

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

Tisková zpráva k tiskové konferenci senátorky Jitky Seitlové

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.

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

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 de facto odstranění celého úseku dálnice a postavení nového. Podle odpovědi nebyly v době výstavby známé škodlivé rozpínavé reakce použitého cementobetonového krytu. Trhlinami se voda spolu s chemickými rozmrazovacími prostředky dostávala až na podkladní vrstvu z cementové stabilizace a tu degradovaly. Větší množství vody se prosakovalo ještě hlouběji do další nestmelené vrstvy ze štěrkodrtě 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 štěrkodrtě a zjistilo se, že také kvalita těchto částic byla nevyhovující.

Ač laikovi, nechtělo se mi věřit, že na konci 20. století, kdy již byly v minimálně půlce 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 převímání 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.

V Přerově 19. 11. 2018