



SODALES SOLONIS o.s.

Předseda

Jan Šinágl

Nejedlých 335

267 53 Žebrák

č.j.20239/2015-10300

V Praze dne 30. 9. 2015

Věc: Žádost o poskytnutí informací dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím

Vážený pane předsedo,

Ředitelství silnic a dálnic České republiky (dále jen „ŘSD“) obdrželo dne 16. 9. 2015 Vaše podání, které je žádostí o informace ve smyslu zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím (dále jen „InfZ“).

Ve své žádosti požadujete informace týkající se níže položených otázek v souvislosti s neustálými opravami dálnic.

- 1) Kdy byla dokončena dálnice Praha - Plzeň a do kdy platila záruka na odvedené práce?
- 2) Zvažujete podání trestních oznámení na stavební firmy, které odvedly špatnou práci a kontrolory ŘSD, kteří špatnou práci dostatečně nekontrolovali a převzali?
- 3) Zvažujete opětovnou spolupráci s paní Miloslavou Pošvářovou, která na špatnou kvalitu dálničních staveb poukázala, zdokumentovala ji a poté dostala od bývalého vedení ŘSD výpověď?

ŘSD k Vaši žádosti zasílá níže uvedené vyjádření a odpovědi na položené otázky:

To co řidiči a občané často o naší práci vidí na obrazovkách TV je bohužel většinou v přímém rozporu s realitou. Dovolte mi jeden obecný příklad mimo Vaše otázky a to je věčné téma nočních prací na dálnicích.

Toto téma je jedna velká mediální nepravda, protože když čtu noviny, měl bych dojem, že u nás nikdy nic v noci prováděno není a v Německu pracují 24 hodin denně.



To tak není ani tady, ani tam. Každá druhá oprava v Česku zná práce mimo standardní pracovní dobu, mohu uvést mnoho příkladů bourání v noci, betonáže v noci atd. V rámci údržby je každý rok prováděno dokonce několik stovek pracovišť, ať je to rychlá lokální výměna povrchu, sečení trávy atd.

To je situace tady, situace v Německu jak jí já znám z debat s našimi protějšky „na tamních ŘSD“ je taková, že Sasko na opravách noční práce neprovádí vůbec, Bavorsko pouze u Mnichova. Ted' jsem nedávno jel v sobotu kolem Drážďan po obřích rekonstrukcích na šestipruhové dálnici a stroje byly vypnuté, nikde nikdo.

To je u nás nemyslitelné, práce v sobotu a neděli jsou standardem. Mám dojem, že jsme každý viděli jednu dvě opravy v Bavorsku, když jsme jeli v noci na dovolenou a nyní se v médiích přesvědčujeme, že to tak funguje paušálně, ale u nás v noci spíme a naše noční práce jsme neviděli.

Ted' to zjednoduší, ale nikde na světě reálně nejde pracovat 24 hodin denně. Ne kvůli hluku, pracovní době, osvětlení - to se řešit dá - ale některé technologie lze kvalitně dělat pouze ve dne, některé technologie potřebují zrání a na stavbě se musí čekat.

Bohužel, ač vysvětlujeme médiím náš pohled, jak chceme, ať předkládáme stovky nočních pracovišť za uplynulý rok, tak tyto pozitivní zprávy média nikdy neotiskla, naopak dále šíří polopravdy, které pak ústí ve všeobecnou českou naštvanost na všechny a na všechno a asi i k Vaším dotazům.

Z hlediska nekvalitní práce zřejmě narážíte na kauzu dálnice D47.

Zde ale přeci běží soudní spory a bod č. 2 Vašich otázek tak byl naplněn již v minulých letech.

Pokud mluvíte o jiných úsecích, museli bychom do detailů, Váš dotaz je příliš obecný. Ale obecně s tématem „neustálými opravami na jednom místě“ je to podobné jako s výše uvedenými nočními pracemi.

Neustálé flikování záplat probíhá díky podfinancování ne na komunikacích nejvyšší třídy, tj. ŘSD neboli státních. To je věcí krajských a místních silnic a cest. Co se hlavně dálnic týče, od laiků nám často chodí tyto připomínky, ale vždy se jedná například o položení mikrokoberce, ne o řádnou opravu. Případně o remix asfaltových vozovek na D1 před modernizací.

Rádi zůstaneme u „Vaší dálnice D5“ (bod č.1 Vašich otázek), protože se podle našeho názoru jedná o dálnici s ukázkovým hospodařením vozovek srovnatelným s navazující dálniční sítí v Německu.

Pokud narážíte na aktuální opravy mezi Berounem a Plzní (přesněji Bavoryní a Ejpovicemi), tak se jedná o úseky zprovoznované mezi roky 1993 - 1995. Záruka byla standardních 5 let. Teoretická živostnost betonových vozovek se uvádí cca 30, zde jsou asfaltové s cca 15 lety. Dálnice je v provozu 20 let a ukazuje se kvalitní práce s přesahem životnosti cca 5 let. Dálnice rychle vyrostla v jednom čase a nyní po 20 letech nás čeká velký úkol stejně rychle vozovky vyměnit a vás řidiče čekají komplikace s tím spojené.

Opravovat dálnice po cca 5-10 km dlouhých úsecích pouze jednou a po 20 letech je náš cíl, který se nám na D5 daří a nebojíme se jakéhokoliv srovnávání například české D5 a bavorské A6 po Norimberk (jedna z nejplynulejších dálničních tras široko daleko).



Mimochodem, když jsme u té A6, věděli jste, že ty velmi rozbité asfaltové vozovky hned za českými hranicemi jsou předmětem vleklých soudních sporů o záruky, nekvalitní práci zhotovitelů a řidiči zde musí strpět omezení rychlosti do doby opravy?

Co se otázky č.3 týče, tak rozhodně o spolupráci neuvažujeme.
Paní ředitelka byl jasný příklad mezi mediálními proklamacemi a reálnou složitou prací, kterou je zde potřeba pro dobré výsledky odvádět.

S pozdravem

Ing. Jan Rýdl
vedoucí samostatného oddělení komunikace