

**Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA
6. volební období
2010**

hospodářský výbor

Z Á P I S

**ze 2. schůze výboru,
která se konala dne 11. srpna 2010**

Z á p i s

ze 2. schůze hospodářského výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR,
která se konala dne 11. srpna 2010

(Vzhledem k pozdnímu ukončení schůze PSP byl původní termín 10. srpna 2010 zrušen.)

Přítomni: viz prezenční listina

Omluveni: poslanci Baštýř, Bureš, Lukša, Paroubek, Plachý, Vysloužil, Zemánek

Schůzi hospodářského výboru zahájil a řídil předseda výboru Milan Urban. Přivítal prizvané hosty, kterými byli: **Ing. Ivo Pěgřímek** – předseda Českého báňského úřadu, **Ing. Jiří Toman** – Magistrát hlavního města Prahy – ředitel odboru městského investora, **Ing. Miloslav Hadrava** – Metrostav a.s. – ředitel divize 2, **Ing. Ludvík Šajtar** – SATRA, spol. s r.o. – generální ředitel a **prof. Ing. Jindřich Cigánek, CSc.** – soudní znalec, VŠB Ostrava.

Poslanec Pavel Hojda požádal o vložení bodu Různé – program byl schválen.

Program:

2)

Informace o stavu vyšetřování havárie při stavbě tunelu Blanka

Předseda HV Milan Urban úvodem zopakoval, proč se touto problematikou hospodářský výbor vůbec zabývá. Jedná se o problém, který má rozměr většího charakteru, než bývá obvyklé a dle jeho názoru není na škodu, aby HV vyslechl podrobné informace o stavu havárie, zvláště o tom, jak bude zajištěna bezpečnost při dostavbě tunelu. Mohou vyplynout nějaké závěry – předpokládá, že se mohou týkat legislativy - pravomocí ČBÚ při posuzování takovýchto velkých projektů a při jejich dohledu.

Ing. Ivo Pěgřímek, předseda ČBÚ – v průběhu šetření Obvodního báňského úřadu (dále „OBÚ“) v Kladně, v jehož kompetenci toto šetření je, se setkávají s různými názory, které dezinformují závěry nebo předurčují určité závěry v průběhu šetření. Faktem je, že se jedná o úsek Prašný most – Myslbek. U tohoto předmětného tunelu scházelo do vyražení, do dokončení ražby až po Prašný most 68 metrů – to je předmětný úsek u severní tunelové trouby, který je potřeba ještě dorazit. Podpořil celý záměr – stavba, jako je ražba tunelu Blanka, je pro všechny občany ČR nesmírně důležitým a prospěšným úkonem. Tato stavba zjednoduší a výrazně pomůže celé Praze. Zadáni pro toho, kdo tuto stavbu provádí, je velice složité.

Při projektování bylo potřeba jednoznačně zohlednit: geologické podmínky – v podmínkách Prahy jsou nesmírně různorodé, složité - technické řešení je o to náročnější; funkčnost dopravní infrastruktury – ražba tunelu probíhá za provozu; energetická síť – hustota – umístění; ostatní síť - od vody, přes kanalizace a další; práce přímo v centru města – za plného života města; nutné mělké založení stavby – s ohledem na napojení současných komunikací. Z těchto všech a dalších podmínek vychází projekt stavby a také možná technologie ražby.

Dále předseda ČBÚ okomentoval obrázky z posledního propadu. V této souvislosti se často hovoří o tom, že se jedná o třetí propad, jak je možné, že se toto stalo znovu. Uvedl, že pravdou je to, že je to třetí propad při stavbě tunelu Blanka, stalo se to stejnému zhotoviteli stavby, ale pravda není, že se potřetí stalo to samé – z technického hlediska jsou příčinou propadu jiné

záležitosti. První dva případy propadu se technicky staly při postupu zabírky tunelu – tzn. při pracích pod nezajištěným stropem. Tento případ propadu již byl v úseku primárního ostění, tzn. vznikl za jiných skutečností, než první dva případy.

Následovala prezentace sledu událostí od vzniku mimořádné události až do současné doby. Dne 5. 7. 2010 přibližně ve 23.45 na pracovišti severní tunelové trouby došlo k propadu. Severní tunelová trouba je v mělké hloubce od povrchu. Z obrázku byla patrná složitost geologických podmínek, která byla v místě propadu. V místě propadu se nacházeli pouze předák pracoviště STT a jeho pomocník, kteří měli za úkol rozebírat provizorní výztuž střední kaloty mezi levým a pravým opěřím - za pomoci bagru s nasazenými hydraulickými nůžkami měli postupovat dál – likvidovali střední stěnu profilu. Při rozebírání pravé provizorní výztuže došlo u jednoho bagru k poruše hydraulických hadic. Předák pracoviště následně vyslal svého pomocníka na povrch s poškozeným bagrem, aby zajistil opravu zařízení. Předák v druhém bagru zůstal na pracovišti sám. Následně došlo k propadu a jeho zavalení v kabině bagru. Šetření se dostalo do stádia, kdy na místě samém v době vzniku mimořádné události byl pan bagrista. Bezodkladně po vzniku události byly povolány jednotky IZS Hlavního města Prahy, HBZS Praha a inspekční hotovost státní báňské správy (dále „SBS“). Byli přítomni také pracovníci Metrostavu, kteří prováděli záchranné práce. Dne 6. 7. 2010 v 1.45 hod. byla událost nahlášena OBÚ – tzn. již v průběhu prací, které nastaly. Postižený byl cca po 6 hodinách záchranných prací vyproštěn bez zjevného poškození zdraví. V době od 3.00 do 5.00 hod. proběhlo ohledání místa závalu inspektory OBÚ – tj. bezprostředně po vzniku a v době vyprošťovacích prací. Následně sepsán protokol o ohledání. Vzhledem k závažnosti situace se na místo závalu dostavil předseda ČBÚ osobně, dále OBÚ v Kladně, který má v kompetenci z hlediska první instance šetření tohoto případu.

Dne 6. 7. 2010 OBÚ vydal závazný příkaz k zastavení prací v severní a jižní tunelové troubě – důležitý akt, který je platný až do dneška. Zahájil šetření a zajistil v rámci tohoto šetření příslušnou dokumentaci pracoviště – technologický postup, havarijní plán, stavební deník, knihy příkazů atd. Tyto dokumenty jsou do dnešního dne na OBÚ v Kladně. OBÚ zahájil správní řízení o uložení pokuty organizaci za správní delikt právnické osoby podle zákona č. 61/1988 Sb., o hornické činnosti, výbušninách a o státní báňské správě, ve znění pozdějších předpisů. Šetření probíhalo výslechem svědků, kteří byli k dispozici a bezprostředně bylo nutné povolit sanační práce – tyto byly zhotoviteli povoleny v rámci závazného příkazu. Byla dokončena sanační zátka nad propadem. OBÚ si v rámci šetření vyžádal další technickou dokumentaci – bylo důležité předložit geologický a geotechnický průzkum. Dále bylo provedeno ohledání za pomoci videokamery přes vrty – tzn. provedly se přes betonovou sanační zátku vrty a snažili se prohlédnout stav za závalem, aby byla objasněna příčina. Toto se povedlo, ale vypovídací schopnost tohoto ohledání není příliš vysoká. OBÚ dále ustanovil a objednal soudního znalce – prof. Ing. Jindřicha Cigánka, CSc. k vypracování znaleckého posudku. Zadání je přesně specifikováno – ověření výpočtu stability primárního ostění – tzn. betonového zajištění v místě propadu. Dalším dílem zadání je posouzení skutečného provedení ostění – tzn. zda skutečně provedená betonáž a primární ostění bylo dle projektové dokumentace. Vyskytovaly se v médiích informace a vznikají dotazy – kdy bude pokračovat ražba, kdy se vyjasní šetření události atd. Předseda předeslal, že není správné tvrzení, že se čeká až SBS tuto událost vyšetří.

Podstatné je, že pro další průběh šetření BÚ je potřeba zpřístupnit slepou část tunelu, který je za propadem, a teprve poté budou výsledky šetření. Postup prací, který je třeba k tomu, aby SBS ukončila šetření. Dokončení sanačních prací v místě propadu – zhotovitel provedl prvotní důležitou sanaci zjednodušeně v zátce (to ale není vše, co je potřebné provést pro zajištění bezpečnosti a pro pokračování dalších prací) – čeká se od Metrostavu na další postup sanačních prací. Potřeba ohledání místa za závalem – čeká se na předložení žádosti Metrostavem, povolení k těmto pracím od OBÚ bude vydáno bez prodlení. První přístup k ohledání je vyhrazen

inspektorovi SBS v režimu plánovaného báňského havarijního zásahu. V této fázi budou figurovat znalecké posudky a bude uzavřeno šetření – na jeho základě vzniknou kompetentní názory na to, proč se událost stala. Na základě zjištěných příčin OBÚ bude moci povolit pokračování ražby, čemuž bude předcházet žádost zhotovitele s přepracovanou technickou dokumentací. Poté bude pokračovat ražba.

Dále se předseda ČBÚ věnoval legislativě a kompetenci SBS. V souvislosti s ražbou tunelů (činnost prováděná hornickým způsobem) jsou orgány SBS věcně příslušné k následujícím úkonům.

Rozhodovací činnost: povolují provádění trhacích prací, převzetí a nabývání výbušnin, a vydávají oprávnění hornickým organizacím k realizaci činností prováděných hornickým způsobem.

K výkonu kontrolní a inspekční činnosti formou inspekci, generálních a specializovaných prověrek, neohlášených a namátkových kontrol prostřednictvím báňských inspektorů.

K šetření mimořádných událostí, při kterých zjišťují na místě stav, příčiny a následky závažných provozních nehod (havárií) a závažných pracovních úrazů v organizacích, jakož i závažné ohrožení bezpečnosti práce a provozu u firem nebo zákonem chráněného obecného zájmu, zejména bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

K ověřování odborné způsobilosti fyzických osob u regulovaných činností v oblasti působnosti SBS. Nařizuje nezbytná opatření pro zajištění bezpečnosti.

Postavení SBS v průběhu povolování stavby. Velmi důležitou skutečností je to, že postavení SBS je na úrovni dotčeného orgánu státní správy. Není de facto v žádném ze zákonů uvedeno výslovně, že orgán SBS vydává závazné stanovisko. Tzn., že pokud je BÚ v rámci stavebního řízení podle stavebního zákona osloven, vydává stanovisko, ale není v pozici závazné vůči stavebnímu úřadu. Zareagoval na článek zveřejněný v Metrostavu, ve kterém bylo uvedeno, že pár dní před závalem stavbu kontroloval BÚ. V této souvislosti uvedl, že BÚ je orgánem vrchního dozoru nad dodržováním horního zákona. Nemůže doublovat a už vůbec ne zastupovat činnost kontrolní. OBÚ nevykonává rutinní každodenní činnost dozoru nad stavbou.

Do kompetence SBS spadá 9 OBÚ v ČR. Zatížení OBÚ v Kladně (se sídlem v Praze) – počet dozorovaných organizací 196, počet dozorovaných lomů 120 – k dispozici mají 10 inspektorů. Počet kontrol v terénu v roce 2009 cca 660. Úloha SBS není taková, aby kontrolovala práce na pracovišti – tam musí fungovat dozor typu vnitřní kontroly, který je nejdůležitější a je ze zákona – bezpodmínečně nutné, aby fungoval bezchybně. Nepřetržitá kontrola směnových techniků, stavbyvedoucích a další nástroje k zajištění bezpečnosti (supervize a dozory dalšího typu). Díl zodpovědnosti je i na úrovni investorského dohledu. Až poté následuje další část např. monitoring – dobrovolná, poradní část dozoru pro zhotovitele. A poté kontrola ČBÚ jako vrchního dozoru. V případě stavby tunelu Blanka jde o dohled na úrovni supervize, kde byla sjednána dodávka.

Paralelně s průběhem šetření se vyskytují názory, proč se tato událost mohla stát. V tisku – důvod – voda, geologie. Často čelí dotazům, jaké byly příčiny propadu. V současné chvíli nelze předjímat – v šetření. Pozornost šetření se ubírá na projektovou přípravu a na dodržování či nedodržování technologického postupu, které je z hlediska dozoru ČBÚ pro firmu a zhotovitele závazné. Často se uvádí, že se hledají viníci. Setkal se s tvrzením, že viníci jsou známi, protože pod každou fází stavby je někdo podepsán – de facto stačí posbírat podpisy. Nebude to tak jednoduché.

V médiích se často vyskytuje informace, že nebyl shledán viník u minulého propadu – není pravda, viník byl nalezen a v rámci správního řízení potrestán. Další názory z médií – vše se „hodí“ na pana bagristu – i toto může být podstatné. Předdeslal, že informace z médií je třeba brát

s rezervou a počkat na výsledky šetření. Celá procedura je nesmírně rozsáhlá. Každá z fází může být zatížena chybou a může být objeveno pochybení. Je potřeba najít ze zákona přesné pojmenování toho, co bylo porušeno a na základě toho stanovit viníky. Ne všechny prohřešky, které se týkají odpovědnosti - jsou řešeny v legislativní právní úpravě - mnohdy je třeba počítat s druhotnou odpovědností, která vychází z dikce odpovědnostního řádu firmy.

Na závěr ještě informoval, že při druhém propadu v r. 2008 pracovali na vylepšení legislativy, aby byla zajištěna větší bezpečnost, přirozené motivační pobídky pro to, aby bezpečnost byla garantována. Předložili doplnění novely zákona č. 61/1988 Sb. - návrh některých paragrafů, které upravují pozici projektanta, aby byla přesně specifikována jeho kompetence a hlavně zodpovědnost a samozřejmě s tím související sankce v případě pochybení. V rámci této novely předložili taktéž pojmenování zodpovědné osoby v případě, že se takováto skutečnost stane - zatím v zákonech našeho právního systému takováto zodpovědnost není zavedena - funkce závodního. Povinnost sjednání báňské záchranné služby, pokud je práce prováděna v podzemí činností prováděnou hornickým způsobem. Návrh novely je obsáhlejší, dnes je po podpisu ministra průmyslu a je připraven k jednání ve vládě. Do budoucna velmi podstatné z důvodu, aby byla posílena kompetence lidí, kteří přímo vstupují do procesu schvalování - projektant a zodpovědný závodní - osoby, které budou brány k zodpovědnosti a které dnes tuto zodpovědnost v zákoně stanovenou nemají. Zároveň bude provedena novela vyhlášky č. 55 ČBÚ, která bude upřesňovat provozní dokumentaci - část, která se týká podzemní ražby - bude velmi zpřísněna podoba technologického postupu, aby v budoucnu byla zajištěna mnohem větší bezpečnost.

SBS by mohla do budoucna pomoci při jakémkoliv povolování stavby v podzemí při činnosti prováděné hornickým způsobem - závazným stanoviskem. Převzetí dílu zodpovědnost za prostudování dokumentace.

Předseda Urban přivítal **MUDr. Pavla Béma - primátora hlavního města Prahy**, který se dostavil v průběhu prezentace pana předsedy ČBÚ Pěgřímkova.

Prof. Ing. Jindřich Cigánek, CSc. - seznámil přítomné prostřednictvím prezentace s širšími souvislostmi události, které by mohly napomoci k objektivitě pohledu na tuto událost. Závál, který vznikl, vzbudil velkou pozornost. Pracovníci Metrostavu a báňské záchranné stanice riskovali životy - zemina se stále sypala, hrozilo prolomení ostění. Upozornil na to, že tito pracovníci by zasloužili významné ocenění. Toto není ojedinělý případ, ale tím, že se tato událost stala v centru Prahy, vzbudilo to velkou pozornost. Ukázal obrázek z velkého propadu v ČR, kdy vznikl kráter dvakrát tak velký s průměrem 72 m a hloubkou 35 m. I v zahraničí - propad při ražbě metra v Mnichově r. 1994 (do této jámy spadl autobus). V r. 1993 vznikl ještě větší kráter při stavbě londýnského metra. Poukázal na to, že Britové se z této události poučili a zpracovávali rok směrnice, které měly zabránit takovým událostem. Další příklady - propad při stavbě metra v Šanghaji, stavba tunelu pod kanálem La Manche. Zdůraznil, že stavby v podzemí nelze srovnávat, co se rizika týče, se stavbami na povrchu. Zmínil německé studie, které na základě rozsáhlých statistik uvádí, že jakékoliv stavby prováděné v podzemí se pojí s dvojnásobnou mírou rizika, než stavby na povrchu. V Evropě se stalo 52 obdobných havárií za posledních 50 let - 316 osob při těchto událostech přišlo o život (v ČR k žádné ztrátě na životech nedošlo!). Možnými příčinami mohou být přírodní vlivy, vady projekce, vadný technologický postup ražení odlišný od projekce, omezené možnosti a kvalita průzkumu, vadné vyhodnocení geotechniky, lidský faktor, selhání jednotlivce, špatná kvalita stavebních hmot, špatná kvalita betonu nebo složek betonu, nepředvídatelné okolnosti... Kterákoliv z těchto okolností může být příčinou velice závažných havárií a je třeba se na to dívat komplexně. Úskalí vrtného průzkumu - kvalita geologického

a geotechnického průzkumu – bylo vyvrtáno 12–15 vrtů – mohou být každý metr – ale jsou velmi drahé. Je možné, že se narazí na podmínky, se kterými projekt nepočítal. Toto je nyní v šetření, které provádí SBS. Jedna z možných příčin je stabilita obezdívky, kterou ovlivňuje velikost zatížení nadložím, materiál a pevnost materiálu, dimenze – tloušťka obezdívky, zda odpovídá projektu, diskontinuity, poruchy, o kterých se nevědělo, tvar a velikost příčného průřezu, technologie provádění, časový faktor, stáří betonu – vše hraje roli. Z dosavadního zkoumání bylo zjištěno, že kvalita betonu byla vyhovující, certifikáty odpovídají.

Upozornil na problém veřejného mínění – viníka určí až šetření. V tisku se objevovaly názory na výměnu firmy. To by považoval za velice hrubou chybu – prodloužení výstavby, nové výběrové řízení, zvýšení ceny stavby, zamlžení odpovědnosti za vady (dva realizátoři), penále z titulu nedodržení termínu – zbývá 70 m – nerozumné vyměnit firmu. Zahraniční expertizu nepovažuje za nejlepší řešení – problematika nestrannosti – nadnárodní firmy jsou mnohdy propojené – problematicky vynaložené náklady. ČBÚ je nestranný – obrovské 92leté zkušenosti, tisíce šetření, kvalifikovaní pracovníci. Za prioritu považuje soustředit se na stanovení, určení upravené technologie ražení, aby se havárie neopakovala.

Ing. Jiří Toman – MHMP, ředitel odboru městského investora - seznámil přítomné s kroky, které činí vedení HMP v souvislosti s mimořádnou havárií. Rada HMP zasedala mimořádně 9/7, řádně 13/7 – z těchto zasedání vyplynuly úkoly, které se v současnosti plní. Odbor městského investora objednal právní analýzu možného uplatnění sankčních podmínek vyplývajících ze smluvních vztahů a právní analýzu možnosti ukončit smlouvu se zhotovitelem. Dále byla objednána ekonomická analýza smluvních vztahů se zhotovitelem, projektantem a technickým dozorem investora včetně návrhu postupu uplatnění možných sankcí a byly objednány také nezávislé analýzy postupu prací výkonu činnosti technického dozoru, komplexnosti a kvality geotechnického monitoringu a komplexnosti a kvality provedených geologických postupů. Rada uložila prověřit bezpečnost všech dotčených komunikací v blízkosti propadu. Komunikace byly prověřeny ihned – jízda po tramvajové trati byla přechodně zpomalena, v současné době již bez omezení, komunikace jsou pravidelně monitorovány, jsou v dobrém technickém stavu, nic nenaznačuje, že by docházelo k nějakému pohybu.

Ing. Miloslav Hadrava – Metrostav, ředitel divize 2 - doplnil předchozí vystoupení. Budovaný úsek je dlouhý 6,4 km – Malovanka–most Barikádníků. Po dobudování vznikne tunel dlouhý 5,5 km – je budován po částech, dvě části ražené, další hloubené z povrchu. Jeden ražený tunel 2,2 km Troja–Letná (vede pod Stromovkou). Druhý – od stavební jámy v oblasti Myslbekova na Prašný most – 550 m. Celý úsek se skládá ze dvou tunelových trub, tzn. dva souběžné tunely. Celková délka ražených úseků je cca 6,5 km (včetně propojek, prostorů pro vzduchotechniku). V současné době je vyraženo cca 6,1 km profilů - těsně před dokončením – tato událost bohužel zastavila práce při dokončení tunelu. Snahou je v co nejkratší době pokračovat. V souladu se závazným příkazem BÚ pracují na dokumentaci, kterou předloží BÚ – bude řešit pokračování ražeb v tomto úseku, povrchové části jsou z převážné dokončeny – chybí pouze prostory obou portálů, hloubené tunely dokončeny. Mají zájem na tom, co nejdříve pokračovat. Na závěr vyjádřil politování nad tím, že atmosféra, která vznikla kolem této události znehodnocuje dílo lidí, kteří na této stavbě pracují - bylo odvedeno spousta práce v podzemí v kvalitě bez havárií – bohužel s výjimkou tří mimořádných událostí, které nastaly – z hlediska propadů do tunelů se jedná o pouhých 40 m ze 6,5 km.

Ing. Ludvík Šajtar, SATRA, spol. s r.o., generální ředitel - u přípravy stavby je od r. 1993. Proběhla výběrová řízení – každá městská část si navrhla svou trasu – bylo jich sedm. Byly posouzeny ČVUT, odborníky z Technické univerzity Brno, multikriteriální hodnocení – na základě tří vybraných variant se udělaly další studie. V r. 1999 se tato stavba zahrnuje do územního plánu. Vše probíhalo za účasti veřejnosti, než se trasa stabilizovala. V r. 1998 výběrové řízení na projektanty staveb, kterých je v tomto tunelovém komplexu pět. Dvě stavby ještě ze západní /severozápadní části a z jihozápadní části – dvě stavby Strahovského tunelu, dále navazují tři stavby mezi Myslbekovou-Prašným mostem, Prašným mostem-Špejcharem a Špejcharem-Pelc Tyrolkou. Byly vybrány tři projektové týmy – METROPROJEKT Praha a.s., PUDIS a.s. a SATRA, spol. s r.o. – byly zahájeny práce na ověřovací studii, která upřesnila stabilizaci trasy – kde by měly být hloubené tunely, kde ražené. Části, které měly být ražené (pod Stromovkou a části mezi Myslbekovou a Prašným mostem) – konzultace se zahraničními odborníky. Na základě stanovisek BÚ byly udělány dodatečné průzkumy, rozhodnuto o průzkumné štolě pod Stromovkou – nebyl přístup, aby se mohl udělat geologický průzkum z povrchu. V průběhu zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí bylo nařízeno, aby se podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny zpracovalo biologické hodnocení vlivu stavby a ražených objektů na Stromovku – čtyři nebo pět studií technologií ražeb – konzultováno a připomínkováno. Přípravě byla věnována mimořádná pozornost, pracovala na ní řada odborníků.

Poté se vrátil k úseku Myslbekova-Prašný most. Při zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí byl udělán předběžný geologický průzkum převážně z archivních materiálů, pro stavební povolení – podrobný geologický průzkum, před zahájením realizace a zpracování dokumentace realizační – dodatečný geologický průzkum. Vybrána technologie ražeb, která byla ověřena při ražbě tunelu Mrázovka. Na základě geologického průzkumu byla upravena niveleta – snížila se v jednom místě o 5-6 metrů, aby se dostali do lepších geologických podmínek. Byla věnována velká pozornost tomu, že stavba bude procházet územím UNESCO - nasazena technologie, která měla zabezpečit minimální poklesy a minimální vliv na povrch. Zpráva odborníků z UNESCO, která bude zveřejněna, říká, že tunel Blanka i přes drobné nedostatky má pozitivní vliv z hlediska ochrany území chráněné památkové zóny a pomůže regulaci dopravy v centru Prahy. Na závěr zopakoval, že přípravě a práci byla věnována obrovská pozornost. V průběhu, kdy byla zahájena ražba úseku Myslbekova-Prašný most, byl několikrát upravován projekt na základě zjištěné geologie, výsledku monitoringu – trvale se pracovalo na tom, aby stavba byla bezpečná, rychlá a levná.

Milan Urban – poděkoval všem za vystoupení. Dle jeho názoru je zřetelné, že se ambice HV naplňuje. Problém se snaží odpolitizovat, nikoliv politizovat. Přítomní vyslechli fundovaná vystoupení všech, kterých se tento problém dotýká. Stavba tunelu se stává součástí předvolebního boje – toto není dobře. Závěry šetření mohou být uskutečněny, až se ČBÚ dostane do místa závalu – toto je předmětem alternativních možností. Pokud má stavba pokračovat – projekt nebude původní, bude modifikován, bude garantovat bezpečnost díla. U nového projektu by se využil návrh, který zazněl – návrh na legislativní změnu – aby ČBÚ mohl zásadněji vstupovat do projektové přípravy. HV nemá ambice ani kompetenci něco nařizovat, následná debata ještě nastíní závěry HV. Navrhne doporučení vládě k prozkoumání legislativních změn, aby ČBÚ mohl závazným způsobem vstupovat do schvalování projektové dokumentace. Neměla by to ale být poslanecká iniciativa, ale vládní – tzn. signál vládě – připravenost k jednání a podpoře.

V obecné rozpravě dále vystoupili:

Pavel Hojda – poděkoval za vystoupení. Konstatoval, že z tisku se dozvídáme různé informace – tisk se vydává směrem spekulativních informací. Souhlas, že důlní činnost a ražební činnost je násobně nebezpečnější – důsledky bývají fatální. Přirovnal k letecké dopravě. To, že k obdobným událostem dochází i jinde ve světě ale nemůže být omluvou, že u nás se toto bude stávat. Problematika certifikátů materiálu – mnohdy materiály, které jsou certifikovány – certifikát neodpovídá – je to skandální. Uvedl medializovaný příklad rychlostní komunikace Cheb – Karlovy Vary. Dále uvedl, že měl možnost být u výstavby tunelu přeložky železnice Chomutov – Smiřice – zde došlo k několika propadům. Podporuje legislativní změny, pokud to bude ku prospěchu věci.

Petr Bendl – dle jeho názoru, by se nemělo vstupovat s politickými iniciativami do průběhu vyšetřování. Vyzývání vlády by považoval za takový vstup. Rád by se dozvěděl informaci o termínu, kdy bude hotová analýza, kdy budou známy příčiny, proč se tato mimořádná událost stala. Až poté je možné, aby Poslanecká sněmovna pomohla. Nepolitizovat ve výsadně politickém orgánu nelze. Usnesení směrem k vládě nepodporuje, doporučuje počkat si na závěry – poté doporučení, která diskutovat na HV. Nejde jen o stavby, které probíhají, ale také např. větrací, důlní šachty uprostřed sídlišť... Doporučuje zabývat se problematikou obecně.

František Laudát – dotaz - kdy bude závěrečná zpráva?

Ivo Pěgřímek - zareagoval na dotazy, které byly vzneseny. Potřebná podpora změny legislativy? Ano, novela zákona č. 61/1988 Sb. nutná – výrazným způsobem zlepšit úroveň bezpečnosti při stavbách – konkrétní zodpovědnost daných osob – SBS má svého partnera, se kterým hovoří jako se zodpovědnou osobou. V současné době je zodpovědnost na úrovni právnické osoby. Analýza termínu – pokud bude vše k dispozici, je to záležitost týdnů. Vše, co je dnes k dispozici je vyhodnoceno. Nutno dokončit ohledání – čekají na technický postup ze strany zhotovitele. Poté uvolní práce, dostanou se do místa, které ohledají. Ve slepé části tunelu uvidí, jak byla dodržována technologická kázeň. Poté je možné uzavřít šetření, stanovit výsledky a opatření do budoucna, které bude zohledněno do povolení pokračování ražby. Potřebuje vstupy od zhotovitele, aby stanovil termín. Nutná podpora HV? Přivítal by ji při změnách legislativy do budoucna.

František Laudát – položil dotaz týkající se norem - kolik lidí má být na čelbě? Co dělal bagrista po odchodu svého spolupracovníka?

Ivo Pěgřímek - dotaz je odpovědí na určitý díl šetření. Není schopen říct, co dělal bagrista poté, co odešel spolupracovník. Výpověď je k dispozici – bude potvrzena ve chvíli, kdy bude ohledána slepá část tunelu. Nelze nyní odpovědět. Nemohl tam být sám, neměl pokračovat v práci.

František Laudát - byla zabavena veškerá dokumentace – do jaké míry je zkoumáno zabezpečení přímo nad klenbou profilu – kotvení horniny? Z průzkumů vycházelo, že v místě je jedna z nejhorsších kombinací nadloží.

Ivo Pěgřímek - potvrdil, že výsledkem šetření bude posouzení, že všechny postupy, které měly být dodrženy, do kterých spadá i toto, dodrženy byly – bude ověřeno – stěžejní část šetření. Nebude předjímat, šetření pokračuje.

František Laudát - účastnil se kontrolních dnů na Mrázovce. Často na těchto kontrolních dnech slyšel, že postup ražby je nutno konzultovat. Dělá se něco takového i zde? Složitější stavba. Nelze srovnávat výstavbu v husté městské zástavbě s nějakým lomem, kde není ohrožena široká veřejnost. Konzultují se technologie před aplikací při ražbách?

Ivo Pěgřímek - kompetence byla prezentována. Je v úrovni vyžádaného stanoviska, které není pro proces stavebního řízení závazné. Jedno z doporučení, jak by se měla zpřísnit práce SBS a převzetí větší zodpovědnosti – posunout do oblasti závazného stanoviska. Nezávazných stanovisek dávají, jakmile jsou k tomu vyzváni, spoustu. V průběhu stavebního řízení jsou informováni v obecné rovině, že jejich požadavky byly zohledněny – tím končí úloha ČBÚ. V momentě, kdy se to stane závazným příkazem, mohou kontrolovat způsob, jakým byl problém vypořádán. V rámci inspekci se diskutuje o proveditelnosti opatření. Ve Středočeském kraji mají k dispozici deset inspektorů.

Jindřich Cigánek - potvrdil názor posl. Hojdy – nelze vždy spoléhat na certifikáty – špatné zkušenosti. Aby se vyhnuli nejasnostem – provedeno deset odběrů jader – soudní znalecký ústav potvrdí, zda kvalita betonu obezdívky odpovídá projektu. Připomínka posl. Bendla – několik tisíc důlních děl, o kterých se neví, kde jsou lokalizována, jak jsou sanována. Na objednávku bývalého předsedy ČBÚ prof. Makaria zpracovával předlohu vyhlášky 52/1997 Sb, o stavební likvidaci dolů. Problematiku studoval v zahraničí. Obrovské nebezpečí – uprostřed měst – Ostrava, Karviná, Orlová – desítky jam, které mohou vybuchnout nebo se zřítit.

Zbyněk Stanjura – poděkoval za všechna vystoupení – obecná rovina důležitá. Novela zákona vznikla před mimořádnou událostí. Navrhl, až bude ukončeno šetření, znovu se tímto zabývat na HV – případná změna legislativy. Pražské realie nejsou až tak důležité – nutno sledovat obecnou legislativní linku. Nutnost dalších úprav – cesta jasnější zodpovědnosti je správná.

Milan Urban - chápe postoj, nepřijímat žádné usnesení na této schůzi HV. Připravená legislativa částečně posouvá kontrolní mechanismy ČBÚ dopředu. Obecná věc, která platí i na tunel Blanka – projekt, ke kterému se BÚ vyjadřuje jen jako dotčená instituce, nikoliv závazným stanoviskem – ukazuje se, že je to málo. Pokud chceme, aby stavba tunelu pokračovala, aby se dostavěl – což je nejlepší varianta – bude to vyžadovat modifikovaný projekt. Zda tu bude modifikovaný projekt, ale ČBÚ bude jen dotčenou institucí, to je málo pro to, aby byla garantována mnohem vyšší bezpečnost dostavby nejen tohoto tunelu. Měl ambici dát signál vládě, že HV doporučuje zvážit legislativní změnu, která bude posilovat pravomoci ČBÚ.

Jan Husák – položil dotaz týkající se projektu - pravděpodobně se nebude pokračovat podle stávajícího projektu. Je prokázáno, že projekt je špatný? Nebo došlo k porušení projektu?

MUDr. Pavel Bém, primátor hlavního města Prahy - poděkoval za věcné vedení diskuse. Zadání, investorská role, rozhodnutí o vedení trasy okruhu. Podotkl, že právě se nacházíme v srdci hlavního města Prahy v Poslanecké sněmovně – všichni zde jsou dotčeni dopravní infrastrukturou města – přímo kategoricky vázáni na dopravní infrastrukturu – problém Karmelitská, nábřeží, Chotkovy sady...záplava osobní automobilové dopravy. Dokončení tunelového komplexu Blanka je jediná rozumná cesta a řešení dopravní infrastruktury Prahy. Úleva pro všechny, kteří pracují, žijí v centru Prahy. Společným zájmem musí být, aby bylo dokončeno co nejdříve. Sankce za nedodržení termínu jsou dramatické. Šetření mimořádné události znamená doproražení pár desítek zbývajících metrů. Veliké množství dat, co to bude znamenat pro životní prostředí Prahy.

Technologické parametry stavby. Věří, že ČBÚ vše prošetří a přijde s jasným závěrem. Mariánské hradby – existuje pár dokumentárních obrázků, jak se stavěly. Nadložil je extrémně složité, extrémně nestabilní. Musela být použita mimořádná opatření. Poprosil, aby se tyto parametry promítly do zprávy – aby bylo zohledněno, že se jedná o mimořádně exponované místo Prahy. Nejdelší tunelový komplex ve městě i v Evropě. Souhlasí s téměř vším, co řekl předseda Pěgrímek. Pouze vytkl, že toto není stavba obyčejného tunelu. Ale jedná se o největší, nesmírně technologicky náročnou stavbu v historickém centru Prahy. Zpráva UNESCO je významná a potvrzuje, že rozhodnutí o stavbě tunelu Blanka je ochranou životního prostředí a cestou do budoucnosti Prahy.

Otázka bezpečnosti. Nesouhlasí s tím, že se jedná o tři odlišné mimořádné události. Jsou sice v jiném geologickém prostředí, na jiném místě Prahy, ale v podobně složitých technologických podmínkách. Sedimenty, nepředvídané okolnosti, složitý geologický terén - společný základ těchto tří mimořádných událostí. Jsou si svým způsobem podobné. Povinnost města je garantovat bezpečnost. Naštěstí se událost stala v noci – ve dne velký provoz. Nepředvídat, že projekt je špatný. S největší pravděpodobností je projektová dokumentace správná. Otázkou je, zda zohlednila v dostatečné míře extrémně složité nadložní, technologické a geologické parametry daného místa. Všechny kroky města jsou snahou o maximální garanci bezpečnosti Pražanů. Na závěr uvedl, že již není třeba hledat viníky. Viníkem je HMP a primátor Bém – novináři již rozhodli. Poděkoval za to, že předseda Milan Urban tuto událost nepolitizuje.

Ivo Pěgrímek - vyjádřil se k dotazům. Šetření v extrémně složitých podmínkách – naprostý souhlas. Podpora stavbě byla vyslovena, podmínky jsou zadáním pro projektanta. Nejedná se o stavbu „tunýlku“ - uvědomuje si, že stavba je to velmi významná. Bezpečnost – prvotní – samozřejmost. Nesouhlas odlišností událostí – z pohledu toho, co bylo poslední kapkou příčiny propadu. U prvních dvou velkou roli hrála geologie – podzemní vody, přítoky. U třetího propadu – pozornost šetření zaměřena na dodržování technologické kázně, projektové dokumentaci – nestalo se při zabírce tunelu pod nezajištěným stropem, ale stalo se to v prostoru zajištěném primárním mostěním – pracovníci se zde již pohybovali volně. Zda je špatná dokumentace – nelze zatím odpovědět. Šetření směřuje vůči technologickému postupu a úrovni projektové dokumentace – bude třeba ji přehodnotit. Pokud má být stanovisko ČBÚ závazné, SBS na sebe vezme díl zodpovědnosti za zhotovitele. Tzn., pokud to tak bude, stanovisko bude zpřísněním současných postupů.

Harmonogram uzavření šetření. Jak již bylo řečeno, je nutno ještě dokončit sanační práce a ohledat místo propadu. Po ohledání může být povolen další postup prací. Metrostav musí předložit žádost o postupování prací. Jakmile žádost přijde – bude to práce v horizontu na jeden až dva týdny.

Kompetence ke kontrole – zbývající úsek – závazné stanovisko. Kompetence SBS tu je – existuje závazný příkaz, který bude odblokován. Pro tento případ kompetence stačí.

Miloslav Hadrava - doplnil diskusi o projektové dokumentaci. Vypracovávají realizační dokumentaci – respektuje předchozí stupně. V rámci stavby zajišťují projekt pro vlastní provádění. V současné době intenzívně pracují. Vychází z toho, co fungovalo – probíhá vnitřní šetření – ve které fázi nastala havárie, budou hledat jiná řešení. Tuto dokumentaci budou předkládat ČBÚ před uzavřením šetření do konce měsíce. Na provedení prací přímo na stavbě budou potřeba cca tři měsíce.

Milan Urban - poděkoval všem, kteří se zúčastnili a přispěli k věcné informovanosti členů HV a PSP. Diskuse byla, dle jeho názoru, prospěšná. Navrhl vzít na vědomí informaci. Vzhledem ke sdělení předsedy ČBÚ, že z hlediska dostavby a bezpečnosti tunelu Blanka mají dostatek závazných pravomocí, nenavrhl původní usnesení. Novela bude mít podporu napříč politickým spektrem.

Uzavřel obecnou rozpravu a otevřel rozpravu podrobnou, ve které navrhl usnesení:

Hospodářský výbor Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR

b e r e n a v ě d o m í

informace

*Českého báňského úřadu,
Magistrátu hlavního města Prahy
Metrostav a.s.
SATRA, spol. s r.o.
prof. Ing. Jindřicha Cigánka, CSc. (soudní znalec)*

o propadech tunelů Blanka v Praze.

Hlasování: 20 pro – všichni přítomní (usnesení č. 7).

Různé

Pavel Hojda - vyjádřil se k pozvání ministra dopravy na čtvrtek 12/8 – jedná se o velmi neobvyklý postup. Ministr byl pozván na schůzi hospodářského výboru – účast zrušil a je tedy překvapením, že si pan ministr zve poslance na MD – mělo by to být naopak.

Milan Urban – upřesnil – ministr dopravy nebyl pozván, na schůzi výboru teprve bude pozván, aby informoval členy HV se záměry zcela změnit schválený rozpočet SFDI. Ministr požádal o možnost seznámit členy HV se svými záměry zastavit některé stavby. Jeho žádosti bylo vyhověno a bod zařazen na program schůze HV. Následně ale pan ministr svou žádost odvolal a sdělil, že členy HV pozve na MD. Je na každém poslanci, jak s touto pozvánkou naloží – každopádně toto jednání nelze považovat za oficiální jednání HV.

Pavel Hojda – poděkoval za vysvětlení, nebrání se spolupráci s MD. Jedná se o velice závažné záležitosti schvalované HV a následně PSP.

Petr Skokan – naopak vítá iniciativu ministra dopravy a jeho snahu seznámit členy HV se svými záměry týkajícími se zastavení staveb. Jelikož ve středu zasedá vláda, dal ministr přednost schůzi vlády, před schůzí HV. Ministr dal šanci členům HV, aby je seznámil se svými záměry.

Milan Urban - reagoval – ministr se nerozhodl podle termínu schůze vlády - jednání HV bylo svoláno na úterý 10/8 po skončení schůze PSP. Svou účast na schůzi HV zrušil dříve. Dále uvedl, že považuje za důležité, že toto není šance, kterou dává ministr HV – ministr bude mít šanci pro komunikaci, kterou mu dává HV – měl by využít, je otevřená.

Pavel Hojda - dostal pozvání na ustavující jednání výboru světového kongresu IAC (Mezinárodní astronautický kongres) – začátek října v Praze. Jedná se o setkání cca 3000 odborníků z oblasti kosmonautiky z celého světa. PSP oslovena v dubnu – upozornili na změny – volby. Byl požádán Senát, aby komunikoval. Na závěr požádal HV o souhlas, aby se za PSP zúčastnil jednání. Navrhl usnesení:

Hospodářský výbor Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR

p o v ě ř u j e místopředsedu výboru **Pavla Hojdu** zastupováním Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR na schůzi organizačního výboru 61. ročníku Mezinárodního astronautického kongresu (IAC), která se uskuteční dne 24. srpna 2010 v Praze.

Hlasování: 16 pro, 1 proti, 3 se zdrželi – schváleno - usnesení č. 8.

Pavel Hojda – kdy se bude jednat o ustavení podvýborů – na dnešní schůzi nebo v září?

Milan Urban - podvýbory se budou projednávat až na schůzi v září. Je nutný souhlas organizačního výboru, že HV může mít 4 podvýbory.

3)

Návrh pořadu a termín příští schůze HV

Příští schůze hospodářského výboru proběhne ve dnech **8. a 9. září 2010.**

Cyril Zapletal v. r.
ověřovatel výboru

Ing. Milan Urban v. r.
předseda výboru

Zapsal: Ing. Josef Vácha
Dne: 18. srpna 2010