

PŘEHLED ZPRÁV

Pro kamiony se vrací hranice.....	2
Jsou Češi v EU občany druhé kategorie?	4
Rozhovor s Danem Ťokem a Zbyňkem Stanjurou.....	7

PLNÉ ZNĚNÍ ZPRÁV

Pro kamiony se vrací hranice

Profit

18. 09. 2017

Rubrika: Téma

Ochranná opatření zaváděná jednotlivými zeměmi komplikují život. Firmy si stěžují na to, že v některých zemích chybí přesné prováděcí předpisy

Na každého českého řidiče může v zahraničí čekat řada nástrah, ať už se jedná o přísnější pokuty za rychlost, komplikované objížďky či všudypřítomné zácpy. Řidiči z povolání se však v posledních měsících musejí potýkat s problémy, které ještě před nedávnem neznali.

Opatření, která aktuálně začala platit v několika zemích západní Evropy, však nepůsobí problémy jen šoférům, ale také jejich zaměstnavatelům, potažmo celému domácímu odvětví nákladní dopravy.

Sousední Německo zavedlo v uplynulých dvou letech opatření, která výrazně zkomplikovala život českým dopravcům. Nejprve tam začala platit povinnost minimální mzdy pro všechny pracovníky na německém území. Na jaře letošního roku pak německá strana zakázala řidičům **kamionů**, aby vykonávali zákonem stanovený odpočinek ve svých vozech. Obě opatření se okamžitě stala předmětem kritiky ze strany českých dopravců.

Německá lobby

"Z našeho pohledu je cíl německé vlády jasný. Eliminovat konkurenční dopravce tím, že se jim na německém území prodraží cena jízdy a oni pak ve srovnání s těmi německými nebudou konkurenceschopní. Jednoznačně za tímto krokem vidím vlivnou lobby německých dopravců," vysvětluje Kateřina Kratochvílová, předsedkyně představenstva společnosti ICOM transport. Do sousedního Německa přitom **kamiony** této společnosti směřují nejčastěji. Každý měsíc tam vypraví na 150 jízdy. "Opatření přijatá německou vládou považujeme nejen za součást konkurenčního boje, ale navíc ještě za nelogický krok, který nerespektuje daňové odlišnosti v jednotlivých zemích. Například výše zdravotního a sociálního pojištění hrazeného zaměstnavatelem se do minimální mzdy v Německu vůbec nezapočítává. Kromě toho německá strana nebere v potaz ani diety či odměny, které našim řidičům vyplácíme," pokračuje Kratochvílová.

Německo přitom aplikuje na řidiče normu, která byla původně vytvořena pro jiné účely. Možnost vyžadovat i po českých firmách, aby svým zaměstnancům v zahraničí vypláceli minimální mzdu státu, na jehož území pracují, stanovila evropská směrnice, která vstoupila v platnost již před více než 20 lety. Jejím cílem bylo stanovit podmínky, za nichž mohou v zahraničí pracovat takzvaní vyslaní pracovníci, tedy například pracovníci stavebních společností nebo řemeslníci.

Přísnější Francouzi

Podobné opatření jako Berlín zavedla také Paříž. A ještě přísnější. Zatímco v Německu nemusí mít řidič přímo s sebou potvrzení o tom, že mu zaměstnavatel německou minimální mzdu skutečně vyplácí, a může doklad vystavit a zaslat až dodatečně, ve Francii je takové potvrzení nutné vozit přímo s sebou. A to navíc ve francouzském jazyce. V opačném případě hrozí řidiči i jeho zaměstnavateli tučná pokuta. Německo a Francie nejsou jediné země, kde se dostávají čeští řidiči **kamionů** do problémů. Navíc se k těmto požadavkům postupně připojují i další státy. "Rakousko, Nizozemsko, Itálie, Dánsko, ovšem všude se toto opatření nějak liší, je požadovaná jiná minimální mzda, jiné

dokumenty ve vozidle, jiný způsob prokazování a platí i pro různé druhy přeprav," vypočítává mluvčí profesního sdružení **ČESMAD Bohemia Martin Felix**.

Dopravci navíc mají potíže předpisům vyhovět, i když by chtěli. "Přestože přijaté zákony platí, jejich kontrolování je zatím namátkové nebo žádné, mnohdy zcela chybějí prováděcí předpisy, na řadu otázek nejsou schopny odpovědět ani místní úřady," doplňuje Martin **Felix**. Podle jeho slov řidiči českých **kamionů** dostali za nedodržení tohoto požadavku již desítky pokut.

Jakmile někteří čeští dopravci začali přistupovat na opatření ohledně minimální mzdy, začala jim komplikovat život další regulace, kterou je zákaz přespávání v **kamionech**.

Odpočinek v **kamionech** už ne!

25. května tohoto roku začalo platit nové nařízení, které řidičům zakazuje, aby v kabině vozu trávili takzvaný týdenní odpočinek.

Ten mají povinně předepsaný po každých šesti dnech, které stráví za volantem, a jeho délka je stanovena na 45 hodin. Zpravidla tedy vychází tento odpočinek na víkend.

Dopravci zákaz kritizují, a to jak z důvodů finančních, tak i ryze praktických.

Finanční otázka věci je nasnadě – náklady na ubytování řidiče v hotelu či jiném podobném zařízení samozřejmě jdou na vrub zaměstnavatele a v konečném důsledku mohou prodražit služby i pro zákazníka.

Praktické výhrady k tomuto opatření ale nejsou o nic méně závažné. Jednak řidiči právem upozorňují na fakt, že s **kamionem** se k hotelům obvykle těžko dostanou, nemluvě o tom, že hotely nemívají vhodné parkovací stání pro tak rozměrné vozy. Na velkých parkovištích u dálnic zase není možné nechávat **kamion** s nákladem po několik hodin úplně bez dozoru.

"Omezení ohledně týdenních povinných odpočinků ve vozidle je pro nás velkou komplikací. Řidič může ve voze dělat jen odpočinek kratší než 45 hodin. V praxi to znamená, že smí v zahraničí strávit pouze jeden víkend a pak se musí přesunout zpět do České republiky na doděláný týdenní odpočinek, protože hotely s parkovišti pro **kamiony** nejsou standardem," vysvětluje Kateřina Kratochvílová.

Řidiči by tak museli spoléhat jen na ubytovací zařízení podél dálnic, která zase bývají, zvláště o víkendu, velmi vytižená a najít volné místo tak není snadné. "Z pohledu dlouholetého profesionálního řidiče samozřejmě vnímám tato opatření jako komplikaci. Nejde totiž jen o to pamatovat na povinný odpočinek, ale nyní k němu nově musíte mít i doklad," vysvětluje Ischenko Kostyantín, jeden z dlouholetých řidičů nákladní dopravy společnosti ICOM transport. Nové povinnosti zvyšují stres řidičů "Je to zkrátka další věc, kterou musíte hlídat a pamatovat na ni, což nepřispívá zrovna k pohodě za volantem. Odpočinek řidiče má, jak název napovídá, sloužit k tomu, aby si řidič odpočinul, ne aby byl ve stresu, zda najde volné ubytování u dálnice a neztratí od něho doklad," dodává Ischenko Kostyantín.

Nad zákazem přespávání v **kamionech** však čeští dopravci krouť hlavou ještě i z jiného důvodu, a tím je komfort řidičů. "Naše společnost neustále investuje do kvalitních vozů, aby bylo maximálně zajištěno bezpečí řidičů i jejich pohodlí na dlouhých cestách. Ve voze mají řidiči vše, co při odpočinku potřebují, protože každý z našich řidičů má svou kabinu plně zařízenou a vybavenou.

Naproti tomu řada ubytovacích zařízení podél dálnic rozhodně takový komfort jako řidičova vlastní kabina nenabízí," uzavírá Kateřina Kratochvílová. Německé opatření tak staví české dopravce do paradoxní situace. Ani neustále rostoucí investice dopravců do vozového parku, jež mají za cíl zvýšit bezpečí a pohodlí řidičů, je nyní neochráně před vynakládáním dalších prostředků na ubytování při zahraničních cestách.

Zaváděná opatření totiž dopadla na jejich bedra v situaci, kdy již měli se svými dlouhodobými zákazníky nasmlouvané ceny. "Dopravci jednají se svými zákazníky o možnosti zvýšené náklady na mzdy pracovníků promítnout do cen. Zatím většinou bezúspěšně," upozorňuje **Martin Felix**.

Dopravci proto kritizují přibývajících nadměrnou byrokracii, překážky a také účelovou finanční zátěž, která komplikuje bezproblémové zahraniční podnikání a zavádí v Evropě nové hranice.

Řidiči nejsou

Přepravní společnosti se navíc potýkají s problémem, kterému čelí většina firem. V době rostoucí ekonomiky je pro ně stále těžší sehnat zaměstnance. "Situace na trhu práce v oblastech dopravy a logistiky je poměrně vyhrocená, a to dlouhodobě," říká Zuzana Lincová, ředitelka pracovního portálu Profesia.cz.

"Vyškolených zaměstnanců každoročně ubývá, naopak přibývá firem, ve kterých mohou najít uplatnění. Například mezinárodní dopravci musejí čelit tlaku ekonomicky silnějších firem z Německa nebo Rakouska. Tradiční firmy zabývající se dopravou zboží koncovým zákazníkům se zase o pracovníky přetahují s novými internetovými službami," dodává Zuzana Lincová.

Podle ní poptávka po zaměstnancích v dopravě a logistice neustále mírně roste: v současné době tvoří nabídky z těchto oblastí na portálu Profesia.cz přibližně deset procent všech inzerátů. Naproti tomu počet reakcí na ně se od začátku roku 2015 snižuje, aktuálně reagují na nabídky v těchto oborech průměrně 3,2 zájemci o práci.

Řidič **kamionu** si měsíčně podle portálu Platy.cz přijde na 25 181 korun. Pro srovnání dalších platů v oboru dopravy a logistiky v průměru necelých 30 tisíc korun si vydělá strojvedoucí nebo logistik, řidič **autobusu** pak 22 883 korun, skladník 19 952 korun.

Evropská byrokracie

Podobné opatření jako Berlín zavedla také Paříž. A ještě přísnější. Zatímco v Německu nemusí mít řidič přímo s sebou potvrzení o tom, že mu zaměstnavatel německou minimální mzdu skutečně vyplácí, a může doklad vystavit a zaslat až dodatečně, ve Francii je takové potvrzení nutné vozit přímo s sebou. A to navíc ve francouzském jazyce.

Platová srovnání

Řidič **kamionu** si měsíčně podle portálu Platy.cz přijde na 25 181 korun. Pro srovnání dalších platů v oboru dopravy a logistiky v průměru necelých 30 tisíc korun si vydělá strojvedoucí nebo logistik, řidič **autobusu** pak 22 883 korun, skladník 19 952 korun. 25. května tohoto roku začalo platit nové nařízení, které řidičům zakazuje, aby v kabině vozu trávili takzvaný týdenní odpočinek.

Jsou Češi v EU občany druhé kategorie?

NOVA

17. 09. 2017

Relace: Střepiny

Markéta FIALOVÁ, moderátorka:

Vařila myšičku kašičku, tak se dá s nadsázkou charakterizovat středeční projev předsedy Evropského parlamentu /slova moderátorky/ Jeany-Clauda Junckera o stavu Unie. Nezapomněl na nikoho a naděloval každému trochu. Tu pochvalu, tu slib, že se bude něco řešit. A mluvil i o východní Evropě. Jsme si tu prý všichni v Unii rovni. Nemají existovat ani zaměstnanci, ani občané druhé kategorie. Poslouchalo se to moc hezky, ale je to opravdu tak? Téma pro Martinu Kuzdasovou.



Jean-Claude JUNCKER, předseda Evropské komise /zdroj: Evropská komise/:

Evropa se rozkládá od Viga až po Varnu, od Španělska až po Bulharsko, od východu na západ, Evropa musí dýchat oběma plícemi, jinak by našemu kontinentu mohl dojít dech.

Martina KUZDASOVÁ, redaktorka:

To, čím by Jean-Claude Juncker plíci na východ od bývalé železné opony chtěl rozdýchat, je větší rovnost, jak na sociální úrovni, tak na té spotřebitelské. Co si budeme nalhávat, to, že ve stejném balení potravin máme něco trochu jiného i méně kvalitního než obyvatele západních zemí, nás, slušně řečeno, frustruje a i to, že máme podstatně hlouběji do kapsy.

redaktor:

Budeme mít naditější peněženky?

Jean-Claude JUNCKER, předseda Evropské komise /zdroj: Evropská komise/:

Za stejnou práci na stejném místě by měl být stejný plat.

Martina KUZDASOVÁ, redaktorka:

Pro Čechy a obyvatele zemí dál směrem na východ, kteří jsou v Unii levnou pracovní silou, to zní velice přitažlivě. Třeba německý řidič bere průměrně v přepočtu kolem 60 tisíc korun, německý dělník přes 50 tisíc, nebo německý kuchař, kolem 45 tisíc. Když česká firma vyšle zaměstnance do Německa, ten jistě neudělá méně práce než Němec, ani ji neodvede v horší kvalitě. Přesto má oproti svému německému kolegovi často i méně než poloviční plat. Platí ho totiž česká firma, která ho do země vyslala.

Lukáš KOVANDA, ekonom:

My prostě nemůžeme tady v České republice, při těch podmínkách, které tu jsou, platit francouzské mzdy, ani lidem, kteří pracují v těch zemích, například těm řidičům **kamionů**. Tím by došlo třeba k vážným existenčním problémům až bankrotům řady českých firem.

Martina KUZDASOVÁ, redaktorka:

České firmy totiž v zahraničí často mají jedinou konkurenční výhodu, a to je právě levnější pracovní síla. Bez ní by se na Západě jen těžko uplatnili. Přestali by tak ale brát práci tamním firmám a v tom je zřejmě zakopaný pes.

Lukáš KOVANDA, ekonom:

Je to určitý, řekněme, nacionalismus, určitý protekcionismus, určité ochranářství, které je ovšem skryto za těmi proklamacemi o evropských ideálech.

Martina KUZDASOVÁ, redaktorka:

Jedním u odvětví, které leží některým západním zemím v žaludku nejvíc, je doprava. Proto také Německo, Francie a Rakousko nečekaly na změnu pravidel o vysílání zaměstnanců, kterou připravuje Evropská unie a normu speciálně pro dopravu si schválili sami. A čeští řidiči už dostali desítky pokut za to, že nedostávají alespoň mzdu na úrovni té minimální, která platí v těchto zemích.

Vojtěch HROMÍŘ, generální tajemník **Česmad Bohemia**:

Ten zaměstnavatel nikdy od žádného zákazníka nikdy takovou odměnu nedostane, aby byl schopen to vyplácet. V tom je prostě ta nereálnost.

Martina KUZDASOVÁ, redaktorka:

Třeba ten nejhůře placený zaměstnanec v Německu musí za svoji práci dostat minimálně v přepočtu 40 tisíc korun. Jen pro porovnání, u nás je to od letoška 11 tisíc. A co se týče výše minimální mzdy, jsme na pátém místě od konce mezi státy Evropské unie, kde je minimální mzda zavedená. Vždyť i průměrná mzda je u nás zhruba 25 tisíc korun, tedy o 15 tisíc nižší, než je ta minimální v Německu. Ve vyšší mezd jsme tedy určitě pracovníky druhé kategorie a v dohledné době jimi být nepřestaneme, i když se to nelíbí ani nám, ani předsedovi Evropské komise, jak vyznělo z jeho projevu.

Lukáš KOVANDA, ekonom:

U nás jsou stále sklady, montovny, jednoduchá průmyslová výroba, samozřejmě až na výjimky, ale není tu ta práce s vysokou přidanou hodnotou.

Martina KUZDASOVÁ, redaktorka:

Než totiž vznikne výrobek, projde celým řetězcem činností a montáž je tou, ze které plyne nejméně peněz.

Lukáš KOVANDA, ekonom:

Dokud budeme v tomto řetězci výrobním takto, řekněme, nevýhodně postaveni, tak se příliš nemůžeme, příliš nemůžeme očekávat to, že by ty naše mzdy doháněly to Německo.

Martina KUZDASOVÁ, redaktorka:

Na zaměstnance první kategorie tak v Unii jen tak nepovýšíme, k čemu ale máme blíž, je povýšit alespoň na strážníky vyšší kategorie.

redaktor:

Budeme mít víc kakaa v čokoládě?

Jean-Claude JUNCKER, předseda Evropské komise /zdroj: Evropská komise/:

Slovák si zaslouží tolik ryby v rybích prstech jako kdokoli jiný, Maďar by měl mít stejně masa v masových pokrmech a Češi by měli dostat stejně kakaa v čokoládě jako všichni ostatní.

Martina KUZDASOVÁ, redaktorka:

Láska, jak známo, prochází žaludkem a předseda Evropské komise si to zřejmě uvědomuje a tak brnknuł nejen Čechům, kteří jsou jedni z největších euroskeptiků v Unii, na tu správnou strunu.

Marian JUREČKA, ministr zemědělství /KDU-ČSL/:

Na první pohled to vypadá jako stejné balení, jenomže pro toho německého spotřebitele vyšší obsah masa v tom výrobku, ten německý spotřebitel si to kupuje za 0,41 eura a ten český za 0,77 eura.

Martina KUZDASOVÁ, redaktorka:

Podle výrobců prý jde o respektování místních chutí a zvyklostí. O tomto vysvětlení si Češi myslí své.

osoba:

Se na nás dívají jako na druhořadou sortu, bohužel.

Martina KUZDASOVÁ, redaktorka:

Konkrétní řešení, jak bychom se opravdu mohli společně s ostatními státy ve východní části Evropy vyhoupnout z pozice popelnic Unie na důstojnější pozici, se už rýsuje. Za 26 milionů z letošního unijního rozpočtu se budeme moci výrobkům na našem trhu podívat na zoubek, tedy na to množství kakaa v čokoládě nebo masa v rybích prstech a pak se prý také sami rozhodnout, jak s nimi zatočíme. To, že bychom mohli mít rybí prsty stejně rybí, jako mají na západ od našich hranic a čokoládu stejně čokoládovou, není, pravda, nic tak převratného, nicméně určité uspokojení z pádu pomyslné potravinové železné opony nám to přinese. To platová opona, ta se bude bořit zdaleka pomaleji a složitěji.

Rozhovor s Danem Ťokem a Zbyňkem Stanjurou

ČT 1

17. 09. 2017

Relace: Otázky Václava Moravce

Václav MORAVEC, moderátor:

Dálnice jsou od toho, aby se na nich přestřihávaly pásy. Po slavnostním otevření D5 loni v prosinci následovalo bleskové uzavření části úsek nad Prackovicemi. Podloží se začalo hýbat, což konečkonců dělá v Českém středohoří odjakživa. Kdy se poslední část D8 otevře a budou se u toho stříhat pásy? Hosty **ministr dopravy Dan Ťok** a bývalý ministr Zbyněk Stanjura. Dálnice D1 se na rozdíl o D8 občas nehýbe vůbec. Řidiče sužují zúžení, nehoda tady skutečně není náhoda. Na dálnicích letos do konce srpna zahynulo 17 lidí, na silnicích první třídy 112. Z prvních 8 měsíců roku už jde o 304 zmařené lidské životy. Také o tom v první části Otázek.

osoba:

Úniky informací z trestního řízení, jejich účelová interpretace a následná cílená tvorba veřejného mínění jsou fatálním ohrožením ústavnosti.

Václav MORAVEC, moderátor:

Informace jsou rafinované. Když mohou, hned uniknou a nic je nezastaví. Kvůli únikům ze spisů vznikla poslanecká komise, která tento týden prozradila, že vloni se podařilo uniknout informacím v 52 případech. O stavu justice a policie budou diskutovat předseda Nejvyššího správního soudu Josef Baxa, nejvyšší státní zástupce Pavel Zeman a policejní prezident Tomáš Tuhý. I to jsou témata, o kterých se po dnešních Otázkách začne mluvit s nadhledem a v souvislostech. Vítejte a hezké nedělní poledne vám všem, divákům jedničky i zpravodajské čtyřadvacítky České televize. V roce 2016 na vánoční trhy do Drážďan po kompletní dálnici D8. Slib, který dal daňovým poplatníkům **ministr dopravy Dan Ťok**. Dálnice D8 je i není kompletní. Jedny vánoční trhy v Drážďanech se už uskutečnily a po dalších bude i nebude D8 kompletně zprovozněna. Doprava na takzvané Prackovické estakádě je kvůli nestabilitě podloží zatím dodnes svedena do jednoho dálničního pruhu a to od loňského otevření poslední úseku D8. S dalším omezením ale musejí řidiči počítat přibližně za půl roku. Připomeňme, že první 16kilometrový úsek z Roudnice nad Labem do Lovosic otevíral Miloš Zeman coby premiér v roce 2001. Poslední úsek pak otevíral coby prezident o 15 let později.

Miloš ZEMAN, prezident ČR; 17.12.2016:

Uplynulo 15 let a teď otevíráme spolu další úsek a já se ptám, proč to trvalo těch 15 let? A odpověď je velice prostá, ve vašem kraji řádili a dosud řadí takzvaní zelení aktivisté.

Václav MORAVEC, moderátor:

Nejen kontrolní nálezy Nejvyššího kontrolního úřadu ukazují, že se Miloš Zeman mýlí, protože víc než zelení aktivisté kvůli stavbě D8 řádily jednotlivá vedení **Ředitelství silnic a dálnic**, špatná rozhodnutí některých ministrů dopravy a vlád, včetně té Zemanovy na konci 90. let. Prvními hosty dnešních Otázek jsou ministr dopravy **Dan Ťok**. Vítejte po čase v Otázkách, pane ministře. Dobrý den.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Dobrý den.

Václav MORAVEC, moderátor:

A vítám bývalého **ministra dopravy**, předsedu poslaneckého klubu ODS Zbyňka Stanjuru. Vítejte.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Dobrý den.

Václav MORAVEC, moderátor:

Pane ministře, vy jste v polovině loňského prosince v rozhovoru pro Českou televizi mluvil, cituji, o dočasném mírném omezení provozu na tom novém úseku D8. Teď se zprovozní kompletně D8, ta omezení skončí. To znamená, u vás je dočasnost 9 měsíců.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Já musím říct, že toto bylo jedno z vyjádření. Pak, když jsme jednali s odborníky, tak ti doporučovali vzhledem k tomu, že ta dálnice je zprůjezdněna, jezdí se tam bez jakýchkoli velkých problémů, tak abychom zatím tu dálnici nezprovozovali i v tomto úseku a abychom nechali dodělat všechny stavební práce, který bylo potřeba udělat v sanaci toho svahu. Teďka naopak doporučují, teďka chvíli jezděte, protože my si potřebujeme vyzkoušet, co ty práce udělají, jak si to sedne, a pak budeme pokračovat v dalších pracích. Ne aby se, aby to nenavázalo jedno na druhé. Takže pro mě je to... Víte, já jenom řeknu na začátek...

Václav MORAVEC, moderátor:

Počkejte, vy sklízíte, vy sklízíte zase kritiku, že teď se otevře ta dálnice kompletně tím, že je před volbami.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Já neskládám kritiku. Ale to není pravda.

Václav MORAVEC, moderátor:

Protože příští rok, do půl roku se bude zase uzavírat část Prackovické estakády.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Tyhlety rozhodnutí nejsou rozhodnutí ministra, to je rozhodnutí komise, které já jenom potvrdím, že se tak mají udělat. Takže to není tak, že já jsem si to vymyslel nebo jsem to požadoval. Prostě takto

doběhly práce a tohleto je, řekl bych, výsledek. Ale já se vrátím k tomu začátku. Já jsem nebyl ten, který řekl, že to tudy půjde, já jsem nebyl ten, který to naprojektoval. Já jsem byl ten, který to potřeboval dostavět a aby se po tom dalo jezdit, protože ta dálnice, tato zprůjezdněná dálnice, přestože se na tom jednom mostě nejedí, tak zachrání ročně desítky lidí. Takže já si myslím, že to stojí za to jezdit takto.

Václav MORAVEC, moderátor:

A nemyslíte, že i ti odborníci, kteří možná obelhávali tehdejší ministry dopravy či vlády, protože jsem zmiňoval to chybné rozhodnutí vést dálnici nestabilním terénem, jde na vrub Zemanovy vlády a tehdejších ministrů Zemanovy vlády, nikoli zelených aktivistů, ale podíváte-li se na to, že dává opravdu logiku, zbývá-li ještě dokončit zhruba 20 % těch sanačních prací, aby teď k 20. září byly ty práce ukončeny, půl roku se čekalo, a pak se zase omezoval provoz na té Prackovické estakádě?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Zaprvé dává to velkou logiku, protože byla učiněna nějaká etapa, nějaká práce skončily a je potřeba nechat to podloží prostě vyreagovat. Tam se stále drenáží, odvádí se z tam vody, zakotvují se a sedá si vlastně ta stavba. A sami geologové, a to nejsou ti, kteří to povolovali, to jsou jiní, ti říkají, je potřeba, abysme vyzkoušeli, zaprvé nemá cenu, abysme pokračovali v té práci kontinuálně, je potřeba, aby tam byla přetržka, a bude-li tam přetržka, nám vychází, že není problém, aby se jezdilo po obou stranách. Vyzkoušíme to, budeme vědět, jaké jsou výsledky měření, a pak se k tomu vrátíme, protože jsou ještě práce, které je potřeba dodělat. Pak je tam...

Václav MORAVEC, moderátor:

Je pravda, že chybí zhruba, zhruba pětina těch sanačních prací?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Ne. Ne. Chybí jich trochu víc.

Václav MORAVEC, moderátor:

Trošku víc je kolik? Do třetiny?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

No tak já si myslím, že jsme, že jsme tak jako ve čtvrtině prací, ve 30, že jich chybí 30 %. A tam je ale potřeba říct jedna věc, že navíc jsme nebo jdeme do zimní sezóny, to znamená, v zimní sezóně se úplně dobře nepracuje a je lepší ty práce dělat v létě nebo ve stavební sezóně.

Václav MORAVEC, moderátor:

Zase s částí stavařů, kteří tomu úseku rozumějí, tak říkají, pokud by se stavělo až do listopadu, tak by ty uzavírky v tom příštím roce nemusely být tak dlouhé, protože počítá se, chápu-li to správně, s tím, že na jaře se zase omezí provoz.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Na tom jednom úseku. Částečně na jednom úseku, pak na druhém. Tam se to bude střídat.

Václav MORAVEC, moderátor:

Vy byste věřil, pane předsedo, odborníkům, kteří by vám toto doporučili, protože je Dan Ťok kritizován právě za to, jestli to není předvolební tah, že teď zprovozní celou D8?

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Tak já si myslím, že to má souvislost s volbami, to mi pan ministr nevymluví. Úplně nevím, co to je přetržka, to jsem nikdy neslyšel. To nebude český slovo.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

To je přestávka.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Přestávka. Tak já teda navrhuju přestávku, abychom používali. Ale v té změti výroků pana ministra se těžko člověk orientuje. Já jsem si vybral pár nejenom z toho prosince. V lednu jste říkal, ještě v lednu to otevřeme. V březnu jste říkal, koupíme si lom. V červnu jste říkal, asi to letos nebude. V červenci jste říkal, bude to v září. Všimněte si, když je nějaký jakoby nepříznivý dopad, tak pan ministr říká, já nic, to ti odborníci, ale předtím říkal, já jsem dostavěl, já jsem vyřešil, já jsem otevřel.

Václav MORAVEC, moderátor:

A jak byste tu situaci řešil vy, pokud byste usedl na **ministerstvo dopravy**, když tady **Dan Ťok** napravuje chybná, řetězující se chybná rozhodnutí předchozích vedení **ŘSD**, předchozích...

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Musel bych mít k dispozici údaje, které má k dispozici pan ministr. Já jako opoziční logicky nemám. Na to si nestěžuji, to je výkon exekutivy. Nicméně z toho, co jsem slyšel dneska, tak já bych určitě preferoval dělat celou stavební sezónu, až to půjde. Těžko říct, jestli se skončí na konci října nebo v polovině listopadu, to neovlivní žádný **ministr dopravy**. Protože logiku by měla ta slova pana ministra, kdyby říkal, teď jsme ukončili nějakou etapu, teď to budem zkoušet a případně po vyhodnocení budem něco dělat. Ale my už dneska víme, že budem ještě něco dělat, tak mi to úplně tu logiku nedává. Rozuměl bych tomu, že odborníci řeknou, teď jsme udělali, co považujem za vhodné, pustíme plný provoz, budem to vyhodnocovat, dejme tomu, 6 měsíců, ať víme zimní zatížení, letní zatížení, a pak případně něco uděláme. V této chvíli víme zhruba 30 %, říká pan ministr, nemám důvod tomu číslu nevěřit, tak nevím, proč, proč nestavíme až do konce stavební sezóny, a to nemá v rukou žádný ministr, pak v zimní sezóně by se stejně nemohlo stavět, aby to bylo efektivní. A pak by se mohla aspoň vyhodnotit ta, ta zimní, zimní provoz. Nicméně...

Václav MORAVEC, moderátor:

Podle vás se tedy zbytečně ztratí 2 měsíce? Když si vezmeme říjen...

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Nechci to říkat takhle silně, mohou se ztratit 2 měsíce, nemusí, těžko dneska říct takhle, nemusím pana ministra kritizovat za všechno. Já chci říct ale něco jiného, že u té D8 se jasně ukazuje, že někdy stát při přípravě staveb postupuje, já bych řekl, příliš povýšeně, jo. Takové to poručíme větru, dešti, jakoby to občas jako zafungovalo i v té projekční přípravě. Ty potíže vlastně nejsou překvapením, to je na tom to nejhorší. Vždycky se může objevit nějaké překvapení, které nikdo neodhadoval. Každý, kdo něco stavěl, ví, že v průběhu stavby se vyskytnou nějaké neočekávané skutečnosti. Tady to bylo odhadováno, stát trval na svém. Možná, dneska to už nevrátíme, nevrátíme se v čase, kdyby tehdy zvolil trochu jiné řešení, tak ten výsledek mohl být rychlejší. Ale je to spíš poučení pro přípravu dalších staveb, aby se taková věc neopakovala. Aby tam, kde odborníci říkají, že například tady není vhodné

podloží, očekáváme problémy, aby se na to ti inženýři, ti projektanti ještě jednou podívali a zkusili najít alternativu. Možná to v ten daný okamžik vypadá jako nějaké zdržení té přípravy, ale pak ve finále se ukáže, že pro, pro celou tu akci to může být naopak urychlení, protože občany vlastně nezajímá ta /nesrozumitelné/, kolik času dělají územní rozhodnutí, stavební povolení, výběrový řízení, občana zajímá, od kdy může jezdit. A k tomu by měla směřovat, by měly směřovat kroky státní správy a i tyto špatné zkušenosti by se měly vzít v potaz, ať se to prostě neopakuje. To já bych řekl, že je nejdůležitější poučení z té D8. A nebyli jsme u toho ani jeden z nás. A není úplně důležité...

Václav MORAVEC, moderátor:

No ale ředitelé **Ředitelství silnic a dálnic** pod vámi některé ty chyby dál řetězili. To jasně ukazují ty nálezy Nejvyššího kontrolního...

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Ale to máte, když už jste v tom čase, tak pak už je obava, že když se vrátíte do bodu nula, že vyrobíte zpoždění 5, 6, 7 let, to znamená, nejhorší je udělat chybné rozhodnutí na začátku, pak podle mě máte už jenom nějaký interval, kdy se můžete vrátit a ten když, ten když přesunete, tak ten samý NKÚ by, ten samý NKÚ by řekl, vy jste se vrátili o 4 roky, kdo zaplatí náklady, které v prvních čtyř let vzniklo. Takže tady se ten Rubikon překročil, vrátit se nedá a jediné, co podle mě je smysluplné, ani nehledat viníky ale spíš poučení, ať se to příště neopakuje. To bych viděl já jako klíčové.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Já ještě, já ještě cítím potřebu zareagovat. Tady opravdu jsem já na těch odbornících klečel a říkal jsem, tady bude někdo něco obviňovat. Nemůžeme pracovat déle? A oni mně prostě vysvětlili zcela jednoznačně, že nemá smysl některé práce na zimu zahajovat, protože se stejně nestihnou a nemohou dělat a že je to vhodné otevřít teďka. Já si myslím, že tady nejde o žádný bombastický čin, prostě po zkoušce tunelu se otevrou všechny pruhy.

Václav MORAVEC, moderátor:

Platí, že to bude 20. září?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Platí, že to bude 20. Tam má být test tunelu, kdy se bude muset celá D8 zavřít, a tím pádem se to otevře a nic se nebude dít.

Václav MORAVEC, moderátor:

Takže jeden den bude kompletně zavřená.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Přesně tak. Ne. Bude pár hodin zavřená při testu tunelů. To znamená, to bude přes noc a mělo by to být potom ráno zase otevřené.

Václav MORAVEC, moderátor:

A ti stavební odborníci, když vás v tomto...

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Stavební a geologičtí.

Václav MORAVEC, moderátor:

Když vás v tomto ne zcela poslechli, aby se to nepřerušovalo, to znamená, aby se plně využila stavební sezóna...

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Ne, oni právě říkali, že se má, že se to má přerušit. Ne, že se... To jsme si nerozuměli.

Václav MORAVEC, moderátor:

Ne. Ne. Tomu já rozumím. Ale ptám se na to, co vám řekli, jak dlouho potrvají ty další práce v příštím roce? To znamená, předpokládám, že v březnu se opět uzavře část D8, respektive omezí se na ní provoz v tom novém úseku, jak dlouho to potrvá příští rok?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Očekávají, očekávají, že ty sanační práce poběží přes stavební sezónu.

Václav MORAVEC, moderátor:

To znamená od jara až zase do podzimu.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Od jara do podzimu. Ano.

Václav MORAVEC, moderátor:

A pak...

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Pak už bysme měli jezdit bez problémů.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Pak se uvidí. /Souzvuk hlasů/.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Víte, pane poslanče, já taky můžu přečíst spoustu výroků, které jste pronášel vy a které se měnily v čase. To dělá každý z nás, to bych si fakt nevyčítal.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

No klidně zkuste, jo. Já to nemám takové rád v obecné rovině. Já si většinou za svými, za svými názory stojím, a když tak umím říct, proč to nebylo. Já jsem jenom vyjmenoval několik.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

To já taky můžu říct, proč to nebylo.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

A já jsem vás taky z ničeho neobvinil. Nevím, proč jste /nesrozumitelné/. Řekl jsem, že chyba se stala na začátku. Vím, že jste tu nebyl. Tak ale říct tady, no, my to někdy na jaře zavřem a možná za rok skončíme, tak tomu už rozumím po těch výročích, že už nechcete říct žádné datum, ale co to je za zprávu pro ty řidiče?

Václav MORAVEC, moderátor:

Počkejte, ale ministr tady přiznal...

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

No zpráva pro řidiče je zcela jednoznačná.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Že příští rok celou stavební sezónu to bude zavřené.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Bude jeden nebo druhý zavřený podle toho, jak budou probíhat stavební práce.

Václav MORAVEC, moderátor:

Ano. Zatím se zdá, že D8 je příběhem bez konce. Připomeňme si, jak politici a Ředitelství dálnic a silnic uvádělo do provozu kompletní D8.

Dan ŤOK, ministr dopravy; 6.2.2015 /nestr. za ANO/:

Tam, kde nás to nejvíc brzdí, je dneska dálnice D8 a tam potřebujeme vypořádat všechny záležitosti. Nicméně tam jsem taky optimista. Slíbili jsme, že na vánoční nákupy do Drážďan už by se mohlo jet po nové dálnici v roce 2016.

Dan ŤOK, ministr dopravy; 29.11.2016 /nestr. za ANO/:

Nemáme poznatek, který by nás vedl k tomu, že by se D8 neměla otvírat a která by měla problém.

Jan KROUPA, generální ředitel **ŘSD**; 6.12.2016:

A ta stavba bude hotová tak, že bude bezpečná, bude normálně provozuschopná, takže já tam nevidím prostě žádný problém.

Dan ŤOK, ministr dopravy; 17.12.2016 /nestr. za ANO/:

Ten monitoring zafungoval a my se nechováme jako v uvozovkách papaláši, kteří řeknou, slíbili jsme to, otevřeme to, no tak to otevřeme i s tímto dočasným mírným omezením.

Bohuslav SOBOTKA, premiér; předseda strany; 17.12.2016 /ČSSD/:

Pokud by se cokoli dělo, cokoli, co by mělo ohrožovat stabilitu té dálnice, tak je potřeba přijmout příslušná opatření, včetně například uzavření dálnice v budoucnosti.

Dan ŤOK, ministr dopravy; 20.12.2016 /nestr. za ANO/:

Dneska vidíme, že je to docela v pořádku a budeme se bavit o tom, kdy to zase zprovoznit na obou stranách.

Jan KROUPA, generální ředitel **ŘSD**; 1.8.2017:

My děláme vše, co nám poradí, abysme tam neudělali jakoukoliv chybu a já věřím, že bude průjezdný velmi rychle.

Dan ŤOK, ministr dopravy; 30.8.2017 /nestr. za ANO/:

Pravděpodobně to zprovozníme po 20. září. V tom příštím roce počítám, že by se střídavě zavíral jeden most, kde se budou injektáže, a pak ten druhý a toto vystřídání těch pruhů bude, bude pravděpodobně probíhat přes celou stavební sezónu.

Václav MORAVEC, moderátor:

Tak šel čas a takové byly výroky i **ministra dopravy Dana Ťoka**. Pane ministře, vy jste slíbil také veřejně, že **ministerstvo dopravy** a že je v zájmu **ministerstva dopravy**, aby se zjistilo, kde došlo k chybám, kde byla zbytečně dostavba D8 prodražena. Připomínám, že daňové poplatníky ta část stála 16 miliard toho problematického, problematického úseku. A do sněmovny jste měli dodat audit, který jste nedodali, protože do výběrového řízení se nikdo nepřihlásil. Je to tak?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Ano.

Václav MORAVEC, moderátor:

Budete dělat ještě nějaké výběrové řízení nebo tím, že nikdo neměl zájem provést audit, kde se staly chyby na D8 a kolik to daňové poplatníky stálo, tak se to na lidově řečeno vykašlete?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Pozor, já bych jenom upřesnil jednu věc. Zaprvé se na to nikdo nevykašlal, a to musím docela jednoznačně odmítnout. A zadruhé tento audit neměl vůbec v žádném případě debatovat o tom, kolik to stálo daňové poplatníky a v čem je problém. Ten měl pouze udělat to, jestli existují veškeré dokumenty a jestli se ve všech krocích postupovalo v souladu s předpisy a se zákonem. O tento forenzní nás požádala, o ten nás požádala sněmovna. My jsme ho zadali ve smyslu, tak jak ho zadala sněmovna, no a bohužel se do něj nikdo nepřihlásil. My jsme potom komunikovali se sněmovnou, jak máme teda postupovat dál a zatím ta debata teda běží.

Václav MORAVEC, moderátor:

A to znamená, že doběhne, pokud vůbec nová sněmovna bude chtít, protože ta debata doběhla, že odpověď nemáte od sněmovny?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Já odpověď od sněmovny nemám, ano.

Václav MORAVEC, moderátor:

Co s tím může dělat nová sněmovna, když tedy nemáme audit?

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Tak usnesení formálně budou platit. A to není důležité. Ale co to je za zprávu? Stát má zjistit, jestli má něco v pořádku a stát to neumí zjistit.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

To není pravda, že neumí zjistit.

Václav MORAVEC, moderátor:

Nikdo se nepřihlásil do výběrového řízení.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Tam byl požadavek, pane poslanče, ale...

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Já bych to teda domluvil, pane ministře, jestli mohu.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Můžete, ale to není, že stát nemá... Vy říkáte lži.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Já neříkám lži.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Ale říkáte. Protože jestli někdo chce forenzní audit, tak to není, že stát si řekl, že to chce zjistit.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Tak mohl jste požádat NKÚ, mohl jste požádat kohokoliv.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

NKÚ to šetří.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

No tak neříkejte, že se vám nikdo nepřihlásil. Kdybyste řekl, dělá to NKÚ. Ale neříkejte, že říkám lži. Vy jste tady říkal před chvílkou, říkal to pan redaktor, dostal jste úkol a není splněn, protože se nikdo nepřihlásil, hotovo. Pan ministr se usmál, nevím, jak to bude, nová sněmovna, stará sněmovna.

Václav MORAVEC, moderátor:

No počkejte, jak byste to řešil vy, jestliže, jestliže do výběrového řízení se nikdo nepřihlásil, **ministerstvo dopravy** tvrdí ústy **Dana Ťoka**, že se obrátilo na Poslaneckou sněmovnu a diskuse běží. To znamená, není v tomto nečinná sněmovna?

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Ne. Pan ministr mohl iniciovat, když nebyl poslanec, aby kdokoli z jeho klubu navrhl bod zařadit informace, debata. Mohl přijít s jiným usnesením, se změnou usnesení, se změnou termínu. Nikdo z hnutí ANO takový bod nenavrhнул.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Změnu termínu jsme navrhli.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Nikdo to nenavrhнул jako bod programu. Já se omlouvám. Víte, že opozice není schopna určit program. 99 % našich návrhů vládní většina přehlasovala, což je přirozené, já si nestěžuji. Jenom když si stěžuji, že něco sněmovna neprojednala, tak si vlastně vládní koalice stěžuje sama na sebe. Určitě tento bod, pokud by někdo ho navrhnul, sněmovna projednat mohla, minimálně v hospodářském výboru.

Václav MORAVEC, moderátor:

A co s tím tedy dál? Máme se spokojit, že se nikdo nepřihlásil do výběrového řízení a počkáme si na zprávu NKÚ?

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Ne. Ne. Já si myslím, že ta soutěž se dá zaprvé, zaprvé zopakovat. Měli by analyzovat lidé z **ministerstva dopravy**, proč si myslí, že se nikdo nepřihlásil, jestli byly zbytečně vysoké kvalifikační nebo krátký termín, nedokážu říct. To musí říct ti, kteří ten, kteří tento případ a tuto zakázku připravovali. A ten úkol prostě trvá, jo. Že to nebude, že to nebude projednáno ve sněmovně, je naprosto jasné. To si řekneme, první, co bude řešit nová sněmovna, bude rozpočet, státní rozpočet a mimochodem taky rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury a ostatních státních fondů na rok 2018. Takže reálně se tím může zabývat, dejme tomu, nejprve hospodářský výbor někdy na jaře příštího roku, dříve ne, a do té doby by se mohla ta soutěž zopakovat a možná do té doby by stát někoho vysoutěžit mohl. Případně se obrátit na to NKÚ, jestli by s tím NKÚ nepomohl, nezařadil to do svého, do svého plánu kontrol jinak než to, co bylo doposud, aby napomohl tomu plnění. Obecně se ale ukazuje, že, že ta usnesení sněmovny prostě vláda nebrala vážně. To není jediný případ. Mohl bych jmenovat z jiných oblastí. Já teď nechci, nechci zatěžovat tu debatu. A je to i pro, signál pro příští sněmovnu, jestli je to ta správná cesta, úkolovat vládu. Jestli si to nenechávat jako spíš interpelace a debatovat o tom. Já jsem vždycky preferoval, pan může potvrdit, písemnou interpelaci. Člověk dostane fakta. Protože nemá cenu chtít po ministroví, aby na ústních interpelacích sypal podrobnosti z hlavy. A pokud, pokud ta problematika byla zajímavá, tak jsem zařídil, aby se o tom debatovalo na plénu, každý z poslanců mohl k tomu něčím přispět. Protože zrovna oblast dopravy, to říkám opakovaně, není úplně politická. Tady si myslím, že ta shoda je poměrně vysoká. Můžu se občas lišit v nějakém, v nějakém názoru na legislativní kroky.

Václav MORAVEC, moderátor:

Jenom se vám omlouvám, že do toho vstoupím, ať se dostane také ke slovu **ministr dopravy**. Vy byste tedy, pokud byste byl na jeho pozici, tak byste ještě do voleb vypsál nové výběrové... Uvažujete o tom, pane ministře, to zkusíte ještě jednou?

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Já teď úplně nevím, kdy, kdy ta zakázka zhavarovala, v kterém měsíci se zjistilo, že není nabídka. Já bych udělal dva roky, požádal bych prezidenta NKÚ a zkusil bych to vysoutěžit ještě jednou. Pravděpodobně nebo skoro jistě by se musela nějakým způsobem změnit zadávací dokumentace.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

To určitě. Ale já se ještě vrátím trošku k tomu začátku. Není úplně pravda, že my se snažíme s opozicí, s opozicí nemluvit a úplně ji vymazat. Například tento bod navrhl opoziční poslanec, pan František Laudát, dohodl s náma, abysme ho nechali projít, my jsme ho nechali projít. Dohodl usnesení, my jsme to usnesení v podstatě bez změny splnili. Takže není to tak, že bychom nechtěli vyjít vstříc opozici a v tomto případě jsme vyšli opozici vstříc. Z druhé strany já opravdu jako se

necítím, že jsem Policie České republiky, která má vyšetřovat viníky. Ano, já si chci vzít, já si chci vzít příklad...

Václav MORAVEC, moderátor:

Pane ministře, já se jenom omlouvám, že tady vstoupím vám zase do řeči, pokud si chcete vzít poučení, tak... Ano.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Teď jsem to chtěl říct. Poučení si samozřejmě vzít chci a musím. Pro celou organizaci, pro **ŘSD** a pro celý ten průběh je to nezbytně nutné. Ale teď je otázka, jestli pro tohleto potřebuji forenzní audit, kde budu vypočítávat všechny papíry, tam musím jít opravdu po základních principech, a co se udělalo špatně. A takovouto analýzu my máme.

Václav MORAVEC, moderátor:

No ale k tomu je ta případová studie. Ať už zvlněné, zvlněné D1 do Ostravy, jak je to možné, že se nám tady nová dálnice zvlní, totéž se týká té D8, tak člověk by očekával, že ty podrobné analýzy, pokud nestačí zprávy NKÚ, kdy ten je velmi pečlivý, Nejvyšší kontrolní úřad, a konstatoval, jaké chyby učinilo NKÚ u D8 a podobně, tak jestli stojí vám za to, abyste ještě šel teď do výběrového řízení a jestli o tom uvažujete, zní otázka, stručná, jasná, výstižná.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Stojí nám za to, půjdeme. A když zmiňujete tu D1, v D1 je zcela jednoznačný, co se stalo. Prostě tam dal někdo materiál, který neměl dát a soud 5 let rozhoduje, jestli to je dobře nebo špatně. A kdo to tam dal nebo jestli to tam měl dát nebo nedal. To je úplně jiná kauza. To je prostě zablokované v soudě. Ale já se vrátím k té D8.

Václav MORAVEC, moderátor:

Ne, ale je to o tom, aby stát se poučil.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Stát se, stát se v tomto případě poučí, ale bohužel stát, musíme říct, že má v mnohém prostě složitější úlohu, protože ten musí striktně ten zákon dodržovat, ten dodavatel, jak uvidíme, na dalších kauzách, si v tom takovou starost nedělá.

Václav MORAVEC, moderátor:

Tedy ještě před odchodem z vašeho úřadu v tomto funkčním období bude vypsáno nové výběrové řízení.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Budeme dělat kroky k tomu, aby bylo vypsáno, aby se ty věci prostě udělaly.

Václav MORAVEC, moderátor:

Když se podíváme právě na ta poučení a na to, jak stavíme v České republice dálnice. Podívejme se na mapu České republiky. Česká dálniční síť čítá zhruba 1 200 kilometrů. Z toho nejdelší a nejstarší dálnice, to je ta problematická D1 z Prahy přes Brno, Ostravu k polským hranicím. Až bude jednou kompletní, tak by měla měřit 376 kilometrů. Z toho zbývá dokončit zhruba 24 kilometry a

160kilometrový úsek se modernizuje. Zatím druhou nejdelší je dálnice D5 z Prahy do Rozvadova. Naposledy se 21. srpna otevíraly necelé 4 kilometry dálnice D1 z Prahy do Hradce Králové.

Ministerstvo dopravy sice plánuje do konce roku zahájit stavbu 16 dálničních úseků a 8 úseků silnic první třídy, ale většinu z nich odstartuje až v listopadu a v prosinci po volbách. Premiér Bohuslav Sobotka ocenil, že se za poslední 4 roky podařilo zprovoznit 120 kilometrů dálnic a silnic první třídy a nastartovat výstavbu dalších zhruba 230 kilometrů nových dálnic a silnic první třídy. Pane ministře, teď problém nedostatek peněz, na který si stěžujete v souvislosti s přípravou státního rozpočtu na příští rok. Už teď je jasné, že se některé úseky budou pozastavovat, ano nebo ne?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Není to jasné. Já budu dělat všechno proto, aby se nepozastavily. Já jsem...

Václav MORAVEC, moderátor:

Které by se pozastavovaly?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

My dneska nemáme rozděleny peníze ve státním fondu pro ty potřebné dálnice. Tam je prostě jedna souhrnná položka. Budeme postupovat tak, že ty dálnice, které budou nachystány, tak dostanou svoje směrné číslo a budou pokračovat nebo budou, budou zahájeny.

Václav MORAVEC, moderátor:

Ještě jednou, když se podíváme na tu mapu České republiky, kolik z nich je nachystáno? To znamená...

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

140 kilometrů, 141 kilometrů je nachystáno.

Václav MORAVEC, moderátor:

Kterých především? To znamená, když vypadnou peníze, kdo to odnese.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Především je to... Když vypadnou peníze, tak to, no, já to řeknu takto, já jsem přesvědčen, že nevypadnou peníze, protože my jsme se dohodli, a taková dohoda je s pane premiérem a já doufám, že to projde, že dáme do usnesení pro Státní fond dopravní infrastruktury, když se bude schvalovat, aby se pokračovalo a zahajovaly i stavby, které nebudou mít konkrétně peníze v tom rozpočtu. Myslím si, že by to mohlo být řešením, protože jsem přesvědčen, že to, co je nachystáno, by se stavět mělo. A mám představu, že na to, co nebudou peníze, si prostě půjčíme. Jsou tady možné půjčky z Evropského investičního fondu, z Evropské investiční banky nebo i jiné. SFDI je dneska zákonem oprávněno si takovou půjčku vzít, tak si myslím, že se vyplatí se trošku zadlužit a stavět než nestavět.

Václav MORAVEC, moderátor:

Jinými slovy, když vám **ministr dopravy** seškrtná jako státní...

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Ministr financí.

Václav MORAVEC, moderátor:

Pardon. Tak vy jako **ministr dopravy**, když vám ministr financí seškrtl, tak vy jako **ministr dopravy** garantujete, že to neovlivní zahajování staveb.

Dan ŤOK, ministr dopravy /neustr. za ANO/:

Já chci udělat všechno proto, aby to neovlivnilo. Nechci tady chodit a bušit na dveře, že když se neudělá tohleto, se neudělá tohleto, prostě dneska ta situace je taková, jaká je a já jsem přesvědčen, že všechno, co bude připraveno, se stavět bude.

Václav MORAVEC, moderátor:

Pane předsedo?

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Tak kdyby nebylo 5 týdnů před volbama, tak návrh státního rozpočtu je na demisi **ministra dopravy**, protože to nemá žádný smysl. To se shodneme. Pane ministře... Ano. Státního rozpočtu a tudíž té části, která se týká dopravy.

Václav MORAVEC, moderátor:

Není to tak, že to říkat musíte, že každý stínový **ministr dopravy** by tady vyzýval skutečného ministra...

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Ne. Ne. Ne. Ne. Ne.

Václav MORAVEC, moderátor:

Vy si myslíte, že to, jak dopadá státní rozpočet na příští rok, je na demisi **Dana Ťoka**?

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Ano. Bylo by, kdyby nebyly volby. Rozumíme si? To nemá žádný smysl. Takže ho nevyzývám, pana ministra, v žádném případě. Ale...

Václav MORAVEC, moderátor:

Kdyby nebyly volby, tak byste ho vyzýval.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Určitě ano.

Václav MORAVEC, moderátor:

A proč?

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Protože kromě rozpočtu státního fondu, který se schvaloval naposled v prosinci /nesrozumitelné/, se vždycky schvalují takzvané rozpočtové výhledy na rok 2018 a 2019. Pane ministře, kolik jsme schválili peněz pro dopravu na rok 2018 v prosinci roku 2017? Schválili jsme to jako sněmovna vládní materiál.

Kolik měl mít fond rozpočet příští rok podle prosincového materiálu loňského roku? To byste měl vědět.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

No vím. 81 miliard.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Ne. 96.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Tolik tam nebylo.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Stránky sněmovny. Dneska jsem si to vytiskl. Schválený rozpočtový výhled pro roky 2018, 2019. Schváleno v prosinci...

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Já se bavím o roku 2018.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Já taky. Schváleno v prosinci 2016, kdy se schvaluje rozpočet a výhledové rámce na další dva roky.

Václav MORAVEC, moderátor:

A tam je 96 miliard.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Tam je 96 miliard 338 milionů na rok 2018 a 104 miliard na rok 2019. O 9 měsíců později dostanete návrh rozpočtu fondu na rok 2018, který má vycházet z toho, že to je zákon, najednou vidíte, že příští rok je 71 miliard místo 96, mínus 25 za 9 měsíců, a vy jste v klidu. A pro rok 2020 místo 104 miliard je návrh 70 miliard.

Václav MORAVEC, moderátor:

Takže seškrtnání o...

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/34:

34 miliard na rok 2020.

Václav MORAVEC, moderátor:

V jednom roce 20 miliard a v dalším 30 miliard.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

A proto říkám, že za normální situace by **ministr dopravy** měl říct, ne ministr financí, svým kolegům ve vládě, to není normální. My jsme v prosinci poslali materiál do sněmovny, který sněmovna schválila, v kterém jsme jasně predikovali 96 miliard pro dopravu rok 2018, 104 miliard nebo skoro 105

miliard rok 2020 a za 9 měsíců nemůžu seškrtnat 60 miliard z 200. To je třetina pryč. Já tomu vůbec nerozumím, jak tohle vláda jako celek vůbec mohla, mohla připustit. To je oficiální materiál, to není opoziční, to jsou vaše čísla, pane, pane ministře.

Václav MORAVEC, moderátor:

Proč jste to připustil, pane ministře, že v tom střednědobém výhledu je vám seškrtnáno 20 miliard....

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Já jsem nic nepřipustil, já jsem přišel na jednání na ministerstvo financí se svým požadavkem, že chci těch 25 miliard zpátky. Dostal jsem v tom prvním jednání 5 miliard a příslib dalších pěti miliard. Těch dalších 5 miliard bohužel nepřišlo. Ale já jsem vždycky na dopravu dostal to, co potřebovala a to byly rozpočty, které byly mnohem vyšší. Jako dneska mě kritizovat za to, že se prostě vláda jako celek rozhodla, že ty peníze použije na jiné účely a jako máte pravdu, že před volbama to nemá smysl, ale před, kdyby nebylo před volbama, tak já jsem dostal všechny peníze, které jsem potřeboval. Takže to tak je.

Václav MORAVEC, moderátor:

No počkejte, říkáte, že...

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Vy jste chtěl v prosinci, před 9 měsíci jste chtěl pro příští rok 96 miliard. To je vaše číslo, ne moje.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Ano. Ano.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Teď jste dostal 71 a říkáte, jak jste výborně vyjednával, jak jste spokojený.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Já jsem neřekl, že jsem výborně vyjednával. Já říkám, že... /Souzvuk hlasů/.

Václav MORAVEC, moderátor:

Pane ministře, ale promiňte, pane předsedo, vydržte vteřinku. Když se podíváme právě na peníze, tak tady vidíme, co se děje s dlouhodobými trendy rozpočtu. Toto je konkrétně zúženo na Státní fond dopravní infrastruktury. Ale neměla by, chápu-li to správně, když tady Zbyněk Stanjura ukazuje nebo zmiňuje, že v roce 2018 podle těch předpokladů z roku 2016 mělo být v rozpočtu o 25 miliard víc, to znamená, vy zbytečně nafukujete ta čísla, když říkáte, že nakonec co potřebujete, ta to dostanete, to znamená, jsou ta čísla nafouknutá nebo vás lidově řečeno vláda a ministr financí odrbává?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Nejsou. Upřímně řečeno, nejsou nafouknutá. Na druhé straně výhledy na 3 roky dopředu, a to ví pan Stanjura velmi...

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Rok.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Teď mluvím o tříletém výhledu, který se dělá, jsou vždycky nějakým způsobem odhadem. To, co jste tam ukazoval, ukazuje dvě věci. V roce 2015 se dočerpávaly fondy, takže tam těch peněz bylo samozřejmě hodně. V roce 2016 jsme měli všechny peníze, které jsme potřebovali a není důvod, abychom si říkali, ale kolik, že, že potřebujeme další peníze, abychom ten rozpočet nafoukli. V roce 2017...

Václav MORAVEC, moderátor:

Počkejte, ale stát, stát říká, že, rozumějme vláda v tomto případě, stát a vláda říkají, dostavba a výstavba dálnic jsou pro nás prioritou. Podívá se člověk li na tento trend, který vidíme na svých obrazkách, tak vidíme, že to priorita není, protože se vždy škrtá... Ano.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Ale je to priorita. Jako to, že budete mít nafouklý, že budete mít nafouklý peníze ve Fondu dopravní infrastruktury, které nedokážete utratit, je přece blbost.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

A kdo to nafoukl v tom prosinci 2016 před 9 měsíci?

Václav MORAVEC, moderátor:

Zvýšení toho rozpočtu na 96 miliard bylo podle vás zbytečně přehnané, když si, když si stanovíte...

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Nebylo. To já neříkám. Já říkám, že jsem to dostal seškrtný, to, co říká pan poslanec Stanjura a...

Václav MORAVEC, moderátor:

Počkejte, ale na straně druhé říkáte, že nakonec, když si řeknete o dodatečné peníze, tak vám to vždy stačí a mluvíte o jednotkách miliard.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Ale to se bavíme o minulém roce a předminulém roce. Tak tam mně to stačilo, protože jsem věděl, kolik v tom roce utratíme. Takže když jednáte o rozpočtu toho kterého roku, tak samozřejmě máte přesnější informace, než když mluvíte o dvou třech letech dopředu. Ale teď jako jedna věc, ano, jestliže jsme v situaci, kdy se dohadujeme o platy a o tyhle ty záležitosti, tak já tady z jedné strany bojuju za svoje, za svůj resort a bojuju za něj velmi výrazně a dostal jsem podle mě přidáno za všech ostatních nejvíc. Ale prostě jestli se vláda rozhodla, že priorita jsou platy, tak ty platy, holt na ně musíme mít.

Václav MORAVEC, moderátor:

Pane předsedo, ale neukazuje to, a teď když se podíváte i na tyto materiály, protože pravdou je, že i za vašich vlád vedených občanskými demokraty vždy došlo k vyšším číslům, protože ty střednědobé rámce, byť je to zákon, tak se nedodrжуje. My se budeme pak bavit o billboardové lobby, takže tady už se k zákonům přistupuje jako k něčemu, co se nedodrжуje. A týká se to těch střednědobých rámců. Teď mi řekněte, těch 96 miliard, pokud vy byste byl ministrem dopravy, tak je to příliš nafouknuté číslo?

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Z informací, které mám dneska k dispozici, z materiálů vlády ano. Vláda v návrhu fondu, státního fondu na příští rok říká, chybí mně 13 ne 25, jo. Je to, je to zase ve vládním materiálu, který je v /nesrozumitelné/. Pane ministře, abych to domluvil.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

To já, to já vysvětlím.

Václav MORAVEC, moderátor:

13 miliard.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

No ne, tak vy jste si v prosinci loňského roku...

Václav MORAVEC, moderátor:

Ale **Dan Ťok** vám řekl, že by si na to půjčil, takže nebude zastaven žádný úsek. Slíbil.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

To je v pořádku. Pak tady má být napsané příjmy, půjčka z EIB, já, pokud budou výhodné, výhodné podmínky, vůbec bych neprotestoval, naopak bych řekl dobře, teď jsou levné peníze, je to, je to...

Václav MORAVEC, moderátor:

Půjčme si.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Půjčme si na investice, ne na provoz. To bych určitě podporoval. Ale tady by ten řádek musel být, dokryto půjčkou například z Evropské investiční banky anebo půjčka s tím, že se jedná a uvidí se. Já jsem chtěl jenom říct, že loni 71,5 miliardy rozpočet. Před chvílkou říkal pan ministr, že dostal zvýšení jak nikdo jiný a výsledek je 71. To je o půl miliardy míň než loni, tak to zvýšení nevidím. Skutečně nevidím. Navíc v návrhu státního rozpočtu... 71,5.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Ale za, za loňský rok jsme měli...

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Ne. Na rok 2017 je schválen rozpočet 71,5 miliardy.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Ale je 82,1 po všech dodatcích.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

71,5 miliardy.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Celkem je 82,1.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy; předseda poslaneckého klubu /ODS/:
Dobře. Tím hůř pro vás, pro tu argumentaci.

Dan ŤOK, ministr dopravy /neustr. za ANO/:

To není, to je dobře pro vás.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Ne. Pro tu argumentaci, ne pro dopravu. Vy říkáte, dostal jsem zvýšeno jako nikdo jiný a jste mínus 10 miliard proti letošku, protože pro příští rok máte 71, letos 82. To jenom abychom...

Dan ŤOK, ministr dopravy /neustr. za ANO/:

No, to je pravda, ale...

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Tak neříkejte, že máte zvýšeno /nesrozumitelné/, protože já chci říct dvě čísla. Podívejme se na celkové výdaje státního rozpočtu. Rok 2017 a rok 2018, když vezmeme, že to jsou plány. Rozdíl ve výdajích je 43 miliard navíc a můžeme se zeptat, kolik z toho navýšení 43 miliard vlády dá na dopravní infrastrukturu. Odpověď je nic, mínus 11 miliard. Pak jako nesedí ta priorita. A k těm platům. Kdybyste použili, kdybyste použil naši metodu snížit daně všem, všem, ne já se omlouvám. /Souzvuk hlasů/. Pan ministr, že to je kvůli platům, to jsem neřekl já. On sám tu debatu zahájil, tak já bych chtěl reagovat. Vy jste pro půl milionu lidí, státních zaměstnanců zvýšili výdaje o 23 miliard, slovy vašeho kolegy. Náš recept je pro 5 milionů a stojí 40 miliard. A my nechceme stavět proti sobě státní a ostatní zaměstnance. Pan ministr vlastně říkal, tím, že jsme zvýšili státním zaměstnancům, nemáme peníze na dálnice a to není pravda.

Dan ŤOK, ministr dopravy /neustr. za ANO/:

Já to neříkal. Já to neříkal.

Václav MORAVEC, moderátor:

Já se vrátím k těm, pane ministře, takže v příštím roce budete mít na dopravní infrastrukturu o 10 miliard méně než v roce letošním. Je to tak?

Dan ŤOK, ministr dopravy /neustr. za ANO/:

Já nevím. Já vím, že jsem si vyjednal 5 miliard navíc a budu jednat o dalších. Ještě nebyl státní rozpočet schválen na vládě. To je jedna věc.

Václav MORAVEC, moderátor:

Takže z těch 71 vám to vyrostlo na 76.

Dan ŤOK, ministr dopravy /neustr. za ANO/:

Na 76 a může to vyrůst ještě víc.

Václav MORAVEC, moderátor:

Ale nebude v každém případě v rozpočtu napsáno víc než...

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Asi nebude 82, nebude. A druhá záležitost...

Václav MORAVEC, moderátor:

Takže bude v příštím roce na dálnice a na dopravní infrastrukturu...

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

To je materiál z pátku. Je tam 71. Já jsem rád, když tam bude 76.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Tak budeme mít, budeme schvalovat rozpočet 25., takže...

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Ano. Víím o tom.

Václav MORAVEC, moderátor:

Takže teď tam máte o 5 miliard víc. Na 76.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

A druhá záležitost, kterou chci říct, ano, my jsme říkali 25 miliard, ale já bych tady chtěl vysvětlit, to jsou, to jsou peníze, které budou potřebovat, pokud se bude soutěžit v projektantských cenách. My dneska soutěžíme zhruba za 60 %. Poslední soutěž, kterou jsme otevírali teďka, bylo za 55 % projektantské ceny. Takže když se dívám, jakou mám dneska projekci, tak to trochu snižuju a říkám, že už nepotřebuju 25, ale když dostanu 13, tak mně to bude pravděpodobně stačit a nebudu se snažit do toho rozpočtu cpát peníze, které stejně neutratím a budu přesouvat do dalších let. To je podle mě normální, zodpovědné fungování ministerstva.

Václav MORAVEC, moderátor:

A tím, počkejte, pane předsedo, vydržte vteřinku.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

/Nesrozumitelné/.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Zatím tam nejsou, z těch 13 je tam 5 a proto říkám...

Václav MORAVEC, moderátor:

Tak vy se bráníte, pane předsedo, ale...

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Možná, možná to můžete jít projednat místo mě.

Václav MORAVEC, moderátor:

Tady jste slyšel, že už je tam 76, ale ještě to není na papíře. To je sice hezké, že...

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

A jak máme pracovat, když máme vládní materiál, je tam 71, připomínku se to...

Václav MORAVEC, moderátor:

Promiňte, já se jenom omlouvám, teď to berte jako opravdu nadsázku, jako byste byl v politice první den. Tady před týdnem ministr financí přizná, že vláda nemá priority, souhlasí s ním i přední ekonomové, od Pavla Kysilky přes Ludka Niedermayera. A tím se dostáváme, když je řeč o těch penězích na dálnice. Na rekonstrukci a modernizaci D1, nejvytíženější dálnice v zemi. Připomínám, že ta rekonstrukce začala v roce 2014, dokončena má být v roce 2020. Práce na rekonstrukci D1 jsou zhruba v polovině. Pardon 2013, to znamená 7 let, do roku 2020. Práce na rekonstrukci D1 jsou zhruba v polovině. Dokončených je 7 úseků. Stát za ně zaplatil, pane ministře, kolik dosud stála rekonstrukce D1?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Já vám to takto z hlavy nechci. Velmi upřímně.

Václav MORAVEC, moderátor:

Protože celkově měla stát rekonstrukce D1 20 miliard. Ukazuje se, že bude výrazně ta rekonstrukce levnější právě kvůli tomu, že ty, že ty stavební firmy nabízejí lepší ceny?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Velmi nízké ceny. Ano.

Václav MORAVEC, moderátor:

O kolik myslíte, že bude levnější?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Já jsem velmi skeptický ke všem číslům, které mám tady říct. Vy si je natočíte, a pak mi to za půl roku pustíte, takže to je velmi složité. Ale já se vrátím ještě k té jedničce. Tady se pořád říká problematická, náročná. Ano, je problematická a náročná, protože se staví nová dálnice ve stejné stopě. Prostě na tu dálnici se někdo vykašlal. Bylo nedávno 50leté výročí její zahájení. To znamená, čemu se díváme, že tu dálnici musíme přestavět a děláme to za extrémních podmínek. Na druhé straně já chci poděkovat řidičům, protože i sám mám zkušenosti a slyším od mnoha, přestože to někde se občas opravdu zadrhne a stojí, tak se na té dálnici dá jezdit, když se jezdí slušně a jezdí se v těch zúženích, kde jsou 2 plus 2 pruhy, požadovaných 80, tak ta dálnice je s menším držením 10, 15 minut do toho Brna průjezdná. Nechci říct v pohodě, ale je průjezdná.

Václav MORAVEC, moderátor:

Dá se říct, že zatím ta čísla ukazují, že by se mohla až třetina původně plánovaných nákladů na modernizaci D1 ušetřit?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Ano.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy; předseda poslaneckého klubu /ODS/:
Souhlasím.

Václav MORAVEC, moderátor:
Vy souhlasíte.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy; předseda poslaneckého klubu /ODS/:
Až třetina.

Václav MORAVEC, moderátor:
Až třetina.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy; předseda poslaneckého klubu /ODS/:
By se mohla ušetřit.

Václav MORAVEC, moderátor:
A to znamená, že i ty peníze, to je to, proč vy říkáte, že je to v některých případech nafouknuto, kdyby se vysoutěžilo méně, tedy pardon za více, ale soutěží se méně...

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Ale to, to platí pro všechny, nejenom D1 ale všechny úseky, protože tam, kde soutěžíme, tak je ta situace stejná.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy; předseda poslaneckého klubu /ODS/:
Ale musíme ale říct, v které fázi ekonomického cyklu jsme. Bohužel se, bohudík, bohužel, to má plusy i mínusy, začínáme se blížit k situaci 2008, 2009, kdy nejsou volné kapacity, a obávám se, že ty úspory nebudou díky tomu tak velké, jak byly v těch letech, kdy byla stagnace nebo, nebo krize. Ale to neovlivní žádný ministr. To je, to je prostě stav poptávky a nabídky na stavebním trhu. Ale myslím si, že ta třetina je docela reálné číslo jakoby celkové úspory na tu, na tu rekonstrukci.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Pane kolego, máte pravdu, na druhé straně je pro mě překvapivý, že přestože nejsou lidi v těch firmách, tak stále při otvírání nabídek se setkáváme s tím, že je to 60 %.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy; předseda poslaneckého klubu /ODS/:
Ale sám víte, že to občas dělá problém. Když si vzpomenu stavbu /nesrozumitelné/.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Dělá to obrovský problém. 1/11 je tragédie.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:
Potom jako ta samotná realizace /nesrozumitelné/, že prostě ta firma nakonec odejde z té stavby, protože si to zřejmě špatně spočítala nebo podsekla cenu. Takže ono to není úplně dobrá zpráva, pokud, pokud ty ceny jsou tak výrazně, výrazně nízké. My přece musíme chtít rozumnou cenu ale k

tomu skvělou kvalitu, jo. A někdy v těch soutěžích se to těžko odhaluje. Stát se těžko brání těm nízkým cenám, protože když je jedna, dobře, ale když jich dají 5, nemůžete 5 vyloučit pro mimořádně nízkou nabídkovou cenu. A to samozřejmě pak vyrábí problémy do budoucna při přípravě té stavby, při realizaci ale taky třeba při té záruce, jo.

Václav MORAVEC, moderátor:

Ono, ono bude ještě...

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Souhlas. Když vám zkrachuje ta firma, tak jako to už...

Václav MORAVEC, moderátor:

Dan ŤOK tady mluvil o tom, že i v příštím roce čeká řidiče, čekají řidiče výrazná omezení na D1. Připomeňme si, jak vypadal rok letošní, letošní stavební sezóna při modernizaci D1. Do zhruba konce letošního roku by se má, se má na této dálnici jezdit po 60 kilometrech zrekonstruované komunikace. Pane ministře, když jste se oba dva tady shodli na tom, že až třetinu nákladů, původně plánovaných nákladů ve výšce 20 miliard se ušetří při té modernizaci, neočekáváte nějaké komplikace s dokončením modernizované D1 do roku 2020?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

S dokončením určitě neočekávám. A musím říct, že my tady jsme i striktní, že chceme kvalitu. Například ještě se má do konce tohoto roku otevřít, se mají 2 úseky. Ten jeden se možná neotevře, protože necháme firmu udělat znovu betony. Ty prostě nevycházejí kvalitativně. A my tady budeme jako striktní investor trvat na tom, že dostaneme kvalitní práci.

Václav MORAVEC, moderátor:

To znamená, ukazuje se i na D1, že se, že někdy firmy tu práci šidí a že může dojít ke zdržení?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

My jsme tam od toho, abychom tyhle věci vychytali a abychom nebo abychom tvrdě vyžadovali, že tam bude kvalita, která je podepsaná. Já chci ještě doplnit jednu věc. Uvědomme si, že na D1 je desetiletá záruka na ten betonový povrch. Po 10 letech to má být v podstatě jako nové. Takže my budeme trvat na tom, že nám to po dokončení nebo před skončením garanční doby ty firmy buď upraví anebo možná tu horní vrstvu dají novou.

Václav MORAVEC, moderátor:

Který úsek se ukazuje tedy, že bude déle zavřený, než jste předpokládali?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

To je ten úsek kolem Jihlavy, kde máme kvalitativní problémy a já budu trvat na tom, že se to bude řešit tak, jak se to řešit má, to znamená, buď to bude mít všechny parametry, který má nebo se část toho bude bourat a dělat znova.

Václav MORAVEC, moderátor:

Jinými slovy u Jihlavy je pravděpodobné, že ta omezení budou delší dobu, protože...

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Já doufám, že ještě najdeme cestu, ale tady říkám, že to prostě problém je.

Václav MORAVEC, moderátor:

Prioritizace staveb. My jsme se toho dotkli i v souvislosti s tím státním, státním rozpočtem. Tady stavají i některé ekologické organizace, například ředitel Zeleného kruhu Daniel Vondrouš, tvrdí, že stále je problém i s výstavbou, že se staví tam, kde jsou povolení, nikoli že by se stát soustředil na několik projektů a ty co nejrychleji dokončil. Může toto změnit nový **ministr dopravy**?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Musí, protože pak stavět nebude, když tohleto nezmění. Já si myslím, že...

Václav MORAVEC, moderátor:

A proč se to nepodařilo vám?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

To má 2 důvody nebo 3 důvody. První důvod je, že je to, ten pokus byl učiněn ne úplně šťastně, pak byl slib paní ministryně Šlechtové, že to dá do stavebního zákona, tam se to nedostalo, takže já si myslím, že tady bude muset **ministerstvo dopravy** spoléhat samo na sebe.

Václav MORAVEC, moderátor:

Ted' mluvíte o zákonu o liniových stavbách tedy, chápu-li to správně?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Mluvím o zákonu o liniových stavbách nebo zákonu o urychlení výstavby.

Dan MORAVEC, redaktor:

To je to, na co jsem vás tady mučil několikrát.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Víte co, mučil, ale ta situace je taková, jaká je.

Václav MORAVEC, moderátor:

Mučil, ale aspoň to máte jako ANO ve volebním programu. Takže nesplněný...

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

No, to jsme měli, to jsme měli vždycky.

Václav MORAVEC, moderátor:

No právě. Ale když jste to nesplnili za 4 roky, tak to zase dáte si repete.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Ale druhá věc, druhá věc je, víte co... Ne, že dáme si repete, toto je věc, na které se musí, a tak jak říkal pan poslanec Stanjura, dopravy by měla být nepolitické téma. Tohleto je vrcholně politická

záležitost a to, že to není v tom zákoně stavebním, byla záležitost toho, že to prostě sněmovna ale dokonce ani Senát nechce. My tady prostě do těch věcí nechceme sahat, takže pak musíme říct občanům pravdu, prostě zatím politicky nechceme, aby se stavělo rychleji. Chceme, aby měl každý právo do toho házet vidle.

Václav MORAVEC, moderátor:

Počkejte, to zas není pravda, protože vy jste to prosadili do programového prohlášení vlády i do koaliční smlouvy, rozumějme zákon o liniových stavbách, ale váš předchůdce ho připravoval, vy jste říkal, že to považujete za zbytečné, když jste nastupoval.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Ne. Ne. Ne. To bylo trošku jinak.

Václav MORAVEC, moderátor:

Ne. To jste říkal. To bylo v tomto pořadu.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

No já jsem říkal, že v té fázi, tak jak je to udělaný, je to zbytečné proto, protože jestliže přeložíte zákon v Německu a jeho překlad pošlete na Legislativní radu vlády, tak dopadl tak, jak dopadl. To není záležitost, že je zbytečný. Byl by zbytečný v případě, že by se naplnilo to, co bylo slíbeno, že by se ty věci upravily ve stavebním zákoně. Ale je potřeba se k tomu vrátit. Já to cítím úplně stejně.

Václav MORAVEC, moderátor:

A na tom se shodnete obě dvě politické strany, rozumějme hnutí ANO i Občanská demokratická strana, pokud, pane předsedo Stanjuro, je zákon o liniových stavbách v podání ANO totéž co zákon o prioritních stavbách v podání ODS. Je to tak?

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

To já nevím, jestli je to totéž, protože ty pokusy, a pan ministr to popsal docela přesně a nemám, co bych k tomu dodal, ty pokusy, které byly v tomto volebním, v tomto volebním období, jenom chci říct, že ve sněmovně má vláda většinu, takže pokud to nechtěla většina, tak nebyla ani shoda ve vládní, ve vládní koalici na ty nástroje. My jsme si dali tu práci, i když máme velmi omezené prostředky, nemáme ty týmy legislativců, a nejenom že jsme z toho Německa to přeložili, ale popřemýšleli jsme, jak bychom to mohli udělat. A myslíme, že ta inspirace je dobrá a že to můžeme udělat. V sousedním Německu v zásadě mají 3, 3 zákony, které to řeší. První je zákon o výstavbě spolkových dálkových silnic. Na základě tohoto zákona vlastně Spolkový sněm, v našem případě by to byl Parlament České republiky, schvaluje stavby na 5 let, takzvaný plán, pak... Což si myslíme, že je dobře, jo. To je to, co jsme říkali, že nechceme mít obecný princip ale vyjmenované priority, na kterém je politická shoda a ta se dá jedine jako ve sněmovně...

Václav MORAVEC, moderátor:

Vy jste je vyjmenovali, D35, D43, Pražský okruh, D3 a D6.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Ty jsou minimálně. Pak k tomu mají zákon o spolkových komunikacích, a potom mají jakoby upravený správní řád. A to jsou 3 principy. Zaprvé sněmovna, parlament určí priority, zadruhé se to řeší speciálním zákonem. Je jediné řízení, ne jak u nás, je jediné řízení, v kterém se dělá EIA, v kterém se

dělají stanoviska dotčených orgánů, v kterém mohou ti, kteří s tím nesouhlasí, dávat své připomínky a protesty. V tom jednom řízení se na základě tohoto zákona se vlastně vydá povolení najednou a řeší to jediný úřad v tom Německu. Speciální zákona, jediné řízení, jediný úřad. A to je ta inspirace pro nás. My na tom už pracujeme, přestože jsme v opozici, s našimi omezenými možnostmi už se snažíme mít minimálně zásady toho zákona mít připravené. Nedá se to úplně opsat a přeložit, nicméně v tomto případě by to mělo na starosti **ministerstvo dopravy**. Myslíme, že ten, i ten princip z Německa, že se to posune v našem případě na kraje a ten kraj řeší ten úsek jedním řízením na celém úseku v jeho kraji, je dobře a je to jako speciální správní řád. Podle mě je to lepší cesta než to dávat do obecného stavebního zákona, protože tam se to, s tím se svezou plno jiných problémů a...

Václav MORAVEC, moderátor:

Jinými slovy, je možné, aby od říjnových voleb a sestavení vlády do roka a půl, a je to tak akutní, aby opravdu stát měl ty priority. Vy se na nich shodujete.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Je. Je.

Václav MORAVEC, moderátor:

To znamená, že do roka a půl by tady mohl být tento, tento zákon?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Já myslím, že to je naprosto nutný a je potřeba, aby se na tom dohodli všichni. Rychlá záležitost říci, že se chceme dohodnout, protože není co vymýšlet. To, co říká pan kolega, je to vymyšlený a je potřeba jenom aplikovat do našeho zákona.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Musíme se shodnout na těch principech, pak to dát legislativcům, ale nejdřív musí být politická shoda na těch principech, koalice, opozice, to musí být široká shoda ve sněmovně, to nemůže být hlasování o jeden hlas tam a jeden hlas zpátky, za 4 roky, že je to, že je to špatně. A podle mě se v příštím volebním období na základě toho zákona už dá i stavět, jo. A je to důležité. Když mluvíme o té D1, já pořád mluvím o té D35, to je totiž nejlepší odlehčení D1, jo.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Souhlas.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

A na to to aplikovat musíme. A druhá priorita, my je tam máme jako první dvě a je to i v tom pořadí, D35 a Pražský okruh, který, který je...

Václav MORAVEC, moderátor:

No to jsem, to jsem právě, promiňte, pane předsedo, jako byste mi chtěl brát vítr z plachet, protože na okruh jsem se chtěl zeptat, protože se mluví o R35, mluví se o D1 a Praha se cítí...

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Ne. Pražský okruh je velmi důležitý.

Václav MORAVEC, moderátor:

No počkejte, Praha říká, že ne, proto přišli s tím radikálním řešením letos v létě, že navrhuji...

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

To je politické řešení, ne radikální.

Václav MORAVEC, moderátor:

To je radikální politické řešení, protože Praha tvrdí, že **Ředitelství silnic a dálnic** i ministři dopravy podceňují Pražský okruh, pane ministře.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Ale to vůbec není pravda. To Praha ho podceňovala dlouhou dobu. Vždyť ta ztratila zásady územního rozvoje Prahy a další věci.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Ale já bych neřekl, že Praha dlouhodobě. Tato politická reprezentace v Praze se Stranou zelených to reálně nechce a neřekne to nahlas. Takže si vymýšlí zástupné důvody. Já mám rád...

Václav MORAVEC, moderátor:

No počkejte, jak byste teď tu situaci, protože vy myslíte, pane ministře, že opravdu ta radikální varianta Praze neprojde, tudíž na to, že vám píše...

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

To nemůže. To nemůže.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Ne. Ta je nezákonná.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Tady kdyby prošla, tak nám stojí **kamiony** až do Jihlavy. Možná až do Brna.

Václav MORAVEC, moderátor:

Takže vy si jenom myslíte, že to je politické prohlášení pražské radnice.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Já v to pevně doufám, protože by to byla naprostá blbost.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Já si tím naprosto souhlasím. Mluvím s kolegy, se svými kolegy stranickými z Prahy, kteří to vidí jinak než stávající. Ale to je věc stát, ne Prahy. To je třeba říct. Ten silniční okruh kolem Prahy nemůže být interpretován, že to je jenom pro Prahu. To je pro všechny, kteří potřebují Prahu objet, spojit z jedné dálnice na druhou, aby nemuseli dovnitř do Prahy. Takže ta řešení jsou v podstatě jednoduchá ale nepopulární. Trasu máme, je k tomu třeba dát ten zákon, tím se zlomí ten ideologický odpor, ideologický odpor a začít stavět.

Václav MORAVEC, moderátor:

Takže zákon o liniových stavbách respektive zákon o prioritních stavbách.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Sněmovna schválila, že to je prioritní.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Ve sněmovně musí být nalezena shoda. Já myslím, že bude nalezeno, že to je jedna z klíčových staveb.

Václav MORAVEC, moderátor:

A tím se rozjede stavba, dostavba Pražského okruhu, protože ho je polovina.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Ale současně k tomu musíme říct, že to má, a to zase musíme říct úplně otevřeně, že tím pádem může dojít k jistému omezení vlastnických práv, to znamená, pokud to takhle projde, jak my to připravujeme, začne se stavět a ten spor, který se vede s tím vlastníkem, bude o cenu za pozemky a ne o tom, jestli stavba ano nebo ne. Protože kdo jiný má dát veřejným zájem než zákon v České republice? Jo? Takhle to je. Ono, ono se to občas maskuje tím, že se tomu říká předběžná držba a podobně. V zásadě to znamená, nekritizuju vás, pane ministře, to říkají mnozí, v zásadě to znamená jisté omezení vlastnických práv, což pro mě jako pro pravicového politika, je to opravdu velmi citlivé téma, ale v tomto případě, pokud ta prioritní je schválena zákonem, tak si myslím, že k tomu dojít může. A pokud stát dá slušnou cenu, tak nakonec těch sporů nebude tolik. A my musíme být taky pružnější v tom, jak vyjednávat o té ceně, protože dneska stát má velmi zúženou roli, proto jsou mnohdy samosprávy úspěšnější, berou na sebe politické riziko, možná i jiné riziko, prostě umí dát třeba jinou cenu někomu, kdo dělá problémy než těm, kteří... Není to úplně správné, ale jediné tak...

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Není to férové.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Já vím, ale jediné tak tu stavbu posunete dopředu. Stát neumí měnit, neumí dělat náhradní pozemky.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Já s váma souhlasím.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Takže musíme být pružnější, aby i to **ŘSD** mělo zákonnější, víc zákonných možností, jak postupovat v případě...

Václav MORAVEC, moderátor:

Ale to je, to je zajímavá, to je zajímavá shoda, když je řeč o zákonech, tak to poslední velmi stručné téma se týká právě zákonů. Před pěti lety, respektive 5 let měla billboardová lobby a provozovatelé vnějších reklam, aby odstranili billboardy. Regulovat venkovní reklamu lze, stát k tomu měl i předtím dostatečnou legislativu, tvrdí Svaz provozovatelů venkovní reklamy. To, že stát nedokázal efektivně

využívat stávající právní možnosti, podle toho svazu vedlo k přemnožení billboardů. Připomeňme si jejich slova.

Marek PAVLAS, prezident Svazu provozovatelů venkovní reklamy; 30.8.2017:

Stát místo toho, aby jednotlivě pomocí svých úředníků řešil jednotlivé takovéto excesy a nějakým způsobem reguloval tu venkovní reklamu, změnil zákon. Změnil ho způsobem, který my nepovažujeme za šťastný. Ten zákon krom toho, že ho považujeme za neústavní, tak podle nás ten zákon je, je hloupý, je prostě plošně, plošně dopadá na, na veškerou venkovní reklamu.

Václav MORAVEC, moderátor:

Tolik tedy slova zástupců venkovní reklamy. Pane ministře, je pravda, že stát nechal ono množství billboardů, že teď se tady napočítalo, že například na D1 478 billboardů, 151 na D5, že to byla chyba státu?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

To já nechci hodnotit. Já si myslím, že nám to ani nepřísluší. Prostě se to stalo a stát se rozhodl, že udělá krok, že ty billboardy jako nebezpečnou záležitost odstraní a že je chce regulovat výraznějším způsobem a udělal věc velmi velkorysou.

Václav MORAVEC, moderátor:

Jak dlouho to potrvá, než 3 tisíce...

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

A to, že dal pětileté období, ve kterém se to má odstraňovat. Musím říct, že ten zákon má jeden problém a to, že nemá příliš zuby vůči těm, kteří ten billboard neodstraní. On jim dává poměrně velké podle mého názoru pravomoci nebo velké možnosti v tom manévrovat a to je jediné, co já bych k tomu zákonu možná měl výhradu. Ale jinak si myslím, že je správně.

Václav MORAVEC, moderátor:

3 tisíce billboardů, jak dlouho je bude odstraňovat vzhledem k tomu, že je na to jedna četa na **Ředitelství silnic a dálnic**, tak to bude trvat 30 nebo kolik let?

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Víte, my jsme, my jsme nevybudovali, my jsme nevybudovali **ŘSD** na to, aby odstraňoval billboardy. Ty tam měl odstranit podle smlouvy ten, který je tam postavil. Takže to je jednoznačný. Druhá věc je, ano, máte pravdu, těch billboardů je hodně, a pokud se jejich provozovatelé nerozhodnou k normálnímu chování a řekl bych k chování podle zákona a neodstraní je, tak holt na státu zůstane, že to bude muset odstranit on přes **Ředitelství silnic a dálnic** a u jedniček přes kraje. Tak...

Václav MORAVEC, moderátor:

Zatím se nezdá. Většina tedy zůstává, to znamená...

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Zatím se nezdá. Takže my budeme pravděpodobně muset vypsát státní zakázku na to, abychom našli někoho, kdo nám to bude odstraňovat a bohužel, že je jich tolik, tak to bude možná nadlimitní, tím pádem další problémy.

Václav MORAVEC, moderátor:

Vy byste to jel přes státní zakázku, tedy přes výběrové řízení na odstranění tří tisícovek billboardů, do kterého když se přihlásí billboardové lobby, tak budeme těch 30 let odstraňovat tady billboardy.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Ale to nebudeme. My ty čtyř uděláme dvě a budou...

Václav MORAVEC, moderátor:

Takže 15 let.

Zbyněk STANJURA, bývalý ministr dopravy; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Já myslím, že to řešení nebude tak radikální. Ono dneska možná takhle vypadá. Přece v rukou, tady je ještě třetí strana, nejenom stát a vlastníci billboardů. Já nechci říkat lobby, každý hájí svoje zájmy, je to legitimní, tady se ty zájmy střetly. Zájem státu je jiný než zákon těch, kteří provozují venkovní reklamu. A pak je tu ta třetí strana, to jsou ti objednatelé. A ti, když budou respektovat zákon, jako my například v kampani, já vím, že nechcete o kampani slyšet, když budeme respektovat zákon, nebudem to tam objednávat, tak to ztratí tu ekonomickou přitažlivost, jo. Takže to si myslím, že to nakonec nebude, že by ten stát odstraňoval 3 tisíce. Uvidíme, až budou první správní rozhodnutí, to stát udělá na své náklady a vyzve tu firmu, aby podle smlouvy ty náklady státu, státu nahradila. Podle mě to, až dobehne, tak nakonec těch sporů nebude tolik a já myslím, že stát nebude řezat 3 tisíce billboardů. Ono je velmi pravděpodobné, že těch 3 tisíce billboardů vznikne někde jinde, tam kde to zákon povoluje. To abychom věděli, že to je pravděpodobná reakce, abychom si nemysleli, že takhle přijmem zákon a venkovní reklama prostě není.

Václav MORAVEC, moderátor:

Že zmizí venkovní reklama. Hosté první hodiny dnešních Otázek **Dan Ťok, ministr dopravy** z hnutí ANO, a bývalý **ministr dopravy**, předseda poslaneckého klubu ODS Zbyněk Stanjura. Děkuji za tuto věcnou diskusi a těším se na další.

Dan ŤOK, ministr dopravy /nestr. za ANO/:

Děkuji za pozvání a loučím se s vámi i s diváky.

Zbyněk STANJURA, bývalý **ministr dopravy**; předseda poslaneckého klubu /ODS/:

Taky děkuji za pozvání. Na shledanou.

Václav MORAVEC, moderátor:

Nezávislost policie, soudců, žalobců. Nejen o spravedlnosti v Česku druhá hodina Otázek. Přepněte si na zpravodajskou čtyřladvacítku. Hosty policejní prezident Tomáš Tuhý, předseda Nejvyššího správního soudu Josef Baxa, nejvyšší státní zástupce Pavel Zeman. Pokračujeme po stručných zprávách na ČT24.

Státní fond dopravní infrastruktury má naplánovaný rozpočet. Zaznamená pokles o pět miliard

Ministr dopravy **Dan Ťok** má s ministerstvem financí již předjednané zvýšení rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na příští rok oproti avizovanému plánu o pět miliard na 76 miliard korun.

I tak by šlo meziročně o pětimiliardový pokles. Státní rozpočet bude vláda schvalovat 25. září.

Rozpočet fondu kritizoval předseda poslaneckého klubu ODS a bývalý **ministr dopravy** Zbyněk Stanjura. Podle něj vláda sice tvrdí, že je stavba dopravní infrastruktury pro ní prioritou, meziročně však plánuje peníze na tyto stavby snížit. Podle něho by proti střednědobým výhledům schvalovaným sněmovnou v loňském roce mělo jít o snížení o 25 miliard korun. **Ťok** však uvedl, že již na příští rok vyjednal pět miliard korun navíc, rozpočet SFDI by tak měl mít k dispozici 76 miliard korun, možná i o něco více.

Ministr financí Ivan Pilný v minulém týdnu vyzval jednotlivá ministerstva, aby naopak do rozpočtu přispěla ze svých vlastních rezerv. Přestože ministr zvýšil v novém návrhu rozpočtu příjmy a výdaje státu o 21 miliard korun proti červnovému návrhu, stále kvůli avizovanému navýšení platů zaměstnanců ve veřejné sféře příjmy státu nadále zcela nestačí.

V diskusi se dnes politici věnovali i konkrétním dopravním stavbám. Ministr potvrdil, že nejnovější část dálnice D8 na Litoměřicku se řidičům otevře bez omezení 20. září. Zbývá však dodělat část prací na stabilizaci dálnice, v příštím roce během stavební sezony tak bude provoz omezený.

Celá dálnice D8 je v provozu od konce loňského roku, uvedený úsek na Litoměřicku ale mohou řidiči zatím projíždět pouze v jednom jízdním pásu. Stanjura dodal, že v tom, že se na několik měsíců dálnice celá otevře, aby se znovu částečně provoz v příštím roce omezil, vidí volby. Svě zástupce do Poslanecké sněmovny budou volit čeští občané v říjnu.

Do konce letošního roku měly být podle **Ťoka** otevřeny dva úseky zmodernizované dálnice D1. "Do konce tohoto roku se mají otevřít dva nové úseky, ten jeden se však možná neotevře, protože necháme firmu udělat znovu betony, ty nevycházejí kvalitativně," řekl **Ťok**. Jde o část stavby u Jihlavy. "Stát trvá na tom, aby se odvedly kvalitní práce," dodal ministr.

Připomněl, že po modernizaci dálnice ještě trvá desetiletá záruční doba. "Po deseti letech to má být v podstatě jako nové," uvedl. Před koncem garanční doby by tak nejspíš ještě měly firmy opravenou dálnici upravit nebo nahradit její svrchní vrstvu.

Práce na rekonstrukci dálnice D1 mezi Prahou a Brnem jsou nyní zhruba v polovině. Dokončených je sedm úseků, které stát vyšly na čtyři miliardy korun, dalších šest úseků za necelých pět miliard Kč je v současnosti nadále rozestavěných. Celkem se má na D1 opravit 21 úseků, zbylých osm úseků se však bude opravovat až v letech 2018 až 2020, vyplývá z informací **Ředitelství silnic a dálnic**, které je investorem stavby, z počátku září.

