřejném zájmu (stejně jako v Německu), proto doporučujeme nutnost tyto stavby ještě označovat jako veřejně prospěšné za zbytečnost, neboť tím jsou již jako takové.

Dále je žádoucí dorešit celou legislativní „pyramidu“ tohoto speciálního úřadu tak, aby např. přestavbu křižovatky na uvedených komunikacích mohl řešit speciální stavební úřad v nižší úrovni v místě, což je dnes například na dráze Drážní správní úřad a jeho pobočky.

A v neposlední řadě je třeba prosadit ve všeobecném zájmu novelu zákona o veřejných zakázkách tak, aby nejnížší cena nebyla hlavním kritériem. Nikdo z těch, co toto prosazují, nejezdí v nejlevnějších autě, ani nechodí na obědy do nejlevnějších restaurací.

● Co hodnotíte kladně?

Vím, že přijetí tohoto speciálního zákona narazí na odpor, neboť se jedná o něco nového, bude to znamenat zásah do množství dalších zákonů a vyhlášek. Ale je to samozřejmě šance na realizaci dopravní infrastruktury v reálném čase, včetně výkupů pozemků.

Oceňuji skutečnost, že by došlo nejen k urychlení, ale i ke zlevnění těchto staveb. Ke zlevnění by došlo proto, že by se prováděly v reálném čase, výkupy pozemků – nebo směna přes Pozemkový fond – by se realizovaly za jasných podmínek. Ze státních prostředků by se stavěly křižovatky podle potřeby dálnice ve větších vzdálenostech – stejně jako jinde v Evropě na západ a jih od nás. Pokud by „někdo“ požadoval napojení, musel by si sám zajistit finanční prostředky. ×

Jiří Kučera

Budoucnost stavění



 **BAU 2015**

19.-24. ledna · Mnichov
Vedoucí světový veletrh pro architekturu, materiály, systémy
www.bau-muenchen.com

CZ Návštěvnícký servis zajišťuje:
EXPO-Consult + Service, spol. s r. o.
info@expocs.cz
Tel. 545 176 158, 545 176 160
Fax 545 176 159