

Rok s D8

29.10.2017 - ČT (Otázky Václava Moravce 12:00)

Štitky: [Ústav struktury a mechaniky hornin](#), [AV ČR](#)

Soubory (scany): [Rok s D8](#)

Obsah z přepisu příspěvku

Autor neuveden:

My tam ho budeme dále odvodňovat a budeme trošku zpevňovat to podloží.

Moderátor Václav Moravec:

Stabilní nestabilita. Jak vypadá podloží dálničních staveb doslova i v přeneseném smyslu? Diskuze šéfa Ředitelství silnic a dálnic Jana Kroupy, bývalé šéfky kontroly kvality staveb ŘSD Miloslava Pošvářové a geologa, ředitele [Ústavu struktury a mechaniky hornin Akademie věd](#) Josefa Stemberka.

Autor neuveden:

Takže bysme chtěli znovu začít stavět dálnice, které se přestaly stavět. To ministerstvo je vlastně v rozkladu.

Moderátor Václav Moravec:

Nové a nové km dálnic. I to slibovalo před volbami hnutí, které přitom už 4 roky vládne ministerstvu dopravy. Kolik km 3 m za tu dobu přibylo? A kolik dalších desetiletí by muselo být hnutí ANO u moci, aby splnil svůj předvolební slib? I o tom ve 2. části tohoto pořadu. I to jsou témata, o kterých se po dnešních otázkách začne mluvit s nadhledem a souvislostech. Ještě 1 vám všem hezké větrné nedělní odpoledne. Vám všem divákům zpravodajské čtyřadvacítky, kde pokračují dnešní Otázky. Červen roku 2013, sesuv půdy zavalil rozestavěnou dálnici D8 na Litoměřicku. Kdo za to může? Spor mezi státem a firmou Kámen Zbraslav tento týden soud odročil, a to na únor příštího roku. Zástupce žalované společnosti Pavel Sedláček tvrdí, že podle jeho názoru je nárok už promlčený. A jaký je podle něj důvod ono promlčení?

Pavel Sedláček, právní zástupce společnosti Kámen Zbraslav, 24.10.2017:

ŘSD i SŽDC měli informace, které jim umožňovali vyhodnotit, kdo je viníkem sesuvu. Jestliže to byl někdo schopen v roce 2014 v prosinci z podkladů, které měli k dispozici oba 2 žalobci již dávno předtím, nevidím důvod, proč by toto vyhodnocení nemohli oba 2 žalobci učinit již dávno před podáním žaloby.

Moderátor Václav Moravec:

Slova právního zástupce společnosti Kámen Zbraslav také zaznamenala ČT. Připomínám, že žalobou se obvodní soud začal zabývat už letos v srpnu. Tehdy jednání odročil kvůli státu, který navrhl, aby se k řízení připojili další účastníci, konkrétně projektant a také zhotovitel stavby. Ani 1 z nich se však v řízení nepřipojil. Dalšími hosty dnešních Otázek jsou generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic České republiky Jan Kroupa. Vítejte po čase, hezký dobrý den.

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR: Dobrý den.

Moderátor Václav Moravec:

A pozvání přijala i bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD Miloslava Pošvářová, jinak ředitelka Stínového ŘSD. Hezké dobré odpoledne.

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD: Dobrý den.

Moderátor Václav Moravec:

A vítám i geologa ředitele [Ústavu struktury a mechaniky hornin Akademie věd České republiky](#) Josefa Stemberka,

hezký dobrý den.

Josef Stemberk, ředitel, [Ústav struktury a mechaniky hornin AV ČR](#):
Dobrý den.

Moderátor Václav Moravec:

Pane řediteli, počítal jste s tím, že ve sporu mezi státem a firmou Kámen Zbraslav kvůli onomu sesuvu na D8 z roku 2013 zazní, že jde o promlčený nárok?

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

Tak, skoro bych byl překvapen, pokud by to někdo neuplatnil. Protože tam jsou tzv. 2 lhůty, tzv. subjektivní a tzv. objektivní, kdy ta objektivní není samozřejmě promlčená. Ta subjektivní je v podstatě to, co komentoval právní zástupce lomu. Já si to prostě nemyslím a v rámci toho soudu také vyargumentujeme proč. Pokud by to tak bylo...

Moderátor Václav Moravec:

Počítáte tedy s tím, že v únoru bude soud pokračovat?

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

Pokud by tomu tak bylo, tak asi lom nemá spoustu expertů, kteří říkají, že, že za to nemůže. A ta situace byla tak jednoduchá, velmi stručně.

Moderátor Václav Moravec:

Pokud vy byste to, pane docente, soudil, tak jak by to, jak, na čí stranu byste se přiklonil? Na stranu státu nebo onoho podniku, který patří do Kámen Zbraslav, tedy do toho lomu.

Josef Stemberk, ředitel, [Ústav struktury a mechaniky hornin AV ČR](#):

Tak já samozřejmě, těžko se můžu vyjadřovat, jestli tam je něco promlčené nebo ne. Nicméně, osobně se domnívám, že tam vznikla velká škoda a došlo k velkému zpoždění výstavby dálnice, takže v každém případě by se toto mělo dořešit, aby soud tedy řekl, na čí straně pravda je, kdo tam teda udělal nějaká zanedbání či neudělal.

Moderátor Václav Moravec:

A z té věcné podstaty sporu, protože jde o boj znaleckých posudků, může za sesuv půdy nevhodné umístění stavby, jak tvrdí právě společnost Kámen Zbraslav, majitel toho lomu, nebo je na vině právě ŘSD nebo stát, že vedl dálnici.

Josef Stemberk, ředitel, [Ústav struktury a mechaniky hornin AV ČR](#):

To, to už lhůtou směřujeme, směřujete masek výsledku té naší expertizy, kterou jsme dělali v loňském roce, a která ukázala, že ono ten soubor vlastně rozhodovat, když bych to tak řekl, co bylo dřív, jestli ta slepice a, nebo vajíčko, protože 1 bez 2., jak jsme ukázali, by tam asi vlastně nevzniklo. Ten lom jednoznačně může za to, že tam došlo k sesutí nebo lom, ta těžba toho lomu mohla za to, že tam došlo k sesutí těch výsypek a jak jsme ukázali vlastně v závěru té expertizy, tak to, že ten sesuv nabyt takových rozměrů, jakých nabyt a zasáhl i tu rozestavěnou dálnici D8, tak za to už zase na 2. stranu mohla vlastně ta vlastní stavba dálnice, takže.

Moderátor Václav Moravec:

A vy, kdybyste to z toho věcného hlediska soudil, asi byste to nechtěl soudit z toho, jak vás poslouchám. Kdybyste se měl přiklonit, co bylo dříve jestli slepice nebo vejce, v té metafoře.

Josef Stemberk, ředitel, [Ústav struktury a mechaniky hornin AV ČR](#):

Tam právě jako my bysme dělali vlastně různé, různé situace, modelovali jsme různé situace, tak vlastně, tam opravdu se, ukazuje, že 1 bez 2. by vlastně nebylo. Takže, ono toto rozsoudit to bude možná trošku oříšek, protože vlastně my, když jsme modelovali, že tam není lom a vede tam jenom ta dálnice. Tak ona vedla nebo vede přes potenciálně nestabilní území, nicméně bez spoluúčasti toho lomu vlastně by ten sesuv tam nevzniknul a obráceně. Zase, ten lom, kdyby těžil, tak mu tam sjela ta výsypka, ale sjela by mu jenom asi řekněme na polovinu vzdálenosti, než ve skutečnosti došla. To, že došla vlastně až na D osmičku, za tu zase může ta stavba, takže...

Moderátor Václav Moravec:

Jinými, jinými slovy najít konkrétního viníka, aby soud rozhodl, je vlastně nemožné.

Josef Stemberk, ředitel, **Ústav struktury a mechaniky hornin AV ČR**:
Tak konkrétní viník, tak...

Moderátor Václav Moravec:
Jestli to je lom nebo stát.

Josef Stemberk, ředitel, **Ústav struktury a mechaniky hornin AV ČR** my jsme tam samozřejmě, samozřejmě upozornili na řadu, na řadu nevím, jestli to nazvat nedostatků nebo pochybení. A počínaje, počínaje už tím, že třeba ta trasa dálnice vedla vlastně chráněným, chráněným územím toho lomu, což se nijak nikde nereflektovalo. To, že tam nebyly vlastně provedené, prove, zohledněna vlastně ta změna té situace tou lomovou těžbou, tzn. tam došlo k řadě, se nakumulovalo se řada takových nějakých nedodělků a ty potom ve výsledku vedly k tomu, co se stalo.

Moderátor Václav Moravec:
ŘSD žádá zhruba 800 milionů korun v rámci toho soudního řízení. Je to tak, pane řediteli?

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:
No, a jestli můžu i zareagovat, ano, je to tak. S tím, že samozřejmě toto byla prvotní provedena expertiza. Ta expertiza vycházelo z těch podkladů, který byly dané, dané chvíli. Samozřejmě za tu dobu se udělalo mnohem více. Za tu dobu se dodělaly průzkumy, zjistilo se, kde jsou vlastně ty smykové plochy a zjistily se jednotlivé poměry. My dneska máme k dispozici znalecké posudky na stanovení příčin sesuvu i dál, ve kterých jednoznačně prokazujeme, že ta objektivní odpovědnost toho lomu tam je. Souhlasím asi z pohledu toho, že i ten soud bude diskutovat v uvozovkách co bylo dříve jestli slepice nebo vejce, na 2. stranu Ředitelství silnic a dálnic mělo stavbu povolenou dříve, než byla vůbec těžba lomu jako takového, protože lom má Eju až následně po dálnici jako takového a samozřejmě to, to celý těžební pásmo tak, jak je to dneska rozšířeno, tak je to až potom, pokud...

Moderátor Václav Moravec:
Co se bude dít, když soud neuzná ten nárok 800 milionů, když nechám stranou ještě SŽDC, které žádá zhruba čtvrt miliardy, že ten soud je o bezmála 1 a čtvrt miliardu korun.

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:
Pojďme, pojďme ještě, pojďme ještě dál. My jsme, já hrozně rád bych to dokončil. My jsme tam samozřejmě spočítali tzv. 3D model, dneska už je založen i v tom, i v tom spisu, je to vlastně jediný 3D model, který tam byl realizován a vesměs všichni ostatní ty oponenti, ať už se bavím o expertních posudcích, na které je potřeba nám nahlížet jako na listinný důkaz, nebo ať už se bavíme o znaleckých posudcích, tam pokud vím ze strany lomu byl znalecký posudek pana Ing. Růžičky a pana doktora Svobody, na který zase my máme další revizní posudky, které je pro nás dělal ať už pan prof. Barták a nebo pan doch nebo pan doktor Pýcha. Samozřejmě, snažili jsme se do toho zapojit i další odborníky. Pokud vezmu například z ČVUT, tak, tak s, tak tam byl, tak tam jsme spolupracovali s katedrou pana prof. Vaníčka...

Moderátor Václav Moravec:
/nesrozumitelné/ vaše právní pozice je silná, ale ptám se, když soud...

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:
A chci tím, chci tím říct, že to je jediný model, který to skutečně jak oby dopočítal do skutečných detailů na základě všech těch průzkumů, který tam v tuto chvíli byly a my jsme přesvědčeni o tom, že tam jsou prostě vyhrajeme. Kdybychom o tom přesvědčení nebyli, tak nikdy tu žalobu nepodáváme. A ta objektivní odpovědnost toho, toho lomu tam prostě je.

Moderátor Václav Moravec:
V případě ale, že, že by soud neuznal váš finanční nárok, tak komu to půjde na vrub?

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:
No, pokud soud neuzná finanční nárok, tak potom samozřejmě se bude diskutovat, protože on řekne, proč ho neuznává a z jakých důvodů ho neuznává. Ale já si tu situaci nedovedu představit a už vůbec to, že momentálně lom se snažíš jít tou cestou, že ten nárok je promlčený, byť investoval poměrně velký množství do znaleckých posudků,

kteřý řikaj, že vlastně za to nemůže, tak je otázka, jestli se tedy cítí naprosto pevně a komfortně v těch znaleckých posudcích. Možná i potom seznámení s těmi znaleckými posudky tak, jak tady ten 1 jsem přinesl nebo s těma revizními, který následně děláme zase na ty jejich materiály. A tím nechci říct, že ta situace je jednoduchá. Ten, ten sesuv v tom místě je složitý a samozřejmě zpětně to sestavování těch mo, modelů je extrémně složitý těch, troufám si tvrdit, že téměř poloviční génius dokáže říct jen tím, že přijde pod, pod sesuv, jako s čím, s čím je to zapříčiněno, tzn. těch věcí, který se tam udělalo, bylo obrovský množství, abychom vůbec zjistili, co, kde, jaký s, co se tam vlastně k tomu zemí teda dělo, kde byly ty smykové plochy, kolik jich bylo a v jakých hloubkách byly .

Moderátor Václav Moravec:

My jsme tady v otázkách D osmičku a stabilitu D osmičky na Litoměřicku, která vede tím sesuvným územím probírali několikrát. Podívejme se tedy na mapu České republiky. Trasa dálnice vede přes České středohoří, tedy k územím, které geologové označili za nestabilní ještě před zahájením stavebních prací. Před 4 lety rozestavěnou dálnici u Litochovic poničil už zmiňovaný sesuv půdy. Loni přišly další problémy u Prackovic nad Labem, které jsme v Otázkách opakovaně řešili. Šlo o problémy se stabilitou podloží. Schválená trasa D osmičky vede přes 2 tunely Prackovice a Radejčín. V úvahu přicházel ale i návrh ekologů postavit místo 2 tunelů 1 přes 3 km dlouhý tunel Kubačka. Miloslava Pošvářová tady zmiňovala to, že svah bude se dále hýbat. V současnosti jezdí řidiči po obou pruzích tam i zpátky. Ukázalo se, že se nenaplnila ta vaše černá slova nebo ten černý scénář z toho že, že ten svah je nestabilní?

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD: Já, než vám odpovím na tohle, tak bych se vrátila zpátky k tomu tématu ohledně znaleckých posudků, protože ono to vypadá tak, že se jedná o souboj výpočtů. Ten má ten výpočtový model, 2. strana 2. výpočtový model a půjde v podstatě o souboj, kdo má pravdu. My si myslíme něco jiného, my jako stínové ŘSD jsme udělali tu práci, že v rámci zadání auditu, který vlastně uložila PS v letošním roce v lednu ministřovi dopravy, aby vlastně zjistil, jak ta stavba vlastně probíhala. Nakonec k tomu nedošlo a ten audit se vlastně neudělal, protože ...

Moderátor Václav Moravec:

Se nikdo nepřihlásil, to jsme tady probírali.

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD: Nikdo nepřihlásil. Trvalo by to 3 roky, stálo by to 10 milionů, tak my jsme to udělali ten audit. Ano. My jsme ho udělali za 3 měsíce. Máme poměrně dobře rozpracováno, co se dělo v rámci přípravy stavby, co se dělo v rámci výstavby a já jsem tady přinesla jen takový jednoduchý grafický výstup, o co si myslíme, že se opírá ten lom. V podstatě se jedná o to, že my jsme vycházeli z podrobných informací o tom, co se na té stavbě dělo, to znamená my jsme namalovali ten sesuv jako ve výsledném stavu a k tomu jsme mapovali sesuvy, které byly zdokumentovány v průběhu celé výstavby, tzn. znamená v roce 2000.

Moderátor Václav Moravec:

Ještě předtím velkým sesuvem.

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD: Ano. To znamená v roce 2009 tam vznikaly lokální sesuvy v tom místě, v roce 2010 tam vznikaly lokální sesuvy v tom místě, v roce 2011 tam vznikaly lokální sesuvy v tom místě. My tady máme přesně vyznačeno, kde ty, kde ty sesuvy vznikaly, kde docházelo k vyvěřání vody. Tam se potom v roce 2012 dělaly intonometrické vrty, které se vlastně pozorovaly. No, a máme informace o tom, že těsně před sesuvem než k tomu dos, k tomu sesuvu došlo, tak bylo od listopadu 2012 zmapováno, že dochází k velkému pohybu. To znamená od listopadu 2012 do dubna 2013 byly hodnoty pohybu toho místa, v tom místě toho sesuvu 10 cm s tím, že pohyb byl v podstatě 12 mm za měsíc. Takže, my máme dokumenty a máme to, máme to doloženo v tom, že bylo známo v době těsně před sesuvem, protože k sesuvu došlo, jenom připomínám ze 6. na 7. června 2013...

Moderátor Václav Moravec:

2013. Ano.

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD: Takže, máme zdokumentováno, že v podstatě v dubnu se vytvořila velká podélná trhлина mezi jízdním pásem vlastně na Drážďany a Prahou, kde se vlastně aktivoval ten, ten sesuv, vytvářelo se tam čelo toho sesuvu a docházelo v

podstatě k jeho nastartování a následně tedy udržení celého toho území. a pak jsem tady přinesla takový...

Moderátor Václav Moravec:

Počkejte, tím chcete říci, že Vaše stínové ŘSD jasně říká, že pokud by se to území stabilizovalo dříve, tak tomu velkému sesuvu nedojde. To je závěr vašeho auditu,

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD:
My k tomu, my k tomu máme dokumenty, samozřejmě je dáme dispozici PS, protože ti si ten audit objednali, my jsme ho udělali, takže nevidíme žádný důvod, proč by poslanci neměli znát ty informace a výsledky.

Moderátor Václav Moravec:

Nová Sněmovna tedy dostane výsledky vašeho auditu?

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD:
Dostane. My jim k tomu děláme seminář nebo přednášku. Vysvětlíme jim vlastně, co si myslíme, ukážeme jim ty odkazy na ty dokumenty jednotlivé, a pak bude následovat trestní oznámení na konkrétní osoby, protože my to máme poměrně dobře zmapované.

Moderátor Václav Moravec:

A ten váš audit pojmenovává konkrétní viníky?

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD:
Ano.

Moderátor Václav Moravec:

Na koho budete podávat trestní oznámení?

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD:
To bych si nechala na později.

Moderátor Václav Moravec:

A teď mi odpovězte na tu otázku, teď je, zdá se to území stabilizované. ŘSD obnovilo provoz po všech pruzích před několika týdny. Znamená to, že ty černé scénáře se už nenaplnují, o nichž jste mluvila?

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD:
Já tady mám takový obrázek, který jsme si stáhli z webu českého Úřadu pro zeměměřičtví a katastr, katastr teda, s tím, že jsme tady, jsme tady, vlastně dokumentujeme to, že vlastně v území celé té dálnice, když si vlastně představíme, že máte nějaký svah a v tom území svahu dochází k velkým dešťovým srážkám, kdy ty vodní srážky stékají samozřejmě směrem k Labi, to znamená, celé to území rizikové je zhruba ty 3, 4 km, které je velmi silně zavodněno povrchovými a samozřejmě i podzemními vodami. A teď si představte, že do tohoto území vlastně vy uděláte zářezy, tzn. buď to odeberete ten materiál a, nebo nasypete až 10 m vysoké násypy. Tzn. vy vlastně přehradíte a zamezíte té vodě, aby mohla tak z dolů, to znamená, potom musíte mít speciální způsoby zakládání a musíte mít speciální způsoby podvádění té vody.

Moderátor Václav Moravec:

Aniž bych vám chtěl vstupovat do řeči, můžete mi odpovědět jednoduše na tu otázku.

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD:
My si myslíme, že pořád to, to území je v riziku, protože ta voda se nedá žádným jiným způsobem odvést než masivními drenážními vlastně systémy, které se tam musí udělat, které tam nejsou.

Moderátor Václav Moravec:

Tedy, i dosavadní práce podle vás nestabilizují ten svah.

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD:
ty co jsou jenom vlastně v místě toho sesuvu z roku 13, ty jsou masivní, tam si myslíme, že tam je to zabezpečeno jako

dostatečně. Pak jsou další v místě prackovické estakády u opěr, protože tam se to masivně odvádí a injektuje, tam to víme. Ale to území je delší, to, to riziko je v celém tom, co /nesrozumitelné/.

Moderátor Václav Moravec:

Jinými slovy, bude, budou muset přijít ještě další.

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD: My si myslíme, že určitě, ale předpokládáme, že ten monitoring tam funguje a že budeme vědět s dostatečným předstihem, že ta situace tam se takto vyvíjí a že bude třeba tam ty technický opatření udělat.

Moderátor Václav Moravec:

Bude, bude zapotřebí pane řediteli z vašeho pohledu ještě rozšířit ty práce pod prackovickou estakádou než jen ty, které jsou naplánovány do konce příštího roku?

Josef Stemberk, ředitel, **Ústav struktury a mechaniky hornin AV ČR:**

My jsme na tu problematiku ose zvýšené hladiny podzemní vody a to, že vzniká nutnost vlastně odvádění té podzemí, ale i povrchové vody už upozorňovali vlastně na začátku, kdy se, když vůbec a je to i v té, i v té naší doporučení, v té expertize. Tam, protože vlastně my jsme došli k závěru, že tam došlo ke zvýšení infiltrace vlastně srážkových vod právě v důsledku rozšíření té lomové těžby, a právě navýšení hladiny podzemní vody potom vedlo k tomu, že tam vlastně došlo k rozvinutí toho, toho sesuvu. Takže, pokud se podaří, pokud se podaří tam snížit hladina podzemní vody na původní úroveň, to znamená někde hluboce před rok 2013, tak by to bylo jediné ku prospěchu věci.

Moderátor Václav Moravec:

S tím ale zatím nepočítáte v tom příštím roce v rámci těch prací, doplňkových prací, které se budou uskutečňovat, pane řediteli.

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

Já zase zkusím jenom v krátkosti možná zareagovat na spoustu věcí. Jednak, tady je možná vidět obrázek, ale nevím, jestli bude, asi bude zřejmý i do televize. Tady je vidět jakýsi skrytý odvodnění, který tam bylo v lomu a který tedy působilo směrem semka. Já samozřejmě jsem velmi rád, že kolegyně Pošvářová se tam s tím zabývala, koneckonců je také svědek pro, pro lom, což je otázka, jak moc je to závislé nebo nezávisle tady tato analýza. Z těch jakoby dat. Já je tady nemám, takže asi dost těžko se mohu potom postupně vyjadřovat. To, že v některých místech...

Moderátor Václav Moravec:

Teď mluvíte o tom auditu, které uskutečnilo stínové ŘSD a...

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

To, že, to, že ...

Moderátor Václav Moravec:

A bude hodlat podávat trestní oznámení.

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

Ano, protože v některých místech byly lokální sanace, byli, to se vždycky vědělo a samozřejmě ta lokální nestabilita tam byla proto se také ta voda odváděla. Co se týká odvodu vody jako takové, to si myslím, že dnes už speciální u tý A210 máme dokonce i provedeno, nejen, že s tím počítáme. To jsou ty šterkové stěny, které jsou ať už nad stavebním objektem nad tím násypem A210 a, nebo pod ním. Já samozřejmě zase bych mohl mluvit o spoustě věcí, ono tam, pokud jste jakoby v nějaký skloněný ploše, tak vždycky záleží, kde se vám vzniká jakoby ta ochota smyková plocha. Pokud vlastně u paty zářezu to jakoby přitížíte, tak tím zlepšujete stabilitu toho vlastního území. Samozřejmě, pokud nahoře dáte nějakou násypku, tak tím destabilizuje to území. Samozřejmě, pokud to namažete budou, tak vzniká, vzniká problém ten, že vám to potom jede. Na 2. stranu ten svah...

Moderátor Václav Moravec:

Počkejte, ale vy s těmi pracemi, pane řediteli, v tom širším území, jak o tom mluvila Miloslava Pošvářová, nepočítáte ani v příštím roce /nesrozumitelné/.

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

Ne, ale my jsme udělali 1 věc, my jsme udělali to, že jsme udělali teď v tuto chvíli základní opatření. Ty základní opatření jsou a že se tam udělala opilotová stěna, která se přikotvila, přikotvila se opěrná stěna a udělá se ulehčený násyp u A210 a udělalo se vlastně hloubkové odvodnění těch šterkových stěn a tím jsme řekli tu stavbu momentálně teď v tuto chvíli necháváme zprovoznit, monitorujeme dál, protože nehrozí žádné nebezpečí, já si to radši zaklepám, ono tady se to taky kejve teď v tuto chvíli, jak se držím trochu stolu. Přiznám se, já z výšek jsem nervózní, mně nevadí spíš jako zajíždět dolů.

Moderátor Václav Moravec:

To je zatím jen výtah. Počkejte, až ještě více bude pršet.

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

Ale, ale jsou z pohledu, z pohledu toho, to znamená, že my to monitorujem. Kdyby tam byl stín podezření, tak bysme to zavřeli. Ale chceme vědět, jak se nám vlastně podařilo v uvozkách to zastabilizovat, proto je to vlastně přes tu zimní oblast, kde my počítáme, že rámcově těch zimních, od prosince nebo ledna, ať už si řeknem směrem někam do března budou ty kritické stavy. Uvidíme, co nám to udělá, samozřejmě pokud uvidíme, že je potřeba do toho místa opětovně nějakým způsobem zasáhnout, tak jsme připravený do toho opětovně zasáhnout.

Moderátor Václav Moravec:

Jinými slovy, počítat i s tou širší variantou úpravy a odvodňování toho území v případě, že se ukáže přes zimu, že ta situace je kritičtější.

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

Poku, pokud bude potřeba...

Moderátor Václav Moravec:

Ano.

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

Tak s tím počítáme. 2. záležitost je, že už teď v tuto chvíli říkáme, že s největší pravděpodobností, která se rovná nějakým 90 % se tam stejně budeme vracet a už jsme to říkali, když jsme došli do toho režimu 2 + 2, to znamená do zprovoznění celé té dálnice s tím, že budeme chtít řešit únosnost pilot pod opěrnou zídou jako takovou. Ato pořád říkáme ano, a je to jak na levé straně, tak na pravé straně. To, že to teď monitoruje a musím zaklepat, že relativně jakoby z těch měření vyplývá uklidňující stav, no tak může být dáno jednak aktuální klimatickou situací a jednak samozřejmě tím že do těch kritických v uvozkách jakoby obdobích se teď dostávat budeme.

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD:

Já k tomu mám teda 2 poznámky, k té prackovické estakádě. Mě hrozně zajímá, jak je možné, že když se vědělo a máme to samozřejmě v rámci toho auditu od roku 2010, že dochází k pohybu té opěry pražského, té pražské opěry prackovické estakády. Ty hodnoty byly přes 10 cm za 5 let a za období od března do listopadu 2016 dokonce ten pohyb byl přes 4 cm. Jak je možné, že se tam neprováděli žádná sanační opatření a přesto, že v zápisech se uvádělo, že problémem je povrchová voda, kterou je potřeba nutně odvodnit, protože ta je iniciátorem těch pohybů v rámci, v rámci založení opěry. Proč se ty práce neudělali. Zajímalo by mě, kdo to zaplatí, protože my jsme se tady spolu dohadovali o tom, že ta částka bude, já jsem tvrdila půl miliardy, pan ředitel říkal 7, 70 milionů, že jo, takže nebo 170, takže já si myslím, že ta půlmiliarda to bude a bude to pokračovat dále ty, ty náklady. 2. věc je ta, že chci upozornit na to, že tam...

Moderátor Václav Moravec:

Jenom, může odpovědět tedy stručně na tuhle podotázku pan ředitel

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

No, jednoduchý, já jsem nic takovýho neřek. Z pohledu toho, co jsme si říkali minule, tak jsem tay říkal, který všechny věci dáváme dohromady a rozhodně to nebylo o 80 milionech.

Moderátor Václav Moravec:

Tak, kolik to tedy bude stát?

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

Pokud vím a pokud jsem se na to díval, tak minule jsem říkal 75 vylehče, 75 milionů vylehčený násyp, plotová stěna 144 o zajištění opěry 13. 28. 10. je to na internetu, asi je to dohledatelný, že úplně nelžu. Do toho bude samozřejmě štěrková stěna + vlastní hloubkové odvodnění, který tam je.

Moderátor Václav Moravec:

A proč se prováděla sanační opatření, vy jste tehdy byl ředitelem pražského závodu...

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

Ale my jsme, my jsme to tam měřili. To není tak, že by se neprovádělo. Jednak odvodnění tam povrchová byla a jednak z 2. strany, jak do toho mám zasáhnout, do vlastního, když nevím jakoby tu příčinu. Já potřebuju tu příčinu. Já potřebuju tu příčinu přece odstranit. A tzn. /nesrozumitelné/

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD:

5 let jste to nechali pohybovat a teďka se tam dělají masivní opatření, které by byly evidentně levnější, když by se to dělalo včas, protože když necháte...

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

5 let se to nepohybovalo.

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD:

5 let. Mám tady tabulky s hodnotama, který vyplývají z protokolu o měření, 5 let se to pohybovalo, jsou na to důkazy, takže to by zajímalo mě. Ale já bych ráda ještě řekla tu 2. věc, a to je vlastní konstrukce toho mostu, protože 1 věc je pohyb opěry a 2. věc je typ té mostní konstrukce. Do území, kde jsou sesuvy samozřejmě by se měly navrhovat mosty, které jsou méně citlivé na poklesy spodní stavby. Jsou to podobné konstrukce, jaké se třeba navrhují a používají v poddolovaném území, protože ocelové mosty, když si představíte, že je ocelový most je velmi pružný, ohebný, to si dovedete asi představit, tak poklesy, které jsou schopny přenášet, jsou až 20 cm. To znamená, že pokles prostě opěry by bez problémů zvládl, kdežto u toho segmentového přepjatého mostu je ten pohyb velmi citlivý, to znamená maximálně do těch 2, 2 cm a potom musíte, jakmile zaměříte, že ta konstrukce poklesává, musíte přizvedávat ten most na ložiskách, aby nedošlo k trvalému poškození toho, toho mostního objektu vznikem trhlin.

Moderátor Václav Moravec:

Jak je ten most nevhodný, pane, pane řediteli. Tedy z toho vašeho pohledu.

Josef Stemberk, ředitel, **Ústav struktury a mechaniky hornin AV ČR**:

No, to, co říkala paní Pošvářová to je, to je pravda, že tam prostě jako. Vono od počátku, vlastně my, když jsme to hodnotili, tak prostě ty projektanti se tam, si tam projektoval opravdu, jak kdyby se nepohybovali v sesuvném území. Jo, už ten navržený nezajištěný zářez, prostě to jsou všechno věci, který jsou stavěny prostě jak já říkám někde v Polabí.

Moderátor Václav Moravec:

A teď, když se podíváme na to, že téměř na každé české dálnici se po její výstavbě objevují chyby. Nekvalitní povrch, sesouvající se snahy, o čemž jsme dosud mluvili, například u D osmičky, drolicí se mosty a dětmi oblíbené vlny na vozovce. Vraťme se v čase, podívejme se, jaké problémy se objevily na D1, D3, D8, D11 a D47 za poslední roky.

Erik Knajfl, redaktor, 6.10.2010:

Svahy v okolí dálnice D11 se bortí. Přimo na vozovce se tvoří hrboly.

Martina Vápeníková, tehdejší mluvčí ŘSD, 20.7.2011:

Pochybení skutečně byla už od těch 1. fází přípravy.

Pavel Dobeš, ANO, tehdejší ministr dopravy, 22.1. 2012:

My v tuto chvíli čelíme situaci, kde je jednoznačně zvládnutý úsek dálnice.

René Poruba, tehdejší pověřený ředitel ŘSD, 22.11.2012:

Kdybychom tyto vady rozprostřeli jako červené puntíky do celé dálnice, tak vůbec dálnice nejde vidět na vaší mapce.

Martina Vápeníková, tehdejší mluvčí ŘSD, 28.11.2012:

Most je ve stavu takovém, v jakém by měl být po 15, 20 letech. Není technicky v pořádku.

Petra Tachecí, redaktorka, 7.6.2013:

Svah se zřítíl uprostřed noci. Na staveništi tou dobou nikdo nebyl.

Petr Nečas /ODS/, tehdejší premiér, 9.6.2013:

Celé vystavěné těleso dálnice D8 bylo zavaleno mohutným sesuvem půdy.

Antonín Prachař /ANO/, tehdejší ministr dopravy, 1.8.2011:

Snad po 1. v historii jsme nepřevzali stavbu dálnice D3. Na tomto mostě se nám vyskytují závady v oblasti prosakování vody.

Helena Dohnalová, redaktorka, 10.2.2014:

Na 10 km dlouhém úseku je dnes reklamována téměř tisícovka závad. Například na tento dálniční přivaděč kvůli prasklinám mostní konstrukce nemohou vjet auta těžší než 3 a půl tuny.

Jan Kroupa, generální ředitel ŘSD, 11.10.2016:

Ta opěra se nám vlastně vsune jakoby v rámci cesty.

Dan Ťok /nestr. za ANO/, ministr dopravy, 20.10.2016:

Ten svah tím, že ho odvodňujeme, se prostě začíná pohybovat.

Jan Beránek, redaktor, 30.8.2016:

Tahle propadlina je nejhroší, ale viditelně zvlněné jsou i další části.

Dušan Vrbecký, redaktor, 6.10.2017:

O zbrusu novém betonu, který by měl vydržet až 30 let, se tu ještě nejezdí ani měsíc a stát už řeší 1. reklamaci.

Dan Ťok /nestr. za ANO/, ministr dopravy, 1.8.2017:

To znamená, buď to bude mít všechny parametry, který má nebo se část toho bude bourat a zdělat znova.

Moderátor Václav Moravec:

To říkal nedávno ministr dopravy České republiky tady v Otázkách, když jsme se bavili tady o rekonstrukci D jedničky. Pan ředitel Stemberk, když byl naposledy hostem Otázek, tak se zmiňoval, že je klíčové, aby byl kvalitnější geologický průzkum, protože tím by se zabránilo 1 nebo několika zásadním chybám při výstavbě nových dálničních těles. Dojde ke změně, když nám teď politické strany slibovaly výstavbu, vezmu-li hnutí ANO, občanské demokraty, STAN, Piráty, TOP 09 zhruba 70 až 80 km nových dálnic ročně?

Josef Stemberk, ředitel, [Ústav struktury a mechaniky hornin AV ČR](#):

No, já teda, co jsme se, co jsme se neviděli, tak se předs, tak věci trochu postoupili. Česká geologická služba společně zůstala struktury, struktury mechaniky hornin tak jsme zpracovali a vlastně v září letošního roku ministerstvo dopravy ČR předali vlastně metodický pokyn pro přípravu realizaci a sledování liniový dopravních staveb ve vztahu k riziku svahových deformací a ještě tam bylo začleněno včetně řešení mimořádných událostí, aby se nestalo zase, že 3 roky tam někde leží sesuv na stavbě a vlastně všichni od toho dávaj ruce pryč a všechno, všechno stojí. Takže, teď záleží na ministerstvu dopravy, jak s tímhletem bude dále nakládat. Je to vlastně kuchařka, prakticky je to zpracováno takřka jako norma, jak se má postupovat od samého začátku přípravy vlastně realizace až po vlastní výstav i poté.

Moderátor Václav Moravec:

Jinými slovy, teď už ministerstvo dopravy, potažmo ŘSD má takovou konkrétní kuchařku.

Josef Stemberk, ředitel, [Ústav struktury a mechaniky hornin AV ČR](#):

Ministerstvo dopravy, nevím, jestli to předali, předali už dále. My jsme to předávali v září letošního roku. No a ...

Moderátor Václav Moravec:

S tím, že tato kuchařka, vstoupím-li ještě do vašich slov, tak bude znamenat, že do budoucna bychom se měli vyhnout dodatečným nákladům, když se podcení příprava stavby, je to tak?

Josef Stemberk, ředitel, **Ústav struktury a mechaniky hornin AV ČR**:

No, tak to je naše zbožné přání. Že vlastně se to bude realizovat tak, jak vlastně to v tom metodickém pokynu dáno, protože bez důkladného inženýrskogeologického průzkumu, bez důkladné přípravy té stavby, která bude reflektovat vlastně tu geologickou stavbu, tak se nedá prostě stavět tak, aniž bychom se vyhnuli do budoucna vícepracím nebo nějakých prostě nálezů najednou úplně jiných podmínek, než které předpokládal ten průzkum. To znamená, i ten metodický pokyn byl sestaven tak, aby reflektovala vlastně etapovitost toho prů, těch geologických průzkumů, aby to navazovalo na jednotlivé etapy vlastně přípravy té vlastní stavby a odchytili se tam vlastně všechny možná rizika, které by té stavbě mohly hrozit.

Moderátor Václav Moravec:

Měsíc má ministerstvo dopravy takovou kuchařku na stole. Už jste ji dostali, pane řediteli?

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

Ano, dostali jsme ji. Já možná, dovolím si stejně ale potom zpětně ještě zareagovat, ta kuchařka je určitě fajn a je určitě fajn i technický předpis, který se tím zabývá. Na 2. stranu si přiznejme, že stejně nikdy všechny ty rizika nejsme schopni postihnout, ať už postupujem podle této kuchařky nebo podle jakékoliv jiné. Pokud bychom chtěli všechny rizika postihnout, které se týká geologie, no tak to znamená, že bychom svým způsobem museli úplně všude mít udělaný vývrty, protože prostě nemůžeme to udělat tak, že nikde nenarazíme na nějakou anomálii tak, že nikde v tom zářezu to nedokážu prozkoumat, pokud mám kilometrový zářez a udělám a po 100 metrech jednotlivé, jednotlivé vývrty, tak stejně nejsem schopnej, když mezi těma 100 m hold narazím jakoby s, na nějakou čočku například z čediče, tak jako nejsem schopnej prostě zajistit. To prostě tak je, a i když, i když to k tomu budu kalibrovat jakoukoliv geofyzikální metodou, nehledě na to, že teď se ještě bavíme vůbec o tom, kdy se dostanou na přístupy pozemků jako takový, kdy mě tam kdo dopustí z pohledu výjimek ochrany přírody a krajiny mimo lesní zeleně a kácení tak, tak si řekněme, že vždycky je tam jistá nepřesnost, vždycky tam ty rizika, vždycky tam budou /nesrozumitelné/ za jakou cenu.

Moderátor Václav Moravec:

Pane řediteli, ale přece jde o to je co nejvíce eliminovat, aby se pak neplatilo viz. D osmička.

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

A s tím, a s tím, s tím já s váma úplně souhlasím.

Moderátor Václav Moravec:

Ano.

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

Tam jsme, a dokonce si troufám tvrdit, že už dneska jdeme i dále, kdy říkáme, že možná ten červený filik tak, jak dnes je, to znamená na základě měřeného kontraktu není možná ten směr, který úplně nejlepší a možná ten směr, který bude mnohem lepší je jít o nějakou jinou formou obchodních podmínek, se kterými už tady začínají být zkušenosti. Například žlutý filik, protože už díky tomu se dokáže využít vlastně nejen to know-how v těch stavebních firmách, kterých v těch obchodních podmínkách toho měřeného kontraktu ve vazbě na zákon o veřejných zakázkách poměrně tíživě dokážeme jako vytěžit, tak tím žlutým filikem je dokážeme vytěžit a samozřejmě dokážeme opětovně zmírnit ty rizika. A té reportáži, jenom mi dovoďte a moc se vám za to omlouvám, jenom v té reportáži to, že ty problémy víme, to, že o nich mluvíme, to znamená, že nám má jakoby začíná fungovat jak nějaký kontrolní systém. To, že dneska se bavíme o tom, že D11 opravil zhotovitel, protože se mu vlnila, no, zaplať Pán Bůh. To, že za D osmičkou zhotovitel opravil tu stavbu, no, tak já bych tomu skoro zatleskal. To, že D47 do dneška nerozhod správní soud, no, to je to je na mě skoro jako chyba a je to skoro k pláči, protože ač už by rozhod jak by rozhod, tak už by konečně bylo rozhodnuto a mohlo se postupovat v nějakých dalších krocích /nesrozumitelné/.

Moderátor Václav Moravec:

Ono ideální by bylo, já chápu, chápu, chápu pane řediteli ve vsí účtě, že je dobře, že fungují kontrolní mechanismy.

Kéž by fungovaly při tom, když se staví, aby nový úsek nebyl zúžen či opravován, protože když už lidé chtějí novou dálnici, tak nechťejí, aby do roka, do 2 byla zase zúžená. Vy jste pane řediteli...

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:
Ale od toho máme záruční lhůty.

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD:
Já taky jenom /nesrozumitelné/.

Josef Stemberk, ředitel, Ústav struktury a mechaniky hornin AV ČR:

Já bych jenom asi, přece jenom pane řediteli trochu oponoval v tom, že se nedaj vychytat ty rizika. Tam problém je v tom, že záleží na geologických podmínkách. My dělíme ty geologické podmínky na jednoduché a složité. Ve chvíli, kdy jsme v těch jednoduchých, no tak tam samozřejmě nemusíme dělat po 5 metrech vrt apod. a dá se tam připravit projekt prostě dostatečně věrohodně a důvěryhodně tak, aby prostě tam ta stavba zůstala bez nějakých, bez nějakých poškození. Ale ve chvíli, kdy se ocitneme v těch tzv. složitých geologických podmínkách, tak tam to si je nezbytné udělat tak podrobný inženýrskogeologický průzkum, aby se prostě všechny tyto rizika odchytili. To prostě, to tak, to tak je, a právě i v tom metodickém pokynu toto je vlastně tak rozpracováno a zdůrazněno.

Moderátor Václav Moravec:

A které ty úseky budou nejproblematičtější, když se ANO jako nejsilnější strana přihlásila k prioritním stavbám nových dálnic D35 od Hradce Králové směrem po Mohelnici, D3, D6 nebo Pražský okruh.

Josef Stemberk, ředitel, Ústav struktury a mechaniky hornin AV ČR:

No, takže to je 2. část. to vlastně tím jsme končili minule to sezení, jak jsem upozornil teda, že tady existují rizikové úseky. Takže, Česká geologická služba společně zase s Ústavem struktur a mechaniky hornin vlastně právě v těchto dnech dokončuje průzkumu 72 úseků dálnic, které jdou teď do výstavby nebo do roku 2020.

Moderátor Václav Moravec:

V těch následujících 4 letech.

Josef Stemberk, ředitel, Ústav struktury a mechaniky hornin AV ČR:

Ano.

Moderátor Václav Moravec:

Ano.

Josef Stemberk, ředitel, Ústav struktury a mechaniky hornin AV ČR:

Jdou do výstavby a zároveň k tomu byly přeřazeny silnice 1. třídy. Bylo to, bylo prozkoumáno 72 úseků...

Moderátor Václav Moravec:

Úseků. Ano.

Josef Stemberk, ředitel, Ústav struktury a mechaniky hornin AV ČR:

A pozítří, v úterý, bude předána, předána vlastně tato studie Ředitelství silnic a dálnic a já jsem tady vzal na ukázkou prostě jenom jak to vypadá, že vlastně tam budou mít popsán přesně ten úsek, bude tam upozorněno, jaké je tam riziko, na co si vlastně při zpracování projektu, ty už budou zpracovaný, tak to budou muset alespoň nějak překontrolovat, na co si mají dávat pozor.

Moderátor Václav Moravec:

Které ty úseky z těch 72 jsou nejproblematičtější.

Josef Stemberk, ředitel, Ústav struktury a mechaniky hornin AV ČR:

Cca, cca je to, cca je to 1/3. Někde, někde přes přes 20 úseků to je. Teď vám neřeknu úplně přesně to číslo, ale to...

Moderátor Václav Moravec:

1/3.

Josef Stemberk, ředitel, **Ústav struktury a mechaniky hornin AV ČR:**

Kolem 20, 1/3 cca a například 1 z takových určitě problematických bude, bude, teď tady já bych to našel, bude třeba obchvat Frýdku-Místku, kde vlastně je řada, řada sesuvů. Byly zjištěny aktivní sesuvy třeba u Jičina. To jsou sesuvy, které nejsou ani v registru, které má Česká geologická služba, což...

Moderátor Václav Moravec:

Tedy půjčí na pokračování D11 směrem na Polsko.

Josef Stemberk, ředitel, **Ústav struktury a mechaniky hornin AV ČR:**

Ano, ano. Což znamená a rovněž to ukazuje na to, že vlastně ta, ta příroda se neustále vyvíjí. To znamená vy, když tam před 3 lety nezjistíte, že tam je aktivní sesuv, tak to vůbec neznamená, že tam může být v této době, jo. Takže i toto ukazuje vlastně na to, aby se opravdu při přípravě té stavby všechno, všechno toto to reflektovalo a dělalo se.

Moderátor Václav Moravec:

Pane řediteli, budete na to mít peníze, když se podívám na rozvoj a údržbu dopravní infrastruktury, kdy například příštím roce mělo být vydáno zhruba třiasedmdesát miliard korun, z toho 53,8 desetin miliard má být z českého rozpočtu. Zbylých 19 miliard dotace z evropských programů. Pro srovnání v roce 2013 měl Státní fond dopravní infrastruktury rozpočet necelých 80 miliard korun. Nejvíce za posledních 6 let loni vláda poslala v roce 2015 a to 98 miliard korun. Návrh rozpočtu na příští rok je ve srovnání s tím letošním zhruba o 10 miliard korun nižší a podívejme se na nové dálnice. Na data, která se týkají výstavby nových dálnic v letech 2008 až 2009 šlo na výstavbu nových dálnic přes šestadvacet miliard korun. Dalších 5 let investice do nových dálnic klesaly až na 6 celých a 7 desetin miliardy v roce 2014. Další 3 roky investice rostly. Letos na základě upraveného rozpočtu má jít na nové dálnice a také na rekonstrukce D jedničky přes 18 miliard. Budou na ta zvýšená geologická zkoumání, když tady pan ředitel Stemberk mluvil o třetině z těch dvaasedmdesáti úseků, budou na to peníze nebo to může zbrzdit výstavbu nových dálnic?

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

Tak, já si to zas musím rozdělit do několika fází. 1. fáze je, že skutečně to zkoumání je na základě objednávky Ředitelství silnic a dálnic. My jsme splnili to, co jsem i slíbil tady v posledních Otázkách Václava Moravce. Z pohledu Ředitelství silnic a dálnic to myslíme vážně, že se tím chceme zabývat a budeme se tím zabývat. Už dnes z konceptu vlastně té zprávy jsme přeřešovali například dálnici D3, kde, kde tedy jsme byli upozorněni na to, že je tam potřeba to technický řešení změnit tak, aby se to objevilo v těch našich dokumentacích, ať už se bavím o dokumentaci pro stavební povolení nebo zadávací dokumentaci stavby. Co se týká těch peněz, tam samozřejmě se vychází z předpokladu tzv. expertních cen. Já jen tak jako pro zajímavost, opět jsem si připravil takový graf, kdy je rok 2010 bylo, jsem nechal, aby bylo 100 % těch expertních cen, to znamená, v té době se soutěžilo za 100 %. Co je zajímavé, tak v rámci toho červeného filiku měl zhotovitel ještě právo na tzv. valorizaci. Jinými slovy, pokud se valorizovalo, tak to znamená, že podle Českého statistického úřadu dostával určitou valorizaci, která se vázala na ocel, platy atd. Od tohoto data, dá se říct, že my /nesrozumitelné/

Moderátor Václav Moravec:

Od roku 2011, ano.

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

Jsmo tou valorizací úplně, úplně jsme ji zrušili. To znamená, dali jsme to jako riziko toho zhotovitele a předpokládalo se, že naopak dojde k navýšení těch cen. Naopak ty ceny neustále se snižovaly, dneska jsme někde v roce 2017 na 73 % těch cen, co byly v roce 2010 a na tohle jsou vypisovaný soutěže a na toto dostáváme 55 % cen jakoby ze strany zhotovitelů. Tam samozřejmě potom otázka z 1 strany, že je to jako výborný z pohledu ušetření, to znamená, teď jsme vypsali dohromady stavby za 51 miliard a dá se říct, že na tom ušetříme zhruba 18 miliard. Což se samozřejmě v těch rozpočtech objeví. Samozřejmě, budou tam nějaký dotace z operačního programu Doprava. Na 2 ...

Moderátor Václav Moravec:

Jinými slovy, na ty, na ty zvýšené geologické průzkumy a kvalitnější přípravu staveb z hlediska geologie peníze budou.

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

Já, já nemám, protože samozřejmě ŘSD dostává finanční prostředky ze stran, ze Státního fondu dopravní

infrastruktury a veškeré finanční prostředky, co se týká přípravy, geologie a tady těch věcí máme k dispozici. Co se týká vlastní realizace. tak to je potom otázka 2., na co ten stát bude mít a nebude mít, ale přiznejme si, to je i záležitost toho, kam se až podaří dotáhnout stavební povolení. Protože můžeme se potom bavit například o modernizaci dálnice D1 a podívat se možná trošku na to, jak vypadá potom odvolací řízení a jak nás to jakoby v čase prodlužuje a jak nás to v čase zdržuje. Takže ta otázka, jestli budou finanční prostředky nebo nebudou je spíš na směrem na SFDI. Já ty informace, které mám, ať už z ministerstva dopravy nebo SFDI, jsou takové, že ty finanční prostředky budou. Co je, je úkolem Ředitelství silnic a dálnic, je připravit v co, v co nejkvalitnější míře. Já samozřejmě rozumím tomu, že pan doktor si bude hájit svoje, ale já na 2. stranu nikdy jako nevidím a nemám rentgenový zrak prostě do stavby. A pokud vy máte za sebou nějakou dlouhou liniovou stavbu, tak si myslím, že, že asi víte, na co já narážím.

Moderátor Václav Moravec:

Je možné tady kvalitně postavit ročně 70 km nových dálnic, jak se zavázaly politické strany v čele s hnutím ANO v těch předvolebních programech.

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD: No, postavit to samozřejmě jde. Tady není problém, že by tady nebyly kapacity. Tady je problém v tom, jestli je to připraveno ty stavby, jestli jsou výkupy pozemků a jestli jsou projektové dokumentace, které mají stavební povolení.

Moderátor Václav Moravec:

Podle vás je nereálné za ty 4 roky postavit 280 km nových dálnic, když do toho bude započítáno 110 km kompletně modernizované D jedničky, to znamená 170 km úplně nových dálnic.

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD: Já, já si nemyslím, že to není nereálné, protože samozřejmě máme za hranicemi spoustu firem, které se tlačí na český trh a chtějí doplnit ještě kapacity, které jsou tady o další kapacity, které jsou v rámci Evropy. Tady spíš jde o to, jak to, jak to vypadá ty dálnice a jestli náhodou nám ty dálnice v rámci té nekvality, která byla v předchozím období nestárnou a nevykazují takové problémy, že ty kapacity bude muset přesouvat na opravy těch nově postavených dálnic za posledních 10 let. Protože, když se podíváme na ty ukázky, co jste tady měli, tak je pravdou, že část z nich je špatným inženýrskogeologickým průzkumem, ale to je spíš otázka ceny té stavby. Tady ten průzkum má vliv na navýšení vlastně víceprací, protože ve chvíli, kdy sáhnete do toho území a je tam nějaký problém, tak už v průběhu stavby vy vidíte v rámci výkonu dozoru, že tam nějaký problém je. To pochybuju, že nastává situace, že by se ta stavba dokončila, nebyl by tam vůbec žádný projev jakoby poruch v rámci stavby, protože ta trvá 2, 3 roky a potom najednou by došlo k nějakému rapidnímu zhoršení v tom místě v kvalitě té dálnice. To, to prostě není možné. Takže tam je klíčová věc, jaká je vlastně kvalita výkonu stavebního dozoru a technického dozoru.

Moderátor Václav Moravec:

A ta se zlepšila.

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD: No, to, o tom...

Moderátor Václav Moravec:

V těch posledních letech.

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD: No, o tom vážně pochybuji, protože ten, ten program vlastně a ten způsob, jakým se měly ty věci napravovat byl ten, že ŘSD si udělá vlastní výkon dozoru a bude si dělat vlastními zaměstnanci kontrolu těch zhotovitelských firem. Místo toho...

Moderátor Václav Moravec:

Počkejte, když tady vstoupím do vaší řeči, protože o tom byla i ona vyšetřovací, sněmovní vyšetřovací komise.

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD: Přesně tak.

Moderátor Václav Moravec:

K D47, kde tehdy ve Sněmovně lidovecký poslanec Ludvík Hovorka mluvil o tom, že D47 byl, cituji: neuvěřitelný šlendrián, který se podařil v České republice realizovat a poučení by mělo být toto:

Ludvík Hovorka /KDU-ČSL/, poslanec, 26.5.2017:

By přece musel někdo z ŘSD, který vykonával stavební dozor, musel vědět jaké jsou termíny, příslušné termíny promlčení nároků za škody nebo jak je možné, že vůbec do stavby byla zabudována ocel do mostních objektů, která tam neměla být, protože tam měl atmoFit, atmoFix. To přece stanoví jednoznačně podmínky, které jsou zpracovány pro činnost ŘSD, to znamená, že někdo porušil interní předpisy, které má ministerstvo dopravy a ŘSD pro dopravní stavby. Tam přece je někdo odpovědný za to, že podepisuje souhlas s uložením výztuže, s povolením betonáž apod. To přece musí být doložen stavební deník.

Moderátor Václav Moravec:

A Ludvík Hovorka mluvil o tom, že by měly být přijaty opatření, aby se zabránilo, cituji: nekvalitnímu dozoru staveb, jak o tom hovoří závěry té vyšetřovací komise. Podle vás tomu stále ještě není, že by tady byla?

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD: Víte, já jsem připravovala ty žaloby, když jsem pracovala na Ředitelství silnic a dálnic, takže já jsem kompletovala ty problémy, které v rámci té stavby byly. Vy vlastně přejímáte jednotlivé vrstvy v rámci násypů, tak ten dozor přejímá jednotlivé vrstvy toho násypu, takže opravdu je s podivem, jak je možné, že si nevšiml, že se tam navážela nějaká nekvalitní struska nebo nekvalitní materiál, který následně způsobuje to, co se tam tedy děje.

Moderátor Václav Moravec:

Zvlnění.

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD: To znamená, že my jsme šli do deníku, my jsme kontrolovali výkony vlastně to externího dozoru, protože tam byly externí firmy, zjistili jsme tam střety zájmů, zjistili jsme, že ta firma dělá současně projektanta pro zhotovitele, současně dělala výkon technického dozoru pro investora, to znamená, že tam prostě se překrývaly ty věci.

Moderátor Václav Moravec:

A co dnes brání tomu, aby byl kvalitnější dozor ŘSD?

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD: Já nevím, proč dozor dneska není, není v rámci ŘSD, proč tam nejsou zaměstnanci. Já jenom vím, že je obsazení toho, té pozice vlastně ředitele úseku kontroly kvality je člověkem, který nemá odbornou kvalifikaci, který je strojař, to znamená, protože byl můj zaměstnanec a podřízený a chodil se mnou na ty stavby, tak vím, že nebyl ani hodinu na stavbě, nedělal výkon dozoru.

Moderátor Václav Moravec:

Jinými slovy, i u nových, u nových dálnic se mohou opakovat ty chyby, na něž jsme upozorňovali.

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD: Takže, takže, ano a ty se opakují, protože my na ty dálnice chodíme. My se na ně díváme v rámci výstavby a my jsme překvapeni, jak je možné, že se ty situace neustále opakují a když děláme školení pro ty dozory a oni nám ukazují prostě problémy, které vznikají v rámci stavby. My jsme překvapeni, jak je možné, že 30 let se pořád opakují stejná a stejné chyby a není možné to vyřešit. Jako třeba teď bych na to navázala, na D8, já dělám poradce pro starosty. Je tam neuvěřitelný problém s hlukem v rámci, v rámci dálnice. Hluk zdrojově vychází z mostních závěrů. Ty mostní závěry, jak se ukazuje, jsou poruchové. My jsme od května jednali se starosty a s ŘSD, aby se ty mostní závěry prohlédli. Bylo slíbeno v květnu, že se prohlédnou. Do dnešní doby jsme se nedostali na ty, na ty prohlídky v závěrů, hluk se tam šíří pořád stejně. No a zjistili jsme, že to je, že to je druh mostního závěru, který ani nebyl povolen v rámci metodiky ministerstva dopravy podle technických podmínek TP 86 a je tam vlastně jako ve zkušební době v rámci polní zkoušky. A protože já jsem autorem toho předpisu, tak si dovolím říct tady tuto větu, že povolen v regulích podle tohoto předpisu tam prostě není. Měl by být vyměněn nebo opraven, ale není možné, aby, když je v provozu rok, aby vykazoval takové vady a poruchy.

Moderátor Václav Moravec:

Pane řediteli, proč k těm zkouškám nedošlo?

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

No, ke zkouškám, kterým teď se ptáte?

Moderátor Václav Moravec:

No když...

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD:

K těm prohlídkám a ...

Moderátor Václav Moravec:

K těm prohlídkám společným, což jste slíbili starostům.

Michal Kratochvíl, ředitel, Rybářské sdružení ČR:

Těch věcí je samozřejmě víc. Co se týká mostních závěrů, tak já nemám informaci, že bysme je převzali, naopak jsme uplatnili, že nejsou převzatý od zhotovitele. Takže, takže to je část 1.

Miloslava Pošvářová, bývalá ředitelka kontroly kvality staveb ŘSD, soudní znalkyně, manažerka Stínového ŘSD:

/nesrozumitelné/

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

Část 2 je záležitost měření hluku. Tam potvrzuju to, že se starostama jsme jednali, dokonce měli možnost si specifikovat ty místa, kde se bude měřit. Potom následně se jedná s krajskou hygienickou stanicí. To je normální standardní koloběh, která dospecifikovává projekt a na základě toho my vlastně začneme měřit. Měříme ne teď budeme měřit na podzim s tím, že ale zároveň na těch jednáních podle mých informací to dopadlo tak, že některý ty body budou muset být měřeny déle a kontinuálněji. No a s tím, že jsme, s tím že byl požadavek to měřit právě, pokud možno, když ta dálnice je, ve dvakrát dvoj pruhu. Takže, to se určitě bude realizovat. Zpětně ...

Moderátor Václav Moravec:

Teďko, že nemáte ty kontroly, respektive, že není stále kvalitní kontrola Ředitelství silnic a dálnic u těch nových staveb. Jak na to upozornila i sněmovní vyšetřovací komise k D47.

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

Víte, k D47 já jako vůbec to nechci obhajovat, jo. Já si myslím, že na tý D47 se stala spousta věcí. Ta spousta věcí dnes je zažalována. Asi proto, proto taky se podařilo Ředitelství silnic a dálnic soudní spory vyhrát. Kdyby tam všechno bylo v pořádku a, a bylo to zalité sluncem, tak asi Ředitelství silnic a dálnic na základě těch žalob potom nezískalo ty úspěchy, které získalo. Je samozřejmě smutné to, že se ta situace vůbec dostala do, do té polohy, že jsme to museli žalovat. Co se týká toho člověka, tak teď je mi ho teda trochu líto, protože jednak byl přímým spolupracovníkem, jednak je to člověk, který svoji erudovanost má. Má ji obrovskou. Můžem diskutovat o, o dalších aspektech a o dalších problémech, například to, že by bylo ideální, aby skutečně Ředitelství silnic a dálnic si všechno dozorovalo samo a já s tím opět musím souhlasit. A bylo by to fakt nádherný a bylo by to super.

Moderátor Václav Moravec:

Proč jsme se ale k tomu neposunuli výrazně.

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

Ale jako, to se, to se bavíme při těchle, při těchle stavbách, to se bavíme o obrovským množství lidí, který musí být také kvalitní a který v uvozovkách musíme také dobře zaplatit. A i když ty samozřejmě platy v rámci Ředitelství silnic a dálnic vyrostly a nemyslím si, že nevýznamně, tak prostě ty špičkové odborníky stejně vždycky najímat budete a, a vždy tam budou. To, že na trhu /nesrozumitelné/

Moderátor Václav Moravec:

Připouštíte, že stále ještě není dostatečná kontrola ze strany ŘSD u nových staveb?

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

Ne, ne, to nepřipouštím, protože my jsme to vyřešili tzv. externě. To znamená, že skutečně začínáme nabírat externí pracovníky směrem od externích firem, který se na to specializují, který by to měli umět. Ministerstvo dopravy dokonce vydalo tzv. metodický pokyn pro výkon stavebního dozoru, kde tady tyto věci jsou. Dokonce tihle dozoři jsou potom následně přezkušováni a musí ty svoje záležitosti prokázat, že to mají. V rámci těch dozorů jsou potom jednotlivé kategorie, každé ten, každé dozor spadá do jednotlivé dílčí kategorie. Čím ten dozor by měl být sofistikovanější, tím ta kategorie je vyšší a samozřejmě na toho člověka se kladou vyšší cíle. Nebudu tady říkat, že samozřejmě externí a interní pracovník, že si na něj můžu sáhnout úplně jinak, to prostě tak je, ale na 2. stranu nejsem přesvědčen, že by stavební trh měl kapacity, co se týká projekčních prací a co, co se týká konzultačních prací obecně. A je to prostě bohužel záležitost, se kterou se momentálně potýkáme a zvláště v době, kdy zhotovitele nabízejí za ty ceny, který nabízejí, to znamená, že víme, že vlastně ty dozory budeme muset o to více posilovat a víme, že o to více se na těch stavbách budeme hádat, dohadovat. O to více se budou zastavovat. O to více tam bude právních sporů. O to více se bude klejmovat, to skutečně tak je. A zhotovitele se dneska školí na to, aby nacházeli chyby, které jsou rádo by chyby naši lidé se zase školí na to, aby dokázali co nejrychleji reagovat. Musím říct, že jako ta situace není jednoduchá, a ne úplně vždycky se všechno podaří. Bohužel to tak je, ale to, že by nefungoval systém, to si nemyslím. Naopak, došlo k digitalizaci, došlo k stahování těch jednotlivých věcí, který jdou od dozorů, ukládáme to směrem na disku a prohlubuje se dále jako by ten, ten systém, který tam je. Jenom z pohledu kontrol...

Moderátor Václav Moravec:

/nesrozumitelné/ více teď jenom. Ano.

Jan Kroupa, generální ředitel, Ředitelství silnic a dálnic ČR:

Jenom z pohledu kontrol, vemte si, že jsme měli obrovský nárůst kontrol. Z těch původních 12 kontrol, co bylo na rok, jsme dneska na úrovni 41 kontrol co se týká od externích subjektů, a to do toho vůbec nepočítám vnitřní audity a vlastně kontroly, který jdou potom jakoby /nesrozumitelné/.

Moderátor Vác

