

PŘEHLED ZPRÁV

Zákaz předjíždění kamionů během zimy platit nezačne, části poslanců vadí zrychlené projednání	2
Spor o platby za autobusovou dopravu v Královéhradeckém kraji	2
Polovina mýtných bran skončí ve šrotu	6
Za dálnice všude stejně? Státy EU se staví proti.....	7
Kraj: Autobusy starší devíti let už platit nebudeme	8
Autobusům ČSAD hrozí v kraji konec, firma neposkytla finanční jistotu	9

PLNÉ ZNĚNÍ ZPRÁV

Zákaz předjíždění kamionů během zimy platit nezačne, části poslanců vadí zrychlené projednání

iRozhlas.cz

6.2.2019

Rubrika: CZ

Plošný zákaz předjíždění pro **kamiony** na dálnicích letos v zimě platit nezačne. Například ODS nebo Piráti totiž nesouhlasí s tím, aby sněmovna novinku schválila během jediné schůze. Novela tak nebude moci platit dříve než za čtvrt roku.

Problém s předjížděním **kamionů** je zvláště v zimě aktuální, jak dokládají například hlášení Zelené vlny: „Dálnice D1 kvůli sněhu popojíždí mezi Větrným Jeníkovem a Humpolcem. Na 96. kilometru havaroval **kamion**.“

Takto to podle dopravního zpravodajství například vypadalo na dálnici D1 loni 12. prosince.

Poslechněte si celý příspěvek o zákazu předjíždění

Někteří poslanci ANO, ČSSD a KSČM proto navrhli, aby **kamiony** na dálnicích nesměly předjíždět. A chtěli, aby sněmovna novinku schválila v prvním čtení. Takový postup není možný, když jsou proti aspoň dva poslanecké kluby. Třeba ODS nechce, aby zákaz platil všude.

„Je to špatně postavené, takto plošně se to dělat nedá,“ řekl Radiožurnálu poslanec občanských demokratů Jan Bauer.

Jeden z navrhovatelů novely Martin Kolovratník z hnutí ANO připouští možnou změnu. A sice to, že by **kamion** mohl předjet auto, které jede výrazně pomaleji.

Podle sdružení dopravců **ČESMAD** by zákaz předjíždění měl být jen tam, kde počasí může způsobit problémy.

Spor o platby za autobusovou dopravu v Královéhradeckém kraji

ČRo Radiožurnál

5.2.2019

Rubrika: Ozvěny dne - publicistika

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor

Může spor o platby za **autobusovou** dopravu v Královéhradeckém kraji skončit tak, že se lidé nedočkají svých spojů a mohl by podobný osud potkat i další regiony? Nabídla britská premiéra Mayová v Severním Irsku všeobecně přijatelnou podobu takzvané irské pojistky? A jak zapůsobil papež František v kolébce islámu na Arabském poloostrově? Je to dokola se opakující písnička. Soukromí **autobusoví** dopravci hrozí krajům, že přestanou vozit lidi v rámci dotovaných spojů, pokud jim nezaplatí víc peněz. Tento scénář zažili v Ústeckém a Libereckém kraji. Aktuálně se odehrál v regionu Královéhradeckém. Osm z jedenácti společností vypovědělo kvůli rostoucím nákladům smlouvy. Kdyby se kraj nedohodl s dopravci na nových smlouvách, hrozí od začátku dubna zastavení téměř všech linkových spojů. Našimi hosty jsou náměstek hejtmana Královéhradeckého kraje pro dopravu Martin Červíček z ODS, dobrý den.

Martin ČERVÍČEK, náměstek hejtmana Královéhradeckého kraje /ODS/

Dobrý večer, přeji.

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor

A také generální tajemník Sdružení autodopravců **Česmad** **Vojtěch Hromíř**. Dobrý den i vám.

Vojtěch HROMÍŘ, generální tajemník, Sdružení autodopravců **Česmad**

Dobrý večer.

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor

Pane Červíčku, souhlasíte s argumenty dopravců, že potřebují větší dotaci od kraje, protože jim vzrostli náklady zvláště na mzdy?

Martin ČERVÍČEK, náměstek hejtmana Královéhradeckého kraje /ODS/

Bych předně chtěl říct, že veřejná doprava **autobusová** v našem kraji zajištěná je a nás jenom výpovědi nutí k tomu, abychom jednali o dalším období. A jenom pro zajímavost, za poslední dva roky co jsem schopnej to nějak vyhodnocovat, tak my jsme zhruba z 290 milionů navýšili ty platby na 360 milionů. To znamená o 80 milionů více, které jsou dopravcům právě v souvislosti se zvýšenými náklady.. Takže nelze říct, že by například náš kraj se tomu nevěnoval a že bychom nezohledňovali ty různé nárůsty v jednotlivých položkách. Určitě lze zkonstatovat, že například položky týkající se nárůstu mzdových nákladů, popřípadě pohonných hmot nebo nákladů na **autobusy**, tak ty jsou dohledatelné, jsou doložitelné, nejsou úplně sporné a ten kraj v rámci možností, který umožňuje zákon na to reaguje a protože už v zákonu o veřejných zakázkách nám nedovolilo přidávat jim peníze, než jsme měli dojednaný, tak dopravci ty smlouvy vypověděli a my jsme teďka nucený uzavřít nový. Jestli je něco sporného, tak jsou samozřejmě takový ty ostatní náklady. Tam je to vždycky o doložení ze strany těch dopravců.

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor

Co to znamená ostatní náklady.

Martin ČERVÍČEK, náměstek hejtmana Královéhradeckého kraje /ODS/

To jsou náklady režijního typu například IT služby, právní služby, management, služební vozidla, takhle bych mohl pokračovat. To všechno totiž tvoří tu cenu dopravního výkonu, kterou kraj platí jednotlivým dopravcům. A to si myslím, že bude všechno předmětem těch dalších jednání.

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor

Pokud znáte, pane Hromíři, situaci v Královéhradeckém kraji, jsou ty požadavky tamních dopravců oprávněné nebo trochu nadsazené právě o ty ostatní náklady, o režie, IT služby a podobně, jak říká pan Červíček?

Vojtěch HROMÍŘ, generální tajemník, Sdružení autodopraců **Česmad**

Já ty požadavky považuji za oprávněné, jak už konstatoval pan náměstek, tak je samozřejmě potřeba se na analýzy těch nákladů zvýšených podívat. A myslím si, že je v pořádku, aby se na ně podívaly obě strany, protože jeden tu službu poskytuje a druhý tu službu platí. Já musím říct, že ty náklady především mzdové oblasti, které jsme zaznamenali od vládního nařízení, které vyšlo vstříc řidičům **autobusů** v roce 2016, tak jsou enormní. My dneska vidíme, že mzdy řidičů **autobusů** se zvýšily o 50 % a to je poměrně hodně během dvou, vlastně letos třetího roku fungování toho nařízení. A to jsou vstupy, které ten dopravce, ale ani kraj vlastně v okamžiku, kdy byly smlouvy na tuto **autobusovou** obslužnost uzavírány, nemohl předpokládat a nemohl tušit.

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor

Ale přiznáváte, pane **Hromíři**, že skutečně kraje v tomhle případě třeba Královéhradecký kraj už některé platby právě z těchto důvodů navyšovaly dostatečně třeba?

Vojtěch HROMÍŘ, generální tajemník, Sdružení autodopraců **Česmad**

Víte co, to je zrovna věc, o které vedeme poměrně intenzivní debatu, protože zákon o zadávání veřejných zakázek má mnoho ustanovení, je to poměrně spleť různých podmínek a my v současné době dokonce prověřujeme jednu z variant, která by v případě vnějšího zásahu, který tady evidentně vidíme, tak by umožňovala navýšení těch úhrad až o 50 %. Některé kraje a mohu uvést jako příklad třeba kraj Jihomoravský a může se to týkat i tady kraje hradeckého, tak se drží maximálního zvýšení o 10 % té ceny nabídkové a dále limitu necelých 6 milionů korun na jednu skupinu. A já si myslím, že tady v tom případě skutečně ten důvod nemohl nikdo v okamžiku, kdy smlouvy byly uzavírány předpokládat, to znamená, že řidiči byli přeřazeni do jiné kategorie prací ze skupiny tři do skupiny pět. Bylo jim přiznána náhrada za čekací dobu vlastně v **autobusech**. Přiznán jim byl rizikový příplatek. Takže tady ten problém prostě leží na stole, myslím si, že je velmi v pořádku, že jak kraj, tak dopravci v hradeckém kraji se k němu staví poměrně konstruktivně, ale samozřejmě musí se vzájemně přesvědčit o tom, že ty náklady, které jsou vykazovány a požadovány, tak jsou férové.

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor

Máte nějaká zákonná omezení nebo svazují vás právě ta zákonná omezení zvýšit ty úhrady výrazně, pane Červíčku a nebo lze do jisté míry využít toho výkladu zákona o veřejných zakázkách o těch vnějších okolnostech, jak o tom mluvil pan Hromíř?

Martin ČERVÍČEK, náměstek hejtmana Královéhradeckého kraje /ODS/

V souvislosti s uzavřenými smlouvami, které platí v současné době v Královéhradeckém kraji, tak my už jinou zákonnou možnost nemáme. Samozřejmě asi není prostor tady polemizovat o těch jednotlivých názorech, co můžeme nebo nemůžeme, ale my jsme prostě přesvědčení, že tu zákonnou možnost jsme vyčerpali. V tuhle tu chvíli se proto já nedivím výpovědím jednotlivých dopravců a samozřejmě my jsme povinni tu veřejnou dopravu zajistit nadále a budeme jednat o dalších smlouvách. O dalších smlouvách, které na základě dokladování těch nákladů především těch mzdových oblastí a těch nákladů souvisejících s pohonnými hmotami a popřípadě s provozem **autobusů**, tak to si myslím, že to jednání prostě opravdu bude konstruktivní, jak to říkal kolega. Otázka samozřejmě je, že bych byl velmi rád, aby toho nikdo nevyužíval, abychom opravdu utratili

správnou cenu v současné době za kilometr, který si objednáváme v rámci veřejné dopravy. Ale já jsem přesvědčenější o tom, že ty jednání aspoň na základě své dvouleté zkušenosti s dopravci povedeme k tomu, že se domluvíme na tom, jak to má vypadat.

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor

Mimochodem neopakují se ty potíže se zajištěním takzvaného závazku veřejné služby proto, pane Hromíři, že dopravci cítí, že si můžou říct o vyšší úhrady, protože kraje se bojí, aby se opravdu doprava nezastavila, že abych tak řekl regiony vydírají, jak říká aspoň hejtman Libereckého kraje Martin Půta?

Vojtěch HROMÍŘ, generální tajemník, Sdružení autodopraců **Česmad**

Já si myslím, že to tak není. Já si myslím, že dneska vlastně už to nařízení vlády tady platí dva roky a pan Červíček zmínil, že už jen ty fondy na kompenzace zvýšených nákladů došly a podobná situace je právě už ve zmíněné jižní Moravě, ten Liberecký kraj a spolu s ním Ústecký kraj, tam je situace specifická, protože tam se možná potýkali ještě s trochu jinými problémy, vysoutěženými dopravci, ale pokud bych mohl hodnotit situaci v kraji Královéhradeckém a právě na té jižní Moravě, tak tam si myslím, že ten dopravní systém funguje výborně, dopravci mají zájem poskytovat dobrou službu, ale potřebují za ní dostat férově zaplacení a férově zaplacení znamená uhradit náklady a uhradit přiměřený zisk, který je kalkulován podle regulí, které jsou společný všem. Takže já si myslím, že tady k žádnému zneužití nedochází, ale ti dopravci se dostali skutečně už na hranu. Nemůžete po nich jako po obchodních společnostech chtít, aby v podstatě dotovali činnost z veřejné služby. To znamená činnost kraje.

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor

Pane Červíčku, vy teď tedy budete uzavírat dočasné smlouvy, potom je snad nahradí kontrakty dlouhodobé na deset let, ale když to je na takhle dlouhou dobu dopředu, nemůže se za čas zase opakovat ta nynější situace, zase náklady vzrostou a zase dopravci natáhnou ruku?

Martin ČERVÍČEK, náměstek hejtmana Královéhradeckého kraje /ODS/

Já jsem přesvědčen, že by se tato situace neměla opakovat. Záleží na zadávací dokumentaci a na podmínkách, které máme ve veřejné soutěži na další období. My jsme například vznášeli všechny okolnosti a máme připravený takzvaný plnohodnotný indexace, že jsme připraveni prostě na základě indexu, který bude platný v České republice, případně ty objemy peněz navyšovat. Ale já bych jenom malou poznámku k tomu, co bylo řečeno před chvílí. Já opravdu nejsem přesvědčenější o tom, že to v tuhle tu chvíli je o tom, že někdo /nesrozumitelné/ a podobně na úkor někoho. Prostě z 296 na 360 milionů v našem kraji je poměrně dost velký objem peněz za dva roky a bylo spojeno s pokrytím nákladů na mzdové prostředky. Jestli se dostáváme do nějakého problému, tak se prostě dostáváme v čase do problému toho, že to bylo, že to byly smlouvy, který řešily mimořádnou situaci, tomu odpovídaly ceny, který byly domluveny a samozřejmě v některých především režijních nákladech možná ty dopravci v čase by si představovali něco jiného, ale to nám musej doložit a já jsem na tu diskusi připravenější, ale jenom zase na druhou stranu chci říct, že kraj hospodaří s veřejnými prostředky a taky nemůže jenom tak bezhlavě vynakládat prostředky, které nejsou v souladu s tou správnou cenou.

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor

Jenom se na závěr chci zeptat a poprosím o stručnější odpověď pana **Hromíře**. Myslíte si, že by mohlo být nějaké systémové řešení, které by opakování potíží s dotovanou dopravou zabránilo třeba v Libereckém kraji se vedení rozhodlo, že si skoro třetinu veřejné **autobusové** dopravy bude zajišťovat kraj vlastním dopravním podnikem.

Vojtěch HROMÍŘ, generální tajemník, Sdružení autodopravců **Česmad**

Já si myslím, že tohle zrovna řešení není. Protože jsem si jist, že se ukáže, že ty náklady, pokud budou řádně vykázány, tak na takovéto vnitřního dopravce budou vyšší než, kdy se to soutěží, ale pan Červíček to řešení už zmínil. Já si myslím, že my jsme tady zatím měli málo zkušeností se soutěžením těchto zakázek podle nového zákona, podle nové legislativy a jestliže bude nasazena velmi pečlivá indexace všech těch rozhodujících položek, tak si myslím, že už k těmto situacím nemusí docházet.

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor

Pánové, oběma děkuji za rozhovor. Tolik generální tajemník Sdružení autodopravců **Česmad** **Vojtěch Hromíř** a mluvili jsme také s náměstkem hejtmana Královéhradeckého kraje pro dopravu Martinem Červíčkem z ODS. Díky, na slyšenou.

Martin ČERVÍČEK, náměstek hejtmana Královéhradeckého kraje /ODS/

Na slyšenou.

Vojtěch HROMÍŘ, generální tajemník, Sdružení autodopravců **Česmad**

Děkuji za pozvání, hezký večer.

Polovina mýtných bran skončí ve šrotu

Právo

6.2.2019

Rubrika: Titulní strana

Mýtný systém v Česku se má od ledna 2020 změnit z dosavadního mikrovlnného s branami na satelitní. Část z 275 bran tak bude k nepotřebě a skončí nejspíš ve šrotu, zbylé podle **ministerstva dopravy** (MD) ještě poslouží.

„Podle mého názoru bude určitě kolem čtyřiceti procent bran, které se po zavedení satelitního systému využijí,“ ujistil Právo **ministr dopravy Dan Ťok** (za ANO).

Ministr tedy popírá tvrzení nynějšího provozovatele **mýtného**, firmy Kapsch, že změnou systému **mýtného** bude zbytečně zlikvidována celá národní struktura stávajícího **mýtného** systému, která činí tři až sedm miliard korun.

Proměnné značky i vážení kamionů

„Není to otázka vyhozených peněz. Celý nynější **mýtný** systém patří státu a je na něm, co s tímto svým majetkem udělá. Do podmínek tendru na podobu a provozování **mýtného** po roce 2019 jsme dali, že vítěz, kterým se stalo česko-slovenské konsorcium firem CzechToll a SkyToll, může při stavbě satelitního **mýtného** systému využít i majetek státu, a konsorcium tak skutečně činí,“ uvedl **Řok**.

SkyToll, který nový systém buduje, využije na dálnicích 45 bran a na silnicích první třídy 10. Sloužit dál budou pro kontrolu projíždějících **kamionů**, bez čehož se ani satelitní **mýtný** systém neobejde.

Část z těchto bran se od roku 2021, kdy budou v ČR zrušeny dnešní papírové dálniční známky a zavedeny elektronické, použije také pro tzv. videotolling. (Pokračování na str. 2)

Polovina **mýtných** bran skončí ve šrotu

Videotolling znamená detekci registračních značek osobních aut. Pomůže to zjistit, která z nich mají uhrazený časový poplatek za průjezd zpoplatněnými komunikacemi a která ne.

Najít využití pro množství dalších bran dostalo od MD za úkol **Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD)**.

„K **mýtným** branám je přivedena elektřina i data a bylo by je tedy možné použít třeba na informační tabule a proměnlivé dopravní značky. Byl bych rád, aby se jejich prostřednictvím umožnilo rovněž vysokorychlostní vážení **kamionů**. A jsou tam i další telematické záležitosti. Vezměme třeba v úvahu, že naše komunikace chystáme, aby po nich mohla jezdit také autonomní vozidla,“ vyčíslil možnosti **Řok**.

Kontrolní brány mají nejen kamery, ale i mikrovlnné vysílačky. Přímo se tedy nabízí šance použít je i k měření rychlosti projíždějících vozidel. To před několika lety jednorázově učinilo **ŘSD**, aniž data předalo policii. Přitom se někteří piráti po dálnici řídili rychlostí i přes 200 kilometrů v hodině.

Na dotaz Práva, jestli je i měření rychlosti v úvahách MD, ovšem **Řok** prohlásil: „K měření rychlosti kontrolní brány sloužit nebudou. Je to příliš citlivé téma.“

Už téměř 100 miliard

Mikrovlnný **mýtný** systém v ČR vybudoval a od ledna 2007 provozuje Kapsch. Vybírá se od **kamionů** a **autobusů** na více než 1400 kilometrech dálnic a vybraných silnic první třídy. Loni **mýtné** vyneslo rekordních 10,8 miliardy a za 12 let fungování mikrovlnného systému už celkem 98,7 miliardy korun.

Konsorcium Czech Toll a SkyToll již satelitní **mýtný** systém staví a na **ministerstvu dopravy** probíhají pravidelné kontrolní dny. „Očekávám, že konsorcium začne brzy komunikovat i s uživateli **mýtného**, jakým způsobem se mají na nový systém připravit. Naostro by mohl být spuštěn už letos v prosinci,“ informoval **Řok**.

Za dálnice všude stejně? Státy EU se staví proti

Denik.cz

6.2.2019

Rubrika: CZ

Všichni souhlasí, že by se to konečně udělat mělo. Ale shodu na tom, jak by to mělo vypadat a kolik by to mělo řidiče stát, se zatím najít nedaří. Řeč je o jednotném unijním poplatku za dálnice, který měl být podle návrhu Evropské komise skutečností už za několik let. Takže by se mohlo zdát, že plány českého **ministerstva dopravy** na nahrazení dálničních známek novým elektronickým systémem, platným jen pro Česko, jsou zbytečným vyhazováním peněz. Vláda včera schválila, že by měly být zavedeny od roku 2021.

„Evropská unie má jedinečnou příležitost stát se lídrem v modernizaci silniční dopravy,“ uvedla předloni, kdy svůj návrh představovala, komisařka Violeta Bulcová. Podle jejích představ mělo evropské mýtné pro **kamiony** začít fungovat už v roce 2023 a pro osobní auta o čtyři roky později. Rozdělovat i vybírat se mělo na základě ujetých kilometrů.

Záměr Evropské komise získal obecnou podporu i mezi europoslanci. „Jednotné dálniční poplatky mají smysl ve chvíli, kdy budou usnadňovat dopravu a cestování našim občanům a zjednoduší systém, kdy má každá země svá vlastní individuální pravidla a poplatky,“ uvádí například česká europoslankyně Martina Dlabajová.

Jenže přes snahu Bruselu a podporu v Evropském parlamentu termíny navržené Bruselem dodrženy nebudou. Státy EU se totiž nejsou schopny domluvit ani na hlavních parametrech, jak by měly být poplatky stanoveny. „Řada členských států se k tomuto návrhu postavila odmítavě, proto se v loňském roce projednávání směrnice prozatím zastavilo,“ uvedla mluvčí **ministerstva dopravy** Lenka Rezková. Česko, Slovensko nebo Rakousko chtějí podle ní zachovat svůj současný systém ročních, měsíčních či desetidenních poplatků, zatímco jiná skupina zemí, jako například Itálie, chce „výkonové zpoplatnění“, tedy platbu za ujetý úsek.

Kraj: Autobusy starší devíti let už platit nebudeme

Mladá fronta DNES

6.2.2019

Rubrika: Kraj Pardubický

Krajští politici nyní rozhodují o tom, jak kvalitní **autobusy** a početné spoje budou mít k dispozici cestující od poloviny roku 2020. Chystají výběrová řízení za zhruba tři miliardy korun, která určí, kdo bude provozovat **autobusovou** dopravu v regionu v příštích deseti letech.

PARDUBICE Občas se stane, že pro cestující přijede linkový **autobus**, který má svá nejlepší léta za sebou. Od poloviny příštího roku by už k tomu dojít nemělo.

Krajští radní na svém pondělním jednání totiž schválili návrh zadávacích podmínek pro výběr **autobusových** dopravců od poloviny roku 2020. Jednou z nich je, že by už neměly jezdit vozy starší devíti let.

Kraj bude hledat dopravce pro každou z osmi oblastí, na něž region rozdělil a určil počty **autobusů** v různých kategoriích, jízdní řády, které je dopravce povinen akceptovat, návrhy oběhů **autobusů** i maximální cenu za vozový kilometr.

„Po třech letech od uzavření smlouvy požadujeme, aby dopravce zajistil na polovině spojů nízkopodlažní a klimatizované **autobusy**. Chceme tím vyjít maximálně vstříc nejen zdravotně postiženým, ale také matkám s kočárky, pro které je cestování ve standardních typech **autobusů** často velmi komplikované a může je od využití veřejné dopravy odradit,“ uvedl náměstek hejtmana Pardubického kraje Michal Kortyš.

Malí dopravci mohou mít potíže

Zveřejněné podmínky chystaných soutěží znamenají, že je bez problému splní dopravní společnosti Arriva a ČSAD Ústí nad Orlicí, které obsluhují přibližně 90 procent krajských linek. Podstatně hůře na tom budou malí dopravci, kteří v minulosti získali smlouvy na provozování několika málo linek.

„Podmínky výběrových řízení stále neznáme. Ale **autobusy**, které nesmí být starší devíti let, to pro nás může být docela problém,“ řekla zástupkyně dopravce, která si v této souvislosti nepřála být jmenována.

Michal Kortyš soudí, že malí dopravci se mohou spojit a usilovat o provozování **autobusů** v některých z osmi oblastí v kraji společně. Anebo že mohou pomoci dominantním dopravcům, jejichž kapacity dost možná nebudou stačit.

Organizátor dopravy Robert Koblížek si není jist, zda podmínky soutěží nastavil kraj dobře.

„Lepší **autobusy** budou něco stát a někdo to musí zaplatit. V konečném důsledku se může stát, že bude méně spojů, za to budou jezdit klimatizované vozy. Mám pocit, že to vzniká od stolu, že se nikdo lidí neptal a neptá, co jim v dopravě v Pardubickém kraji chybí, zda jsou to skutečně nízkopodlažní a klimatizované **autobusy**,“ uvedl Koblížek. Dodal, že cennější pro cestující je zajistit lepší návaznost spojů na vlaky i MHD.

V rámci vyhodnocování nabídek kraj chce kromě ceny za ujetý kilometr přihlídnout k poměru vozů na alternativní paliva, zásuvkám USB či připojení k wifi. Vedení Pardubického kraje slibuje, že změna nerozbourá existující jízdní řády tak, jako se to stalo před osmi roky.

„Rozhodně nechystáme v rámci **autobusové** dopravní obslužnosti žádnou revoluci. Všichni ještě máme v neblahé paměti optimalizaci provedenou v roce 2011. Proto chci ujistit, že nic takového nehrozí,“ uvedl hejtman Pardubického kraje Martin Netolický.

Vedení kraje předpokládá, že smlouvy s vybranými dodavateli na základě zadávacího řízení podepíše nejpozději do 31. října letošního roku.

Ročně zaplatí krajský rozpočet za provoz ztrátových **autobusových** linek přes 300 milionů korun.

Autobusům ČSAD hrozí v kraji konec, firma neposkytla finanční jistotu

Týdeník Tachovská jiskra +2

6.2.2019

Rubrika: CZ

Hejtmanství vyřadilo ČSAD Plzeň ze soutěže o provoz linkových **autobusů**. Zájem má i Arriva. BusLine LK soutěž napadl.

Plzeňský kraj – Dva zájemci se přihlásili do veřejné soutěže o provoz linkových **autobusů** v Plzeňském kraji na dalších deset let – ČSAD Plzeň a dopravní společnost Arriva. Společnost ČSAD, dosavadní dominantní dopravce v kraji, byla však ze soutěže vyřazena. Zbyla Arriva, která dnes v kraji obsluhuje pouze část okresu Domažlice.

„Bylo schváleno vyřazení jednoho z uchazečů, a to ČSAD, z důvodu neposkytnutí finanční jistoty. ČSAD tuto podmínku nesplnilo,“ řekl krajský radní pro dopravu Pavel Čížek.

Vedení ČSAD Plzeň s vyřazením nesouhlasí a bude se bránit, jelikož prý došlo pouze k administrativní chybě v dokumentaci, která je snadno odstranitelná. Území kraje se rozdělilo na dvě části – na sever a jih. Celková hodnota zakázky je kolem tří miliard korun. TENDR BYL VYPSÁN PRO KAŽDOU OBLAST ZVLÁŠTĚ, ČSAD I ARRIVA SE ZAPSALY DO OBOU.

„Podmínkou bylo, aby cena za kilometr nepřekročila 40 korun. Elektronická aukce rozhodne, kdo nabídne lepší cenu,“ řekl hejtman Josef Bernard. Podle kraje by měl nový dopravce vyjet už na konci prosince 2019.

Výsledkem by měl být větší komfort pro cestující díky novým **autobusům**, které patří k podmínkám. Soutěž může zkomplikovat společnost BusLine LK. Do soutěže se nepřihlásila, ale podala námitky na Úřadě pro ochranu hospodářské soutěže a žádá zrušení soutěží. Stěžuje si třeba na jízdní řády, které se podle ní neshodují s dopravními potřebami zadavatele.