

Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA
2005

4. volební období

1029

INTERPELACE

poslance Pavla Hojdy

**na předsedu vlády Jiřího Paroubka ve věci výstavby přeložky železniční trati za úsek
Březno u Chomutova - Chomutov**

a odpověď předsedy vlády Jiřího Paroubka na interpelaci

Ve smyslu § 112 odst. 4 zákona č. 90/1995 Sb., o jednacím řádu Poslanecké sněmovny, předkládám poslancům následující interpelaci poslance Pavla Hojdy na předsedu vlády Jiřího Paroubka a odpověď předsedy vlády Jiřího Paroubka na tuto interpelaci. Poslanec Pavel Hojda požádal o zařazení uvedené odpovědi na pořad schůze Poslanecké sněmovny. Interpelace a odpověď jsou přílohami sněmovního tisku.

Lubomír Zaorálek v.r.
V Praze dne 29. června 2005

Příloha

Evidenční číslo interpelace: 718

národní předsedy Poslanecké sněmovny	
Datum: 11-05-2005	
Č.j. 5176/05	Přílohy:

I n t e r p e l a c e

poslance ing. Pavla H o j d y

ve věci:

výstavba přeložky železniční trati za úsek Březno u Chomutova – Chomutov

na

předsedu vlády ČR Ing. Jiřího P A R O U B K A

V Praze dne 10. května 2005

oc/2977/or

V Praze 10.5.2005

Vážený pane předsedo vlády,

předkládám prostřednictvím předsedy Poslanecké sněmovny PhDr. Lubomíra Zaorálka následující písemnou interpelaci.

V prosinci roku 2003 proběhlo ve Sněmovně jednání o plánované privatizaci většinového podílu akcií Severočeských dolů, a.s., Chomutov. Při této příležitosti jsem upozornil na problémy jejich těžebny Doly Nástup Tušimice (DNT), které jsou dlouhodobě známy a nyní kulminují. Přesto zůstávají vládou zcela nepochopitelně bez povšimnutí. Proto upozorňuji na následující skutečnosti :

Dobývacím prostorem DNT prochází železniční trať Praha – Chomutov, omezující další těžební postupy. Z tohoto důvodu měla být do 15. prosince 2003 vybudována přeložka železniční trati za úsek Březno u Chomutova – Chomutov, se zahájením jejího provozu v lednu 2004. V květnu roku 2004, již mělo probíhat plánované skrývání nadložních hornin v místech stávající trati , pro odkrytí uhelných zásob, které umožní další těžbu hnědého uhlí. Tyto báňské postupy však nelze doposud realizovat. V této souvislosti připomínám, že DNT zatím vlastní povolení k těžbě dle plánu otvírky, přípravy a dobývání (POPD) od Obvodního báňského úřadu v Mostě pouze na období 1998 - 2005, což je před avizovanou privatizací stav alarmující! A co je příčinou?

Před lety Severočeské doly pověřily Státní ústav dopravního projektování, a.s., Praha (SUDOP) k navržení vhodné trasy přeložky železniční trati s realizací geologického průzkumu a zpracování její projektové dokumentace. Geneze vyhledávání trasy však byla zdoluhavá, protože SUDOP navrhoval nereálné koncepty, které stále neodpovídaly zadaným parametrům Českých drah (ČD). Klíčovou podmínkou ČD bylo, že : „trasa musí procházet geologicky stabilním územím“. Tato situace tehdy motivovala zaměstnankyni Severočeských dolů ke zpracování a podání zlepšovacího návrhu řešení - varianta „Konsensus“ s parametry požadovanými Českými drahami.

KSČM má důkazy o tom, že částí managementu Severočeských dolů byla zcela vědomě upřednostněna později navržená varianta, tzv. „Tunelová“, nesoucí název od vyprojektované stavby 1 758 metrů dlouhého tunelu, procházejícího územím poddolovaným a geologicky nestabilním. Autorem je SUDOP, který se zároveň podílel i na procesu výběru konečné varianty na přelomu let 1994/95, při kterém byly nevhodné geologické poměry území zatajeny!

Ačkoliv, v době výběrového řízení na zhotovitele stavby, tisk na tyto skutečnosti upozorňoval, v květnu roku 2000 byla tato kontroverzní stavba přeložky zahájena. Později, vlivem prokázaných nevhodných geologických podmínek, se od roku 2001 přistoupilo k rozsáhlým injekcím a sanaci území k zajištění stability pro realizaci tunelu. V Informaci pro ministra dopravy a spojů ČR ze dne 22. 8. 2001 je sdělení, že : „...byla zpracována technická dokumentace výstavby tunelu, podle které není možno nyní realizovat tunelové dílo.“ Ani tato situace nepřiměla zúčastněné stavbu zastavit. Naopak, jak je dále uvedeno : „...dne 23. 8. 2001 se v Chomutově uskutečnilo jednání zástupců Severočeských dolů Chomutov a.s., ČD DDC Stavební správy Plzeň a Metrostavu a.s., kde všechny zúčastněné strany vyslovily zájem na dokončení ražby tunelu v co nejkratší době.“ Tedy v rozporu se zadávacími podmínkami ČD.

Stará důlní díla pak byla zjištěna i při opožděném zahájení ražby tunelové trouby v roce 2002. Za neustálého navyšování finančních prostředků se pokračovalo dokonce i při zjištění trhlin v ostění tunelu, jehož část se v květnu roku 2003 zřítíla a propadla, včetně dodnes zasypaného razicího stroje. K dalšímu zřícení části tunelu došlo v listopadu roku 2004, při jeho protiražbě. Ta byla v březnu tohoto roku dočasně zastavena.

Smluvní cena v uzavřené smlouvě o dílo č. 00050255 mezi ČD, s.o. (plnící funkci investora) a generálním zhotovitelem stavby Metrostav, a.s., Praha, za souhlasu financujících Severočeských dolů, a.s., Chomutov (SD), zněla na částku 1.117 mld. Kč. Rozhodnutím Obvodního báňského úřadu v Mostě č.j. 4805/02 ze dne 22. 1. 2003 je cílová (celková) částka tvorby povinně vytvářené finanční rezervy na vypořádání důlní škody přeložky trati ČD ve výši 1.393 mld. Kč. Bývalý premiér vlády Vladimír Špidla však v polovině roku 2004 v odpovědi na moji interpelaci uvedl, že vzhledem k vynaloženým finančním nákladům v hodnotě cca 2 mld. Kč, se jeví jako žádoucí stavbu dokončit. Jinými slovy, finanční disproporce, kterou se nikdo nezabývá, je důvodem k pokračování rizikové stavby a tím vyvolávání dalšího neúměrného navyšování ceny díla nad rámec smluvní ceny a výše vytvořených povinných finančních rezerv na vlastní realizaci díla. Navíc bylo již v květnu roku 2002 Generální inspekci Českých drah zjištěno, že objednatel (ČD) dle smlouvy o dílo neuplatňoval smluvní pokuty od zhotovitele díla za zpoždění běžných termínů dle schváleného časového harmonogramu. Nečiní tak ani Správa železniční dopravní cesty, s.o.

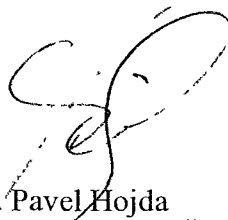
Stavba přeložky trati nebude dokončena ani v náhradním termínu 06/2005, neboť stavební problémy přetrvávají. Je dokonce známo, že koncem roku 2004 podaly Severočeské doly, a.s. na České dráhy, a.s. žádost o zrušení nahrazované části železniční trati bez náhrady (!), což ČD zamítly. Tato skutečnost navozuje myšlenku, že už i samotný management SD v úspěch stavby tunelu nevěří. Celá uvedená situace je v šetření Služby kriminální policie a vyšetřování Okresního ředitelství policie v Chomutově.

V současné době zhotovitel stavby oznámil, že předpokládaná minimální nutná doba na dokončení stavby je dalších 24 měsíců, tedy do termínu 04/2007! Jednou z podmínek je zajištění dostatečných finančních prostředků ze strany SD, jejichž výše však nebyla specifikována. Z důvodu zhoršených geologických podmínek je protiražba tunelu prováděna tzv. sekvenční metodou, kterou se od října 2004 do února 2005 podařilo vyrazit pouhých 62 metrů tunelu s tím, že až se geologické podmínky zlepší, bude nasazen nový razicí stroj. Výsledky geologického průzkumu však optimistická očekávání neprokazují. Přitom by bylo nutné vyrazit ještě dalších 557 metrů tunelu až k jeho závalu, který dodnes není zmožen a má délku přes 100 metrů.

V této souvislosti žádám, aby se vláda neodkladně zabývala uvedenou problematikou a navrhuji, aby její řešení bylo předmětem jednání nezávislých kompetentních odborníků k posouzení efektivního a bezpečného způsobu dokončení stavby přeložky trati i za cenu změny části její trasy a s tím související přehodnocení strategie báňských postupů, což privatizaci dolů ovlivní pozitivním způsobem.

Vzhledem k finančním disproporcím dále žádám :

- a) O provedení rozboru všech finančních toků na realizaci stavby přeložky trati a zdůvodnění jejich celkové výše;
- b) O zdůvodnění, proč nebyly požadovány ze strany ČD (později SŽDC) smluvní pokuty od zhotovitele za neplnění časového harmonogramu prací dle smlouvy o dílo;
- c) O informace způsobu využívání povinně vytvořených finančních rezerv pro přeložku trati, které spravuje Obvodní báňský úřad v Mostě a způsob jejich dalšího vytváření.



Ing. Pavel Hojda
poslanec Parlamentu ČR

Vážený pan
Ing. Jiří Paroubek
předseda vlády ČR

V Praze dne 6. června 2005

Čj.: 09773/05 - KPV

Vážený pane poslanče,

reaguji na Vaši písemnou interpelaci ve věci „výstavby přeložky železniční trati za úsek Březno u Chomutova – Chomutov“ (evidenční číslo 718).

Státní ústav dopravního projektování Praha, a.s. se na základě objednávky Severočeských dolů, a.s. začal přeložkou železniční trati v úseku Březno u Chomutova – Chomutov zabývat po roce 1989. Do roku 1994 bylo zpracováno několik variant řešení. Jednotlivé varianty byly posouzeny a některé z nich byly orgány státní správy odmítnuty z důvodu nepříznivého vlivu na životní prostředí, případně kvůli nerespektování dopravního napojení dotčených obcí. Z toho vyplývá, že důvodem odmítnutí některých variant nebylo nesplnění požadavků tehdejších Českých drah, s.o. týkajících se geologické stability území. Závěrečné projednání proběhlo v lednu 1995 na Okresním úřadě Chomutov. České dráhy, s.o. nebyly účastníkem tohoto jednání, na němž se rozhodlo o konečné variantě řešení přeložky, a to o variantě tunelové. Tunelovou variantu České dráhy, s.o. v předchozí korespondenci označily za variantu optimální.

Po vzájemné dohodě mezi Českými drahami, s.o. a Severočeskými doly, a.s., byla v prosinci 1995 uzavřena Dohoda o vypořádání škody. Na jejím základě se České dráhy, s.o. staly pověřeným investorem nedisponujícím finančními prostředky. Veškeré financování stavby je proto vázáno na souhlas Severočeských dolů, a.s.

Přípravná dokumentace tunelové varianty přeložky uvedené trati ve své rozpočtové části předpokládala pro realizaci stavby finanční částku přesahující 3,0 mld. Kč. V dalším stupni projektové dokumentace byla částka upřesněna na 2,603 mld. Kč. Vzhledem k tomu, že tato finanční částka byla akceptována všemi účastníky výstavby, investor přistoupil k další etapě vedoucí k realizaci stavby. Ta se týkala vyhlášení veřejné obchodní soutěže podle zákona č. 199/94 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů. Výběr zhotovitele se uskutečnil na základě zadávacích podmínek Českých drah, s.o., které vycházely ze

schválené projektové dokumentace. Vítězem veřejné obchodní soutěže se stalo sdružení firem s vedoucím sdružení firmou Metrostav, a.s., s cenou díla ve výši 1,185 mld. Kč, která byla nejnižší ze tří předložených nabídek.

Realizace stavby byla zahájena v květnu 2000 a vlastní práce na tunelu v březnu 2002. V roce 2001 byly při zahájení prací na vjezdovém portálu tunelu zjištěny složitější geologické podmínky, než předpokládal původní projekt. Ten vycházel z geologických průzkumů z období let 1994 – 1995, kdy České dráhy, s.o. a následně Správa železniční dopravní cesty, s.o., ještě nebyly pověřeny inženýrskou činností. K pověření došlo na základě výše uvedené dohody o vypořádání důlní škody uzavřené v prosinci 1995. Na geologické podmínky zjištěné v průběhu stavby bylo reagováno zpracováním dodatků projektové dokumentace a technickými opatřeními prováděnými v průběhu výstavby. Uvedené skutečnosti byly příčinou vyšších finančních nákladů oproti těm, které byly předmětem ocenění při veřejné obchodní soutěži.

Ražba tunelu probíhala do května 2003, kdy došlo k porušení primárního ostění a následnému závalu v délce cca 100 m. Tunelová trouba, vystrojená definitivním ostěním, závalem postižena nebyla a do současné doby nevykazuje žádné deformace. Zmiňované trhliny v primárním ostění jsou technologického charakteru a nemají vliv na statiku ostění.

Do doby zmožení závalu a proto, aby se dále neprodlužovala doba výstavby, bylo rozhodnuto o zahájení protiražby z výjezdové strany tunelu. Práce byly zahájeny v září 2004 a v listopadu 2004 došlo k nadvylomu v rozsahu cca 80 m³. Tento nadvylom byl zhotovitelem v plném rozsahu odstraněn bez požadavků na navýšení finančních prostředků. Následně bylo pokračováno v ražbě ve smluvně dohodnutém rozsahu v délce 62 m. V současné době práce nepokračují, avšak hlavní příčinou nejsou technické problémy. Tou jsou – zejména z finančních důvodů – neuzavřené smluvní vztahy mezi Správou železniční dopravní cesty, s.o. a Severočeskými doly, a.s., které musí respektovat Rozhodnutí Obvodního báňského úřadu v Mostě z ledna 2005. O smluvních záležitostech účastníci výstavby intenzivně jednají.

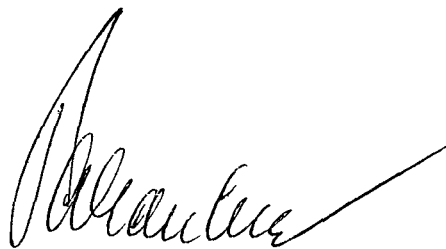
V souvislosti s uvedeným je nutno konstatovat, že stavba přeložky trati Březno u Chomutova – Chomutov má jediný finanční zdroj, a to finanční rezervy pro odstraňování důlních škod, které vytváří Severočeské doly, a.s. Celkové finanční náklady na stavbu přeložky jsou v souladu s Rozhodnutím Obvodního báňského úřadu v Mostě z ledna 2005, o přerušení správního řízení, předmětem právě zpracovávaných znaleckých posudků. Při splnění podmínek Obvodního báňského úřadu v Mostě lze očekávat jeho souhlas s vytvořením potřebných zdrojů ve výši

pokrývající náklady na odstranění důlní škody. K dnešnímu dni zpracovaná projektová dokumentace, s úpravami reagujícími na zjištěné složité geologické podmínky, opravňuje ke konstatování, že stavbu je možno dokončit v rozsahu nákladů uvažovaných v původní projektové dokumentaci ve výši 2,6 mld. Kč.

V průběhu stavby přeložky tratě došlo k jednotlivým zpožděním pracovních postupů oproti schválenému harmonogramu. Příčiny těchto zpoždění nebyly na straně zhotovitelské organizace, ale spočívaly v objektivních příčinách místních geologických podmínek. V průběhu stavby nebylo konstatováno, a to ani ze strany Obvodního báňského úřadu, pochybení zhotovitele. Proto Správa železniční dopravní cesty, s.o. neměla důvod k uplatnění penalizačních postihů vůči zhotoviteli. Generální inspekce Českých drah, s.o. ve svých závěrech o šetření stížnosti z roku 2002 nekonstatuje pochybení pro neuplatnění smluvních pokut.

Z uvedených skutečností vyplývá, že stavbu lze dokončit za technicky přijatelných opatření. I když opatření jsou nad rámec původně uvažovaného technického řešení, zůstává jejich finanční náročnost v mezích souhrnného rozpočtu původní projektové dokumentace. Provedení rozboru finančních toků na realizaci přeložky trati a zdůvodnění jejich celkové výše bude uloženo Správě železniční dopravní cesty, s.o.

S pozdravem



Vážený pan
Ing. Pavel H O J D A
poslanec
Poslanecká sněmovna
Praha