

PROHLÁŠENÍ ČESKÉ ASOCIACE KONZULTAČNÍCH INŽENÝRŮ KE ZŘÍCENÍ LÁVKY PRO PĚŠÍ A CYKLISTY V PRAZE-TROJI

(Celý text Prohlášení)

Česká asociace konzultačních inženýrů (www.cace.cz - dále jen CACE) vydává k události následující prohlášení:

- 1. Nejde o izolovaný incident.** Došlo ke zřícení rozestavěného mostu na trať ve Studénce, zřícení neodborně demolovaného mostu ve Vilémově, sesuvu na dokončené, ale neprovozované dálnici D8, zřícení střechy novostavby sportovní haly v České Třebové a dalším incidentům. To ukazuje na systémové problémy v oboru, které je třeba naléhavě řešit. Jenom shodou okolností neměly uvedené události v některých případech ještě mnohem katastrofálnější následky.
- 2. Stále narůstající dluh v údržbě mostů.** Odborná mostařská veřejnost mnoho let důrazně upozorňuje na narůstající dluh v údržbě mostů, podává petice a výzvy na příslušné orgány a vydává přehledy nebezpečného stavu stovek mostů v celé ČR. Zůstává to však vždy bez jakékoliv odezvy. Je zřejmé, že tuto situaci nelze řešit bez rozhodné politické podpory. Problém s údržbou mostů a dopravních staveb obecně není jen u nás, řeší se i v takových ekonomikách, jakými jsou např. Německo nebo USA. Ale s tím rozdílem, že tamní vlády si uvědomují a veřejně deklarují, že dopravní infrastruktura je páteří ekonomiky a je nezastupitelná v oblasti obranyschopnosti státu. Proto tam má řešení jasnou politickou prioritu a podporu.
- 3. Způsob informování o takových nešťastných událostech** ukazuje základní nejasnosti u médií i veřejnosti o stranách výstavby a jejich činnostech. Na výstavbě se vždy podílí: **investor** (připravuje záměr, územní a majetkové řízení, obvykle zadává přípravu dokumentace a provedení stavby); **projektant** (vymyslí a navrhne konstrukci, zpracuje projektovou dokumentaci); **dodavatel stavby** (provede a bez vad předá stavbu); **stavební dozor** (dohlíží na provádění); **správce/provozovatel** infrastruktury (provozuje a udržuje ji po dobu životnosti); Stav provozované stavby zkoumá a hodnotí **diagnostika stavebních konstrukcí**.
- 4. Kapacity investorů a provozovatelů/správců infrastruktury** jsou nedostatečné a jsou zde dlouhodobé potíže s odborností personálu. Kontrolní činnosti, které provádějí ze zákona, jsou často nedostatečně financované a jejich mnohdy velmi nepříjemné výsledky bývají bagatelizovány. Bohužel obecný trend statisticky doložitelný kategorizací mostů na základě tzv. hlavních mostních prohlídek ukazuje, že stav našich mostů je stále horší a horší, a svědčí o tom, že údržba mostů buď není dostatečně financována, nebo je prováděna pozdě, není prováděna odborně, anebo mosty spravují lidé, kteří nejsou odborníky. Dopravní infrastruktura (nejen u nás) stárne a objektivně se situace s hrubě a dlouhodobě zanedbávanou údržbou stává stále závažnější. Současný neutěšený stav je nutné řešit zásadně a metodicky. Jednorázové akce, jako např. kontrola všech mostů v Praze, neřeší ani zdaleka celý velmi závažný a finančně náročný problém.
- 5. Nízké ceny inženýrských služeb a soutěžení zakázek s důrazem na cenu** přináší dlouhodobý úpadek oboru inženýrských konzultačních služeb, snižování kvality služeb a v důsledku pak ohrožování bezpečnosti stavbařů i veřejnosti. Téměř úplné zastavení projektové přípravy dopravních staveb v letech 2010 až 2012 a následná nestabilita na Ministerstvu dopravy ČR a u podřízených organizací vyústila ve snižování prestiže oboru

a krizi ve stavebnictví. Nízké oceňování vysoce odborné práce vede k odchodům zkušených specialistů mimo obor, existenčním problémům projektových organizací a obecně k nezájmu o technické studium. Problém je i zmíněná nedostatečná odbornost personálu státních a investorských organizací, které opakovaně nejsou schopny posuzovat náklady staveb, kvalitu jejich provedení ani kvalitu a přiměřenost cen souvisejících inženýrských konzultačních služeb. Investoři také obtížně obhajují zadávání inženýrských služeb s důrazem na jejich kvalitu a ne cenu (dle doporučení mezinárodní federace inženýrů FIDIC www.fidic.org má mít cena při hodnocení váhu maximálně 20 %). Příkladem mohou být materiály Kanadské federace municipalit (www.fcm.ca) udávající **poměr cen konzultační služby/realizace stavby/provoz a údržba po dobu životnosti** průměrně na 3/17/80 %. Proto je chybný důraz na cenu inženýrských služeb, místo na jejich kvalitu, což je skutečnost, na kterou CACE dlouhodobě upozorňuje.

6. **Systém nezávislé kontroly projektů.** CACE již několik let usiluje o zavedení systému nezávislé kontroly kvality projektů. Takový systém je obvyklý, úspěšně a dlouhodobě užívaný ve všech vyspělých zemích. Příkladem může být příslušná norma užívaná pro takové činnosti ve Velké Británii.
7. **Řízení oboru stavebnictví** je roztrženo mezi řadu ministerstev, přitom trpí personálními nedostatky, zejména nízkou odbornou úrovní a nedostatečnou praxí pracovníků u mnoha dotčených institucí i po zavedení zákona o státní službě. Je třeba zásadní koncepční změny a zavedení opravdu metodického řízení. Patrně si to vyžádá i změny kompetencí jednotlivých ministerstev. **Komplikovaná legislativa** zdržuje přípravu staveb a umožňuje účinně blokovat mnohé ve veřejném zájmu potřebné stavby, takže dopravní infrastruktura je na četných místech již v současnosti přetížená a ne zcela funkční.
8. **Očekávání od nové vlády.** Asociace CACE i širší odborná veřejnost s nadějí očekávají, že nová vláda uchopí veřejné investování a výstavbu pevně a promyšleně. Je mimořádně důležité, aby se veřejné investování v oblasti výstavby dostalo na standardní úroveň, obvyklou ve vyspělých zemích a investice a jejich příprava se nenakupovaly za podnákladové ceny. Systém musí vést zadavatele k tomu, aby s péčí dobrého hospodáře hodnotil veřejné investice vždy celkově, dlouhodobě a s ohledem na veřejný zájem, tedy zvažoval jejich náklady za celou dobu životnosti (Life Cycle Cost – LCC). Investice podmiňují ekonomický růst země a finance vložené do dopravní infrastruktury vykazují výrazný multiplikační efekt.

Závěr

Stavebnictví a zejména výstavba dopravních staveb i staveb občanské vybavenosti je nejjednodušší a velmi obtížný proces, který s sebou přináší nevyhnutelně i chyby. Je však třeba zásadně upravit a zdokonalit systém přípravy, návrhu a realizace staveb i jejich údržby tak, aby bylo minimalizováno riziko možnosti výskytu hrubé chyby, která může mít těžké až fatální následky.

Praha 7. prosince 2017