

PROHLÁŠENÍ ČESKÉ ASOCIACE KONZULTAČNÍCH INŽENÝRŮ KE ZŘÍCENÍ LÁVKY PRO PĚŠÍ A CYKLISTY V PRAZE-TROJI (Zkrácený text – celé znění na webu CACE)

Česká asociace konzultačních inženýrů (CACE, www.cace.cz) 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.
2. **Stále narůstající dluh v údržbě mostů.** Odborná mostařská veřejnost mnoho let důrazně upozorňuje na narůstající dluh v údržbě mostů. Bohužel bez odezvy. Tuto situaci však nelze řešit bez rozhodné politické podpory. Problém s údržbou mostů a dopravních staveb obecně není jen u nás, řeší se také v Německu nebo USA. Tamní vlády si ale uvědomují a veřejně deklarují, že dopravní infrastruktura je páteří ekonomiky i 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. Na výstavbě se vždy podílí: **investor** (připravuje záměr, územní a majetkové řízení, zadává přípravu dokumentace a provedení stavby); **projektant** (vymyslí a navrhne konstrukci v projektové dokumentaci); **dodavatel stavby** (provede stavbu); **stavební dozor** (dohlíží na provádění); **správce/provozovatel** (stavbu provozuje a udržuje ji); stav provozované stavby zkoumá a hodnotí **diagnostika stavebních konstrukcí**.
4. **Kapacity investorů a provozovatelů/správců infrastruktury** jsou nedostatečné a trpí nízkou odborností personálu. Kontrolní činnosti, které provádějí ze zákona, jsou často nedostatečně financované a jejich mnohdy velmi nepříjemné výsledky bývají bagatelizovány. Statisticky doložitelná fakta ukazují, že stav našich mostů je stále horší a horší. Tzn. že údržba mostů buď není dostatečně financována, nebo je prováděna pozdě, neodborně, 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. Jednorázové akce, např. kontrola všech mostů v Praze, nic neřeší.
5. **Nízké ceny inženýrských služeb a soutěžení zakázek s důrazem na cenu** přináší dlouhodobý úpadek oboru inženýrských konzultačních služeb, snižování kvality a ve svém důsledku ohrožují bezpečnost veřejnosti. Nízké oceňování vysoce odborné práce vede k odchodům zkušených pracovníků mimo obor, existenčním problémům projektových organizací a obecně k nezájmu o technické studium. Nedostatečně odborný personál státních a investorských organizací není opakovaně schopen posoudit náklady staveb, kvalitu jejich provedení ani kvalitu a přiměřenost cen inženýrských konzultačních služeb. Na tyto skutečnosti 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 užíván 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 a trpí i po zavedení zákona o státní službě personálními nedostatky, nízkou odbornou úrovní a nedostatečnou praxí pracovníků. 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 potřebné stavby. Dopravní síť zůstává na četných místech přetížená a ne zcela funkční.
8. **Očekávání od nové vlády.** Asociace CACE i širší odborná veřejnost očekávají, že nová vláda uchopí veřejné investování a výstavbu pevně, koncepčně a promyšleně. Je nezbytné dostat veřejné investování v oblasti výstavby na úroveň standardní ve vyspělých zemích. Investice a jejich přípravu nelze nakupovat za podnákladové ceny. Systém musí vést zadavatele, 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 nejednoduchý 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 s fatálními následky.

Praha 7. prosince 2017