

## O LETNÍ NÁLADĚ



Milé čtenářky, vážení čtenáři, přestože letos se léto docela vydařilo, nálada ve firmách působících ve stavebnictví není úplně dobrá. Za poslední čtyři roky se objem nových zakázek neustále snižuje, a to jak v pozemních, tak zejména v inženýrských stavbách. Celkový propad ve stavební výrobě dosahuje téměř 35 % a v přípravě staveb přibližně 50 %. A protože v tomto období máme už osmého ministra dopravy a zřejmě se brzy dočkáme i devátého, stále platí, že nekompetentní rozhodování bez hluboké znalosti problematiky, rozpadající se koncepce, personální změny na postech odborníků a špatně nastavený systém přípravy staveb a zadávání veřejných zakázek postupně snižují úroveň českého stavebnictví a také způsobí mnoho problémů v budoucnosti. Psal jsem o tom v loňském úvodníku a nemá smysl vše znovu opakovat, za rok se vůbec nic nezměnilo.

Veřejné mínění o stavebnictví silně ovlivňují média a není to ani trochu dobrý obrázek. Převažují negativní zprávy, nesmyslné představy laiků a pouhá kritika nákladnosti nových staveb. Vzniká pak dojem, že investice jsou jen plýtvání a podpora nenasytných stavebních firem. V horším případě pak stavebnictví získává přívlastek oboru, kde převažují zloději a korupčníci. Kladné zprávy se objevují převážně jen v odborném tisku, který sledují hlavně profesionálové z oboru. Na konferenčních a vzdělávacích akcích investorů a uživatelů staveb obvykle chybí, takže jednáme se stále méně informovaným klientem, který by přitom měl důkladně porozumět všem souvislostem a trendům.

V poslední době se objevily dvě velké „investiční“ akce, které by měly pomoci upadajícímu stavebnictví. Podívejme se na ně podrobněji. První je „Modernizace dálnice D1“. Tato akce by měla být spíše pojmenována jako velká a nutná oprava, ale kvůli způsobu financování doslala toto eufemistické označení. „Modernizace D1“ by měla znamenat uvedení naší nejvíce zatížené dálnice do souladu s dnes platnými standardy a umožnění budoucích úprav pro jejich zvýšení. Během přípravy a realizace této akce vyplouvají na povrch současné typické potíže. I když provoz na D1 je výrazně vyšší než na jiných dálničních komunikacích, není důsledně prověřena a ekonomicky vyhodnocena možnost případného rozšíření této dálnice na šest jízdních pruhů. Přitom jiné méně zatížené dálnice jsou v tomto standardu již v provozu. Při modernizaci budou přestavěny některé mosty, nedávno instalované portály a další objekty na kategorii D28, ale není vždy dořešena možnost budoucího rozšíření na vyšší kategorii. Zatížitelnost některých rekonstruovaných mostů po modernizaci bude dokonce nižší než před modernizací. Během realizace se nepředpokládají žádné změny a vícepráce, což je v rozporu s běžnou stavební praxí. Určitě je pro všechny dobré, že současná cenová úroveň na hranici vlastních nákladů umožní stavět i při restriktivní rozpočtové politice vlády, ale s rezervami, nedostatečnými podklady v projektech a přínosnými změnami kvality musí přece každý stavebník počítat, zvláště když jde o opravu nebo přestavbu desítky let užívaných staveb. Obávám se, že nízké počáteční náklady, nedostatečná pružnost při vyhod-

nocení skutečného stavu realizovaných staveb a tlak na dodržení harmonogramu přinese snížení kvality, budoucí právní spory kolem reklamací a zvýšené náklady na údržbu a další stavební úpravy.

Druhou, v médiích často probíranou „investiční“ akcí, jsou opravy staveb a komunikací po povodních. Představa, že v tomto případě jde o investice podporující stavebnictví, je podle mého názoru hodně falešná. Opravy jsou samozřejmě nutné a řadě stavebních firem skutečně pomohou. V tomto případě jde spíše o důsledky a obnovu minulých chybných investic, jako jsou zastavování inundačních území, snížení retenční kapacity území a regulace vodních toků, někdy i nedostatečná velkorysost a kvalita při nových projektech. Možná to zvýší roční index stavební výroby, ale tento ekonomický ukazatel jen potvrzuje zrádnost statisticky podložených dat, opravy nám fakticky nezvyšují národní důchod ani životní úroveň.



Přitom některé minulé investice potvrzují, že zdravá koncepce, nadhled a schopnost upravit projekty v dané situaci se vyplatí. Nedávno dokončená jižní část silničního okruhu kolem Prahy byla silně kritizována i z nejvyšších míst pro nákladnost, dodnes nemá uzavřena všechna změnová řízení a dořešeny tak zvané vícepráce, ačkoli jde o přirozené změny během výstavby. Přitom šlo o jeden z prvních projektů, kde stavební firmy tvrdě cenově soutěžily a podstatně snížily nabídkové ceny oproti předpokladům. Zatímco při povodni v roce 2002 byly v Praze v provozu pouze dva mosty přes Vltavu, letos tranzitní doprava a přístup pro záchranné práce měly výrazně lepší podmínky.

Podobný kladný význam měla největší realizovaná dopravní investice v Ústeckém kraji. Most přes Labe u Litoměřic naplnil svou funkci i v opakované povodňové situaci po jedenácti letech. V roce 2002 byly uzavřeny všechny silniční mosty mezi Roudnicí a Děčínem, letos díky novému mostu přes Labe byla situace o hodně lepší. A pokud by různé zájmové aktivity neblokovaly výstavbu dálnice D8 nebo dostatečně dimenzované protipovodňové zábrany v ústeckém Střekově, mohly by i ztráty být výrazně nižší.

Promyšlené stavební investice neznamenají jen utrácení společných prostředků a možné snížení nezaměstnanosti. Pokud to politická reprezentace i laická veřejnost vnímají jinak, bylo by dobré spojit síly všech zainteresovaných subjektů a bez ohledu na konkurenční boj začít obhajovat prestiž stavebnictví a obnovit standardní podmínky pro jeho činnost.

Ing. Milan Kalný