PŘEHLED ZPRÁV

ANO a ČSSD zablokovaly jednání o řidiči ve Francii 2

Zákaz předjíždění pro kamiony by bezpečnost nezvýšil, ale naopak ohrozil 2

Silniční balíček je již od počátku příliš ambiciózním projektem 4

Anketa: 5

Považujete plán ministerstva dopravy, že v roce 2019 se začne stavět 172 kilometrů nových dálnic a silnic I. třídy, za reálný? 5

Policie začne krotit kamiony na dálnicích 6

Firmy vycítily, že Ťokovi teče do bot 8

ČSAD v kraji končí. Nevíme, co s námi bude, obávají se řidiči 9

PLNÉ ZNĚNÍ ZPRÁV

ANO a ČSSD zablokovaly jednání o řidiči ve Francii

Právo 13.2.2019 Rubrika: Zpravodajství

Dvakrát neuspěl lidovec Marian Jurečka v úterý s žádostí, aby se Sněmovna zabývala případem českého řidiče kamionu Jiřího Sagana. Ten byl ve Francii odsouzen, když v jeho voze bylo objeveno 15 Iráčanů.

Již sedm měsíců sedí ve francouzském vězení. Podle Jurečky ale tamní soudy neposoudily případ objektivně, a proto žádal poslance, aby přijali usnesení, kterým by vyzvali českou vládu „aby podnikla maximální úsilí ve prospěch Jiřího Sagana a jeho rodiny“.

Oba Jurečkovy pokusy zablokovaly vetem kluby ANO a ČSSD s tím, že ve Sněmovně není premiér ani ministr zahraničí. Popudily tím opozici, podle níž by se ČR svého občana měla zastat.

Trest zpřísněn na dva roky vězení

Sagan byl odsouzen na 18 měsíců a dostal na dva roky zákaz vstupu do Francie. Letos v lednu mu byl trest zpřísněn na dva roky vězení a zákaz byl prodloužen na dvojnásobek. Řidič, který nemá kontakt s rodinou ani s nemocnou partnerkou, tvrdí, že cizinci mu do auta vlezli bez jeho vědomí, když spal. Tuto jeho verzi potvrzovali i samotní migranti.

Jak řekl poslancům ministr vnitra Jan Hamáček (ČSSD), případu se aktivně věnují čeští diplomaté ve Francii. „Náš zastupitelský úřad vyčerpal všechny možnosti, které byly k dispozici v rámci soudního procesu,“ prohlásil. Podle něho je ministr zahraničí Tomáš Petříček připraven k jednání se svým francouzským protějškem. „Není to o tom, že by vláda zapomněla na pana Sagana,“ uvedl Hamáček. A dodal, že „má jisté pochopení pro ten verdikt, pokud ty důkazy opravdu byly tak, jak to bylo prezentováno“.

Petici za Saganovo propuštění podepsalo již několik tisíc lidí. Intervenoval za něj lidovecký europoslanec Tomáš Zdechovský a proti jeho odsouzení protestovalo i sdružení dopravců Česmad.

Zákaz předjíždění pro kamiony by bezpečnost nezvýšil, ale naopak ohrozil

Dnoviny.cz 12.2.2019 Rubrika: CZ

S nástupem zimního počasí loni na opravovaném úseku dálnice D1 u Humpolce zkolabovala doprava. Přestože se po kritice, která se vzápětí snesla na ministerstvo dopravy a Ředitelství silnic a dálnic, problematický úsek podařilo relativně brzy rozšířit, událost měla další dohru.

Skupina poslanců ANO, KSČM a ČSSD navrhla novelu zákona, podle níž by platil plošný zákaz předjíždění kamionů v pracovní dny od 6.00 do 22.00 hodin. Nové opatření, které má podle jeho předkladatelů přispět k zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu, podpořilo zpočátku i ministerstvo dopravy.

Proti navrhované změně se ihned ohradili dopravci ze Sdružení ČESMAD Bohemia a SAČM, Svaz průmyslu a dopravy ČR a Hospodářská komora ČR. Vláda posléze zaujala neutrální stanovisko.

Zástupci Sdružení ČESMAD Bohemia se minulý týden setkali s ministrem dopravy Danem Ťokem, s kterým jednali jak o zákazu předjíždění kamionů, tak o zimní údržbě, chybějících odpočívkách na komunikacích i o situaci v silniční dopravě celkově.

Zahraniční inspirace pro zimní údržbu

„Uvedli jsme, že neumíme detailně porovnat plány údržby v jednotlivých zemích, ale obecně se nám zdá, že v západních zemích se více dbá na prevenci. Například v alpských zemích, ale třeba i v Německu, policie dokáže dálnici rychle na chvíli zavřít, aby na celém zasněženém úseku byla provedena údržba. Podotýkám, že na celém tělese dálnice, včetně odstavného pásu, ne pouze v jednom jízdním pruhu. A pokud jsou u nás dálniční úseky, kde se problémy neustále opakují jako na Vysočině, přestože dálnice je tam stejná jako jinde, je zde zřejmě třeba ještě zvýšit standard údržby. Jsme připraveni poskytnout i další náměty a zkušenosti mnoha našich řidičů. Jsme rádi, že má pan ministr o diskusi na toto téma zájem," uvedl generální tajemník Sdružení ČESMAD Bohemia Vojtěch Hromíř.

Prosincový kolaps dopravy u Humpolce vyvolal snahu o rychlé řešení. Přestože příčin bylo více, někteří poslanci chtěli podle Vojtěcha Hromíře udělat viditelné gesto pro veřejnost a oživili nápad na zavedení plošného zákazu předjíždění kamionů. Dokonce ve zrychlené proceduře, bez důležité diskuse a odborné oponentury.

„Vše začalo změnou počasí a stavem vozovky a také tím, že ne všichni řidiči se chovali tak, jak bylo za této situace zapotřebí. A nešlo jen o řidiče kamionů. Plošný zákaz tak, jak je navržen, je ale neadekvátní a zbytečný. Není důvod, aby v místech, kde na dálniční síti problémy nevznikají, řidič kamionu neměl nárok jako jiný běžný uživatel dálnice předjet pomalejší vozidlo. Dlouhodobá jízda za pomaleji jedoucím vozidlem je stresující pro každého. Řidič kamionu tráví za volantem každý den osm hodin, nejede tam pro svou potěchu, je v práci. Jízda v pomalých a dlouhých kolonách, které by vznikaly, je ubíjející. Navíc argument o zvýšení plynulosti provozu je mylný, je to spíše naopak. Pro plynulost jsou zapotřebí přece i předjížděcí manévry. Jinak by vedle sebe nakonec jely dva proudy vozidel, v jednom nákladní, v druhém osobní, a oba by jely stejně rychle jako nejpomalejší vozidlo vepředu. Zapojování pomalých osobních vozidel do kolony kamionů kvůli odbočení nebo najíždění na dálnici a průjezd touto kolonou by nakonec byl velký stres pro jejich řidiče," upozornil Vojtěch Hromíř.

„Plošný zákaz předjíždění nákladních vozidel není opodstatněný. Pokud se někde mohou vyskytnout problémy, lze předjíždění kamionů regulovat proměnnými značkami. Již dlouho se mluví o inteligentní dálnici – toto k ní určitě patří," dodal. Nezbytné je podle něj také působit na zahraniční řidiče kamionů. „Pokud vědí, že si zde mohou dovolit více než jinde, tak si to stejně jako každý jiný motorista také dovolí. A jestliže se bojí vysokých pokut v Německu či ve Francii, u nás z nich obavy nemají. Chtějí-li poslanci zlepšit plynulost provozu, měli by především vytvořit lepší podmínky pro dopravní policii; při jednáních o rozpočtu k tomu mají každý rok dobrou příležitost. Pokud se nebude kontrolovat dodržování stávajících pravidel a nebude zde nějaká zdravá míra represe při jejich porušování, nemá smysl vytvářet další pravidla," zdůraznil Vojtěch Hromíř.

Výstavba nových odpočívek

Třetím tématem jednání s ministrem dopravy byly odpočívky. „Bylo zřejmé, že pan ministr si uvědomuje, že situace v této oblasti je špatná. Lišíme se v pohledu na to, kde a jak by měla nová místa pro odpočinek řidičů vznikat. Dlouhodobě jednáme s ŘSD, ale v režii státu dochází ke změně velice pomalu," uvedl Vojtěch Hromíř.

Dopravci podle něj zastávají názor, že jejich výstavba je povinností státu a vyplývá to i z nařízení EU, kde se uvádí, že na každých 100km sítě TEN-T musí být dostatečný počet odpočívek. „Ministr dopravy vidí řešení spíš v komerčně vznikajících odpočívkách. Jako dobrý příklad tohoto přístupu lze uvést stanoviště na D1 u Ostrovačic. My preferujeme spíš kombinaci obou přístupů, povinnost spočívá v prvé řadě na státu, odpočívka je součástí infrastruktury. Může samozřejmě vytvořit atraktivní pobídky pro soukromé investory a ti pak povinnost státu naplní, a možná rychleji," řekl Vojtěch Hromíř

Silniční balíček je již od počátku příliš ambiciózním projektem

Dnoviny.cz 12.2.2019 Rubrika: CZ

Dopravní výbor Evropského parlamentu (TRAN) před dvěma týdny zamítl kompromisní dohodu o pravidlech pro vysílání řidičů do zahraničí, a hrozí tak, že řidiči budou muset být placeni podle pravidel té země, jíž právě projíždějí. Podobně je tomu dnes již například v Německu či Francii. Podpořena byla pouze část týkající se kabotáže.

„Myslím si, že hlavní důvod neúspěchu při schvalování silničního balíčku je ten, že dopravní komisařka Violeta Bulcová měla příliš velkou ambici přijít s takto komplexním balíčkem témat, z nichž každé je velice rozporuplné už samo o sobě. A navíc projednávat tolik citlivých témat ze silniční dopravy souběžně s velkou směrnicí o vysílání pracovníků je také neprozřetelné," řekl generální tajemník Sdružení **ČESMAD Bohemia Vojtěch Hromíř**.

„V prvních částech silničního balíčku je kontroverzní téměř vše a kompromis se hledá velice těžko. Na tutéž věc se bude jinak dívat Belgičan, jinak Bulhar a jinak my. Z celé přípravy balíčku je patrné, že komisařka se v úřadu příliš neosvědčila. Na začátku zřejmě něco diktovali Francouzi, pak přišlo mnoho dalších vlivů a výsledkem je slepenec, který nechutná nikomu. To je základ dosavadního neúspěchu. Byl bych samozřejmě rád, kdyby se parlamentu podařilo ještě dospět k přijatelnému výsledku, ale šance se zdají malé," řekl **Vojtěch Hromíř**.

Už to, že výbor TRAN tento měsíc schválil pouze jednu zprávu upravující kabotáž a zavádějící například povinný návrat vozidel do čtyř týdnů domů, proti čemuž se staví dopravci z východních zemí EU, podle něj naznačuje, že projednávání v plénu parlamentu bude těžké. „Přesto ještě doufám, že spousta práce, kterou při tom odvádějí čeští europoslanci, především Pavel Telička a Martina Dlabajová, a snaha některých dalších nevyjdou naprázdno," uvedl **Vojtěch Hromíř**.

Hrozí rozšiřování opatření typu MiLoG

Součástí nového silničního balíčku mají být speciální pravidla pro vysílání pracovníků v silniční dopravě. Pokud silniční balíček nebude schválen, hrozí podle **Vojtěcha Hromíře**, že každá země bude obecně platnou směrnici o vysílání pracovníků uplatňovat na silniční dopravu po svém, podobně jako je tomu již dnes například v Německu, Rakousku či ve Francii. „Čeští dopravci by tu pak měli (bez Velké Británie) 26 různých nařízení o minimálních mzdách, podle nichž by se museli řídit. A karty jsou bohužel rozdány tak, že náš stát by nedokázal ochránit dopravní trh v České republice proti levnější konkurenci a zároveň bychom na západě naráželi na velké bariéry," upozornil **Vojtěch Hromíř**.

„Jistě, Evropská komise může se zeměmi, které tato opatření budou nově uplatňovat, vést infringementy jako nyní s Německem, Francií a Rakouskem. Ale na základě toho, jak tato vytýkací řízení probíhají, je velmi pravděpodobné, že ani další země by si z nich nedělaly těžkou hlavu. A očekávám, že v současných řízeních nakonec komise doporučí, aby se snížila administrativní zátěž, ale podstata a skutečná složitost se nezmění," řekl **Vojtěch Hromíř**.

Dalším problémem podle něj je, že v silniční nákladní dopravě v Evropě dnes působí několik set tisíc podnikatelů všech velikostí, a pokud budou platit složitá pravidla, nebude možné u tolika subjektů jejich dodržování účinně kontrolovat a bude docházet k podvodům.

„Za této situace by byly nastoleny takové tržní podmínky, že by měly být nazývány spíše netržními. Jediným funkčním řešením by pak možná bylo, že by se odpovědnost za dodržování pravidel o minimálních mzdách důsledně přenesla i na objednavatele přeprav. Pak by nemohlo docházet k dnes běžné praxi, kdy velké západní koncerny říkají našim dopravcům, že když nepojedou za cenu, která je hluboko pod limity nařízení MiLog či Loi Macron, je zde plno jiných firem, které tuto zakázku rády vezmou. Ano, tato jejich odpovědnost je zde do určité míry již nyní, avšak trestán je vždy dopravce. A to i přesto, že jednomu českému řidiči se německou minimální mzdu podařilo zpětně vysoudit na

Deutsche Post. Ale celkově stále platí, že drtivá většina firem prostě tato nařízení neplní," uvedl Vojtěch Hromíř.

„Pokud směrnici o minimální mzdě začnou po svém implementovat i další země, stávající chaos zůstane, bude se ještě více podvádět a asi také dojde k zneužívání institutu OSVČ. Směrnice se totiž vztahuje pouze na řidiče-zaměstnance, ne na řidiče-dopravce, kteří fungují jako OSVČ," upozornil Vojtěch Hromíř.

Odbory jdou i proti zájmům řidičů

Vedle toho, že jednání komplikují různé představy dopravců z jednotlivých zemí a ambice poslanců, svůj podíl zde mají podle Vojtěcha Hromíře i mezinárodní odbory. Ty například nedávno uspořádaly na hranici mezi Belgií a Francií demonstraci, kterou chtěly dát najevo, že je proti zájmům řidičů, aby byla schválena větší flexibilita při rozkládání týdenních odpočinků a že to bude mít dopad i na bezpečnost. „My naopak tvrdíme, že opak je pravdou a že řidičům tato volnost při zachování součtů dob odpočinku vyhovuje. Navíc velmi pochybuji o tom, že zájmy řidičů ze západních zemí jsou v těchto otázkách totožné se zájmy řidičů od nás nebo třeba z Rumunska," řekl Vojtěch Hromíř.

Anketa:

Považujete plán ministerstva dopravy, že v roce 2019 se začne stavět 172 kilometrů nových dálnic a silnic I. třídy, za reálný?

Systémy logistiky **13.2.2019** **Rubrika: News**

Výstavba dálnic je tuzemským evergreenem. Přibývají pomalu a v ČR se dosud nacházejí regiony, jejichž ekonomickému rozvoji brání právě nedostatečná dopravní infrastruktura. Zmiňme třeba Zlínský kraj, kterému se příliš nedaří navázat na slavnou hospodářskou minulost spjatou především se jménem Tomáše Bati. Naopak jako pozitivní příklad může sloužit dálnice D8, která přes veškeré problémy ještě před realizací, během ní i po otevření pomáhá rozvoji severočeského regionu, například zvýšeným počtem nedávno otevřených logistických parků i výrobních provozů.

Země srovnatelné v některých aspektech s Českem, jako je třeba Polsko, Maďarsko nebo Chorvatsko, stavějí dálnice mnohem rychleji. A jak se zdá, nezřídka i kvalitněji.

Podaří se současnému vládnímu kabinetu, resp. ministerstvu dopravy, prolomit začarovaný kruh? Ministr Dan Ťok spolu s vedením ŘSD v závěru loňského roku zveřejnil záměr, že letos se má začít stavět celkem 172 kilometrů nových dálnic a silnic I. třídy. V anketě na logistickém portálu SL CZ přibližně tři pětiny respondentů zastávají názor, že uvedený plán ministerstva je nereálný. Pouze zhruba jeden z osmi se domnívá, že plán je splnitelný. A více než čtvrtina odpovídajících si danou záležitost netroufá odhadnout.

***

Ano, je to reálné.

13 %

Ne, je to nereálné.

61 %

Tuto záležitost je v ČR velmi těžké odhadnout.

26 %

Výsledek ankety z portálu www.systemylogistiky.cz

Štěpán Křeček hlavní ekonom BH Securities

„Zatímco před deseti lety byla dálniční síť v České republice a Polsku přibližně stejně dlouhá, dnes mají Poláci zhruba o 800 kilometrů dálnic více než Češi. Je tedy zřejmé, že jsme zaspali a měli bychom se snažit výstavbu zrychlit. Nové plány ministerstva dopravy na výstavbu 172 kilometrů dálnic a silnic I. třídy lze hodnotit jako ambiciózní. Nejsou však nereálné, protože z jiných zemí víme, že nové komunikace lze budovat velmi svižně. Otázkou však je, zda ministerstvo dopravy výstavbu zvládne bez zbytečných průtahů a komplikací, kterých jsme si mohli všímat v posledních letech."

Vojtěch Hromíř generální tajemník ČESMAD BOHEMIA

„Tento plán považuji spíše za ideální než za reálný, tedy jistý. Ale jistě i ŘSD a ministerstvo počítají s mnoha riziky. Jak jsou velká, nedokážu odhadnout. Rozhodně si ale přeji, ať to vyjde. Musíme stavět silniční infrastrukturu, silniční nákladní doprava nemá a dlouho nebude mít alternativu. Velmi mě ovšem zajímá, zda je součástí zahajovaných staveb i dostatečný počet odpočívek a zázemí pro řidiče. V tom má náš stát obrovský defi cit."

Policie začne krotit kamiony na dálnicích

Lidové noviny 13.2.2019 Rubrika: Titulní strana

Ke značce zákazu předjíždění je třeba policista, říká ministr dopravy. Přibude 145 strážců pravidel

PRAHA Až osmihodinové kolony na dálnici D1 před loňskými Vánocemi málem stály místo ministra dopravy Dana Ťoka (za ANO). Provoz tehdy kolaboval nejen kvůli hustému sněžení a nedokončeným opravám, ale dle resortu i kvůli neukázněným řidičům kamionů, kteří nerespektovali značky zákazu předjíždění.

Receptem je podle Ťoka víc policistů na dálnicích. Jejich počet se navýší už letos. „Nestačí dát zákaz předjíždění na dálnici, ale ke značce je potřeba i policista, který bude dodržování zákazu vymáhat," řekl LN Ťok. Počet tabulkových míst pro celou policii stoupl od 1. ledna o tisícovku a nová přibyla i pro hlídače dálnic – konkrétně 145. Teď se naplňují, dohromady by jich tak nově mělo být 577.

Pohlídat, aby se na dálnici dodržovala pravidla, je podle mluvčí ministerstva vnitra Hany Malé jednou z priorit dopravní policie pro tento rok. Mluvčí policejního prezidia Eva Kropáčová doplňuje, že se policisté zaměří na to, aby motoristé jezdili v pruzích, které jsou pro ně vyhrazené, na zákaz vjezdu nákladních vozidel a na předjíždění na opravovaných a rizikových úsecích dálnic.

Ťok se také s ministrem vnitra Janem Hamáčkem (ČSSD) shodl na tom, že hlídky by měly být i víc vidět a konat. „Policie má při krizových situacích pravomoc zastavit provoz na dálnici, nechat například

silničáře upravit sjízdnost dálničního úseku a následně provoz pustit. Nový policejní prezident slibuje, že vyžene policisty z kanceláří do terénu," řekl LN Ťok.

A Hamáček už to přímo řešil i s policejním prezidentem Janem Švejdarem a šéfem dopravní policie Tomášem Lerchem. „Policisty musíme více dostat na silnice. Souvisí s tím i odstranění nadbytečné administrativy. První kroky se již připravují," líčí ministr vnitra. Konkrétně by mohlo dálničním policistům ulevit to, že by pokuty vyřizovali na místě přes aplikaci v mobilu namísto vypisování

bločků. Pokračování na straně 3 Policie začne krotit kamiony

Právě opravy a svedení dopravy do jednoho jízdního pruhu byly důvodem dlouhých kolon na dálnici D1 na sklonku loňského roku. Provoz také komplikoval sníh, ale i řidiči kamionů. Ti se po uvolnění cesty nechtěli rozjet kvůli dodržování povinných přestávek. „Naší snahou letos bude, aby policisté svou viditelnou přítomností přispívali k celkovému uklidnění provozu a byli schopní v krátkém čase řešit případné mimořádnosti a co nejrychleji obnovovat běžný provoz po dopravních nehodách," říká mluvčí policejního prezidia Eva Kropáčová.

Ruku v ruce s tím má jít i zmíněné snížení administrativní zátěže. Už teď se chystá rozšíření systému, který mají policisté v mobilních telefonech. Nyní si v něm mohou prolustrovat kontrolovanou osobu, případnou pokutu ale musejí vypisovat ručně do bloku. A ty pak zapisují na služebně do počítače a odesílají do bodového systému. Jednou pokutou se tak policista zabývá dvakrát.

„Je to zdlouhavé a musí kvůli tomu ukončit službu v terénu dřív. Nově by mohli policisté pokuty zadat do systému rovnou na místě a už by nemuseli na oddělení. Bylo by to pro ně ulehčení práce a mohli by být v terénu mnohem déle," líčí Kropáčová.

Nové služebny

Rozšířit by se mohl v budoucnu i počet oddělení dálniční policie. V současné chvíli je jich dvacet, přičemž poslední vzniklo v roce 2017. Každé z nich má na starosti zhruba padesátku kilometrů dálnice, působnost na ní se vždy shoduje s hranicemi daného kraje.

„O rozšíření počtu služeben se uvažuje, nicméně v současné chvíli nebudeme specifikovat, kde přesně. Policie o to samozřejmě usiluje. Spolu s tím, jak se rozšiřuje dálniční síť, musí se rozšiřovat i síť dálniční policie," uvedla Kropáčová.

Už dříve se objevila informace, že nová služebna „hlídačů dálnic" by mohla vzniknout v obci Lubenec v okrese Louny. Policisté by hlídali provoz na zatím nedokončené dálnici D6 z Prahy do Karlových Varů. O zřízení oddělení se přihlásily také Postoloprty. Tahle základna by pak měla na starosti rovněž nedokončenou dálnici D7 z Prahy do Chomutova.

Spousta dálnic chybí

Komplikace na cestách způsobuje mimo jiné nedokončená dálniční síť, která nyní měří přes 1200 kilometrů. Česku však stále 800 kilometrů dálnic chybí. Konkrétně například zmíněná „dé šestka" na Karlovy Vary, ale třeba i dálnice D3, která má vést z Prahy na jih až k hranicím s Rakouskem. Tempo, s jakým nové kilometry autostrád přibývají, kritizoval zkraje loňského roku Nejvyšší kontrolní úřad. Kompletně by síť měla být hotová v roce 2050, podle kontrolorů se ale termín nestihne, pokud bude příprava a výstavba stejně pomalá jako doposud. Ministr dopravy je optimističtější. V listopadu v České televizi uvedl, že věří v hotovou dálniční síť do roku 2030. Dálnice D4, která má vést na jihočeský Písek, by podle něj mohla být hotová do čtyř až pěti let.

577 dopravních policistů by nově mělo hlídat dodržování pravidel na dálnicích Adventní kalamita s politickými dopady

* 12. prosince se loni prvně na Vysočině setkaly sněhová nadílka, zúžení kvůli nedokončeným opravám, běžně vysoká vytíženost D1 a kamiony plné vánočních zásilek. Kolony se táhly v délce až deset kilometrů a setrvat v nich zabralo i deset a více hodin. * V následujících dnech se kolaps dopravy a nervů na trase Praha–Brno opakoval. Ministr dopravy Dan Ťok (za ANO) se hájil,

že na Vysočině je podobná situace nevyhnutelným folklorem, kterému v tomto případě přidala neohleduplnost řidičů kamionů, liknavost stavebního konsorcia a nečekaně včasný sníh. * Ťok přesvědčil premiéra Andreje Babiše (ANO), že kvůli sněhu by ministři končit neměli, komunistům a opozici jeho vysvětlení nestačilo. KSČM dodnes žádá Ťokův odchod.

Naší snahou bude, aby policisté svou viditelnou přítomností přispívali k uklidnění provozu a byli schopni v krátkém čase řešit mimořádnosti

---

Firmy vycítily, že Ťokovi teče do bot

Mladá fronta DNES **13.2.2019** **Rubrika: Kraj Hradecký**

Může být zdražení dálnice D11 precedentem pro další stavby?

HRADEC KRÁLOVÉ Dobrou i horší zprávu přinesla dohoda Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) se společnostmi Eurovia, Metrostav a Swietelsky o pokračování stavby dálnice D11.

Tou lepší je skutečnost, že budování 15,5 kilometru dlouhého úseku z Hradce Králové do Smiřic začne v horizontu dvou týdnů, v provozu má být „už“ 5. května 2022, tedy o měsíc dříve, než bylo v plánu. Tou horší, přinejmenším diskutabilní, pak je, že původně vysoutěžená cena 2,594 miliardy bude o 148 milionů korun vyšší, a to nejen kvůli řádnému nepředání staveniště, ale i vyšším nákladům stavebních prací a uvedení území do potřebného stavu.

Toto zdůvodnění totiž může vyvolávat obavy z precedentu, který by mohl mít dopady také na rekonstrukce krajských silnic. Firmy by se nynějším ústupkem ŘSD mohly inspirovat a po vzoru konsorcia firem z D11 žádat za již vysoutěžená díla více peněz.

Je zřejmé, že vyjednávání se stavebními společnostmi nejsou jednoduchá. „Velké stavební firmy jsou jako dravci a vycítily, že Ťokovi (ministr dopravy) teče do bot. Jejich manažeři jistě viděli grilování Andreje Babiše u Václava Moravce, kde se probíraly výsledky ministra dopravy. Teď chtějí využít situace a dostat od státu víc peněz,“ řekl pod podmínkou anonymity manažer jedné velké hradecké stavební firmy.

Červíček: Se zdražováním se nesetkáváme

Královéhradecký kraj letos už potřetí za sebou do oprav svých silnic investuje přinejmenším miliardu korun. Náměstek hejtmana pro dopravu Martin Červíček však obavy ze zdražování nemá.

„Tento problém se podle mne nedá vztahovat na rekonstrukce krajských silnic. Tady se soutěží v jiných objemech i podmínkách, které samotnou stavbu neprotahují o dva tři roky i déle, a díky tomu se v krajských poměrech s podobnými záležitostmi nesetkáváme,“ ujistil Červíček.

Jisté však je, že stavební práce za velmi krátkou dobu poměrně významně podražily. Jen pro příklad: cena jedné z hlavních komodit při opravách silnic asfaltu od roku 2017 stoupla až o 25 procent.

„Výrobní složkou obalované směsi je kamenivo a asfalt. My musíme kopírovat trh s asfaltem, podle jehož momentální ceny se naceňuje obalovaná směs. Pravda je, že minulý rok byl extrémní, cena během jednoho roku hodně vylezla a my jsme na to museli reagovat," vysvětlil Ivan Pavliš, vedoucí obalovny Skanska Asfalt v Pardubicích.

Případ 15kilometrového úseku D11 a navýšení jeho ceny bezmála o 150 milionů korun si ŘSD nechalo ověřit znaleckým posudkem. Závěry sedmistránkového dodatku jsou patrně neprůstřelné a nejspíš potvrdily oprávněnost požadavků stavebních firem.

„Jsem přesvědčen, že toto byla nejrozumnější a nejekonomičtější varianta," uvedl Ťok. Ředitel ŘSD Jan Kroupa jen doplnil, že neopakování soutěže za zhotovitele ušetřilo více peněz než současné navýšení.

Stejný problém má i D35

Není bez zajímavosti, že stejný scénář - tedy zdražení D11 - by se mohl opakovat jen o zhruba 12 kilometrů dál, na úseku D35 Časy-Ostrov. Také ten má stavět stejné sdružení firem.

„Největší problém je dlouhodobá nečinnost a soustavné neplnění smluvních podmínek ze strany ŘSD," uvedla mluvčí Eurovie Iveta Štočková.

Pozoruhodné je ve světle zdražení úseku do Smiřic vyjádření šéfa ŘSD Jana Kroupy:

„Pokud bychom dali více peněz jedné společnosti, okamžitě začnou podmínečně odstupovat od smluv firmy na dalších stavbách dálnic D1, D6, D35 i na navazujícím úseku D11 do Jaroměře."

Spokojenost náměstka Červíčka z uzavřené dohody a pokračování stavby dálnice kalí jen několik měsíců dlouhé dohadování s firmami. „Kdyby byla jednání vedena tak efektivně a intenzivně jako v posledních dnech, žádný problém bychom neměli," poukázal na oddalovací taktiku. „Je rychlá finanční kompenzace opravdu přijatelným řešením, nebo spíš hašením požáru, který by patrně nemusel být vůbec založen? Nevytváří to precedens pro obdobné situace a prostor pro další obdobná selhání z nedbalosti, které se v případě odhalení dají takto kouzelně vyřešit? Myslím si, že dodavatelské firmy by měly být schopné stavbu realizovat za vysoutěžené ceny. Škoda, že jste nepřišel, pane ministře. Zajímalo by mne totiž, zda se nemáme obávat dalších krizí na ostatních připravovaných dálničních úsecích," vzkázal Červíček na dálku ministru Ťokovi. Dálnice D11 zatím končí v Hradci Králové u křižovatky Bláhovka. Za datum zahájení stavby dalšího úseku lze považovat 5. říjen loňského roku, kdy tu na zahájení prací dohlížel i premiér Babiš. Sdružení mělo úsek postavit za 2,59 miliardy korun bez DPH. Zvládne to do 5. května 2022 se 150milionovým příplatkem?

ČSAD v kraji končí. Nevíme, co s námi bude, obávají se řidiči

Týdeník Tachovská jiskra +4 13.2.2019 Rubrika: Zprávy z regionu

Budoucnost ČSAD v Plzeňském kraji je nejasná. Prohrála tendr, její řidiči jsou proto frustrováni.

Co s námi bude? Tuto otázku si kladou řidiči firmy ČSAD autobusy Plzeň.

Firma už nebude od roku 2020 provozovat autobusovou dopravu v Plzeňském kraji. Krajská rada totiž v šestimiliardovém tendru pro období let 2020 – 2030 upřednostnila před ČSAD společnost Arriva. Jednání mezi Arrivou a krajem směřují k podepsání smlouvy.

„Nám o tom nikdo neřekl.

Dozvěděl jsem se to z rádia.

Jezdím pro ČSAD 40 let a teď mám dva roky do důchodu.

Vůbec nevím, co bude," řekl Deníku řidič autobusu M. P.

„Oficiální zprávy mezi nás nikdo neposílá, je to frustrující, ale je teď hlavně potřeba to dojezdit. Určitě si ale nemyslím, že by se Arriva obešla bez řidičů, je jich velký nedostatek.

To samé platí i pro lidi na vedoucích pozicích. Je to moc specifický obor dopravy, aby si tu jen tak mohli vybudovat novou firmu z ničeho," řekl další řidič Jiří Měsíček.

ŘIDIČE ZAMĚSTNÁME

ČSAD autobusy Plzeň tvrdí, že uplatnění pro své řidiče najde. Nejspíš ale ne v Plzeňském kraji. „Samozřejmě pokud budou řidiči chtít přejít ke společnosti Arriva, my jim bránit nebudeme. Rozhodně bychom pro ně ale našli uplatnění v Karlovarském a dalších krajích," konstatuje Miroslav Slaný, mluvčí společnosti Z – Group, pod kterou ČSAD autobusy Plzeň patří.

„Určitě budou s Arrivou probíhat jednání o facilitách, jako jsou zastávky, depa, točny a další," dodal. Jaká je vlastně budoucnost plzeňské ČSAD, je podle něj zatím nejasné. „Více snad budeme vědět za pár dní," sdělil Slaný minulý týden.

Arriva bude podle mluvčího Martina Faráře jednat s dopravci v kraji, aby zajistila kvalitní dopravu. Tato firma zatím v kraji obsluhovala jen část domažlického okresu.

KRAJ UŠETŘÍ

V elektronické aukci požadoval Plzeňský kraj snížení ceny, na které společnost Arriva přistoupila. Původní cena 42,71 Kč bez DPH za kilometr byla snížena na 42,12 Kč, pro oblast Plzeňský kraj-jih. Snížením ceny ušetří Plzeňský kraj ročně zhruba 6 milionů Kč. Pro oblast Plzeňský kraj–sever byla původní cena 42,59 Kč bez DPH za kilometr snížena na 41,32 Kč ,tj. o 1,27 Kč. Pro tuto oblast bude úspora pro kraj zhruba 10 milionů Kč ročně. Dohodnuté částky za kilometr půjdou Arrivě, příjmy z jízdného kraji.