

## **Zápis ze zasedání**

### **Pracovního týmu RHSD ČR pro dopravu a dopravní infrastrukturu (PT RHSD)**

Datum a čas: 23. října 2020, od 15:00 hodin

Místo: videokonference

Program jednání:

- 1. Přehled přípravy dopravních staveb s plánovaným zahájením v nejbližších letech a stavebními náklady nad 300 mil. Kč**
- 2. Stav přípravy operačních programů pro III. programovací období EU, zejména pak aktuální množství finančních prostředků pro financování DI (jednotlivé nástroje a fondy) – FS, ERDF, CEF, RRF, JTF**
- 3. Aktuální situace výběrového řízení na PPP projekt**
- 4. Analýza alternativ financování silnic II. a III. třídy; Vývoj rozpočtu SFDI na rok 2021**
- 5. Program „COVID – BUS“**
- 6. Dopravní politika a mýtné**
- 7. Koncepce veřejné dopravy 2020 – 2025 po vypořádání připomínek**
- 8. Podpora železničních dopravců využívajících elektrickou trakci jako součást podpory dekarbonizace dopravy**
- 9. Podpora ETCS – pro vybudování infrastruktury; pro modernizaci vozidlového parku**
- 10. Různé – ústní informace**

Jednání Pracovního týmu RHSD ČR pro dopravu a dopravní infrastrukturu (dále „pracovní tým“ nebo též „PT“) bylo svoláno z podnětu zástupce ČMKOS. Sociální partneři byli následně osloveni s žádostí o zaslání témat jednání (viz program jednání). Ke všem jednotlivým bodům programu byly zpracovány podrobné podklady, které byly členům PT rozeslány.

Jednání bylo zahájeno panem ministrem, který úvodem vyzval sociální partnery ke sdělení klíčových věcí, které je potřeba řešit.

Ze strany zástupce ČMKOS byl s ohledem na současnou situaci zmíněn problém odbavování cestujících v příměstských a meziměstských autobusech, kde je kontakt řidiče s cestujícími bezprostřední (výměna peněz a jízdenek z ruky do ruky, aniž by bylo nějaké oddělení jako např. u pokladních v obchodě). Začíná se projevovat nemocnost v některých firmách. V té souvislosti upozornil na otázku spojenou se zabezpečením dostatku řidičů pro zajišťování dopravní obslužnosti.

Ideálním řešením dle zástupce ČMKOS by bylo, kdyby řidiči nemuseli vůbec cestující odbavovat, minimálně plexisklo by bylo užitečné.

Ze strany MD byla uvedená poznámka vzata jako námět k řešení. Následně byly projednávány jednotlivé body programu jednání.

### **1) Přehled přípravy dopravních staveb s plánovaným zahájením v nejbližších letech a stavebními náklady nad 300 mil. Kč**

Členům PT byl předložen již tradiční materiál, tj. přehled stavu přípravy staveb k 17.9.2020 s výhledem staveb připravovaných k zahájení letos a v následujících dvou letech s primárním důrazem na rok 2021. V souvislosti s tím bylo zmíněno schválení rozpočtu se zásadním navýšením (ve výši 127,5 mld. Kč).

Ze strany zástupce KZPS z odvětví stavebnictví bylo vyjádřeno poděkování za aktualizaci materiálu a celkové zlepšení situace v dané oblasti. K samotnému materiálu byla vznesena jedna technická poznámka pro sestavování příštích přehledů staveb, a to, aby byly v seznamu uvedeny všechny stavby nad 300 mil. Kč, jejichž zahájení je předpokládáno do konce roku 2023.

V reakci na to bylo zástupcem MD sděleno, že plán je připraven na 3leté období, je zde primárně rok 2020, 2021, 2022. S tím, jak se blíží konec roku 2020 a začátek r. 2021, bude relevantní se zabývat rokem 2023 detailněji. Zejména druhá polovina roku 2023 je zatím otazníkem, co všechno reálně bude zahájeno s ohledem na získaná územní rozhodnutí, resp. stavební povolení. Materiál bude postupně doplňován, rok 2023 bude zpřesňován při dalších revizích přehledu.

Ze strany zástupce SFDI bylo doplněno, že požadavky všech státních investorů (ŘSD, Správa železnic, ŘVC) nebyly nijak kráceny, tj. mají dostatek finančních prostředků na záměry, se kterými se počítá i které byly uvedeny v Národním investičním plánu.

**Závěr:** Materiál s názvem „Přehled přípravy dopravních staveb s plánovaným zahájením v nejbližších letech a stavebními náklady nad 300 mil. Kč“, byl členy pracovního týmu projednán. K samotnému materiálu byla vznesena jedna technická poznámka pro sestavování příštích přehledů staveb, a to, aby byly v seznamu uvedeny všechny stavby nad 300 mil. Kč, jejichž zahájení je předpokládáno do konce roku 2023. Zástupcem MD bylo sděleno, že materiál bude postupně doplňován, rok 2023 bude zpřesňován při dalších revizích přehledu.

### **2) Stav přípravy operačních programů pro III. programovací období EU, zejména pak aktuální množství finančních prostředků pro financování DI (jednotlivé nástroje a fondy) – FS, ERDF, CEF, RRF, JTF**

Úvodem byl zmíněn Fond obnovy (RRF). V rámci národního plánu obnovy, který pro využití RRF připravuje MPO ve spolupráci s ostatními resorty, je předpokládáno využití 45 mld. Kč<sup>1</sup> v oblastech elektrizace, modernizace a digitalizace železnic, zvyšování bezpečnosti a snižování environmentálních dopadů provozu na silniční síti, modernizace železničních kolejových vozidel, městské veřejné dopravy

---

<sup>1</sup> Aktuálně k dnešnímu datu je to 36 mld. v komponentách, které budou řízeny ze strany MD plus cca 4 až 5 mld., v komponentách dalších resortů

a infrastruktury i dopravních prostředků pro čistou mobilitu. Ze strany Evropy je tlak, aby se jednalo o projekty spjaté s digitální infrastrukturou nebo s infrastrukturou, která má co dočinění s řešením klimatu. Současný stav je takový, že byla připravena jednotlivá témata, sestaveny možnosti zacílení za jednotlivé rezorty. Očekává se, že vláda bude toto projednávat v průběhu listopadu již s EK, po Vánocích by mohlo dojít ke schválení. V rozpočtu SFDI se počítá s částkou 15 mld. Kč na rok 2021.

Nejdůležitější pro MD je Operační program Doprava 2021 – 2027 (OPD3), který se v současné době nachází v nejpropracovanějším stádiu. ČR bude vyjednávat Dohodu o partnerství s EK, kde se musí finálně stabilizovat jednotlivá témata, zacílení oblasti a finanční alokace. Jakmile bude pro ČR finanční alokace potvrzena, budou se stabilizovat jednotlivé osy. Předpokládá se, že budou 4 prioritní osy: Priorita 1 Evropská, celostátní a regionální mobilita v silniční a železniční dopravě; Priorita 2 Celostátní a regionální mobilita v silniční dopravě; Priorita 3 Udržitelná městská mobilita a alternativní paliva; Priorita 4 Technická pomoc. Zjednodušeně řečeno Priorita 1 by měla být zaměřena na vše, co se týká transevropských sítí (silnice, železnice, u železnice i mimo síť TEN-T). Priorita 2 by měla být zaměřena zejména na silnice mimo síť TEN-T. Priorita 3 je zaměřena na udržitelnou městskou mobilitu a alternativní paliva (otázky městské hromadné dopravy, tramvajové tratě, trolejbusové tratě, vozovny, dobíjecí/plnicí stanice). Priorita 4 Technická pomoc - rozsah podporovaných aktivit podobný jako v současném programovém období. Celková alokace by měla být cca přes 100 mld. Kč.

Další téma, které se vyjednává, je CEF. V současné době se připravují podklady pro CEF2 na 2021 – 2027. V oblasti dopravy bude CEF 2 zaměřen podobně jako jeho předchůdce. V oblasti budování TEN-T jsou způsobilé projekty na hlavní síti a přeshraniční a chybějící spojení na globální síti. Deklaruje se vyšší zaměření na čisté formy dopravy, takže podpora silničních projektů bude velmi omezená. V oblasti modernizace TEN-T se bude opět podporovat zavádění zabezpečovacího zařízení ERTMS/ETCS, infrastruktura pro alternativní paliva, telematika, kombinovaná doprava atd.

Novým tématem v rámci nového období bude Fond pro spravedlivou transformaci (JTF), který by se měl zabývat podporou specifických krajů, tj. Ústeckého, Moravskoslezského a Karlovarského. Nebude zde tolik prostoru pro dopravní projekty (uvažuje se o některých železničních).

V rámci diskuze zástupce KZPS z odvětví stavebnictví uvedl, že podklad je zpracován velmi dobře. Uvedená čísla jsou velmi zajímavá, nicméně vyjádřil své obavy z hlediska rétoriky Bruselu, k jakým projektům budou směřovány evropské peníze (trendem Evropy je hledisko ekologie, snížení energetické náročnosti, digitalizace apod., tj. ubírá se to jiným směrem než v předchozích obdobích). Poukázal na investiční část do staveb dopravní infrastruktury jako důležitou k pokrytí. Nabídl panu ministru podporu v rámci velké tripartity.

Ze strany MD bylo poznamenáno, že hlavní slovo v Evropě již není ekologie, ale klima.

Ze strany zástupce SP ČR byl vznesen dotaz k alokaci OPD, tj. s jakou finální alokací se počítá. A dále doplňující otázka, pokud prostředků bude více, zda je možná diskuze na platformě pro přípravu OPD o nějakém nastavení podrobnějších témat alokace (např. náměty na programy pro kolejová vozidla).

MD očekává, že bude alokace finalizována někde mezi 110 a 115 mld. Kč. Primárně je to myšleno na realizaci dopravních staveb jako takových s tím, že se sledují také některé neinfrastrukturní počiny. Co se týče vozidel, hledí se v tomto směru spíše na RRF. Jedná se o mechanismus, který nemusí být řešen cestou SFDI. Je to dáno zčásti i pravidly, u RRF se dnes diskutuje o letech 2021, 2022, 2023, kdy je zájem mít zazávanováno (postupně do roku 2022 až 70% alokace, do r. 2023 prakticky vše). Je potřeba, aby jednotliví dopravci a objednatelé byli na to připraveni. Debata ve vztahu k OPD se vedla,

zatím zvítězil názor ponechat prostředky zejména na infrastrukturu. Není to sice uzavřené, nicméně vozidla by měla být řešena spíše mimo OPD.

### **3) Aktuální situace výběrového řízení na PPP projekt**

Ministerstvo dopravy obdrželo dne 17.9.2020 finální nabídky na pilotní PPP projekt výstavby, provozu a údržby dálnice D4 mezi Příbramí a Pískem. V současné době probíhá finální fáze kontroly jednotlivých částí nabídek 2 koncesionářů, kterými jsou Konsorcium **DIVia** (tvořený společnostmi VINCI Highways SAS, VINCI Concessions SAS a Meridiam Investments SAS) a Konsorcium **Via 4 - jižní spojení** (tvořený společnostmi PORR Beteiligungen und Management GmbH, Macquarie Corporate Holdings Pty Limited (UK Branch), Obrascon Huarte Lain, S.A., Egis Projects S.A. a SK Engineering & Construction Co. Ltd.). Předpokládá se vydání rozhodnutí o nejvýhodnější nabídce na počátku listopadu 2020 (nejpozději do poloviny listopadu). Podpis smlouvy pak bude ještě záviset na souhlasu vlády a Poslanecké sněmovny v souladu se zákonem o pozemních komunikacích. Bude-li Koncesionářská smlouva schválena vládou a Poslaneckou sněmovnou do konce roku 2020, budou práce na staveništi zahájeny v březnu 2021. Nikdy jsme nebyli blíže druhému PPP projektu.

### **4) Analýza alternativ financování silnic II. a III. třídy; Vývoj rozpočtu SFDI na rok 2021**

Celkový rozpočet SFDI je sestaven ve výši 127,5 mld. Kč. Jedná se o proinvestiční rozpočet, na investiční výdaje je alokováno 83 mld. Kč., na neinvestiční výdaje je alokováno celkem 44,5 mld. Kč. Jedná se o rekordní rozpočet z pohledu ŘSD (61 mld. Kč), u Správy železnic se jedná o 53 mld. Kč. Co se týká silnic II. a III. třídy, je to poprvé v historii, kdy na opravy a rekonstrukce silnic II. a III. třídy je alokováno přímo v rozpočtu SFDI celkem 4 mld. Kč. Současně přes 3 mld. Kč je na akce, které vycházejí z usnesení vlády (např. přivaděče k D35, průmyslová zóna Škoda Kvasiny a další). Rovněž SFDI počítá s více než 2 mld. Kč na příspěvky, které poskytuje městům a obcím na bezpečnostní opatření, bezbariérové chodníky, cyklostezky, křižení apod.

Zástupce KZPS z odvětví stavebnictví poděkoval, že rozpočty jsou velmi ambiciózní a velmi pozitivní pro stavebnictví, které tuto podporu potřebuje. Pozitivně hodnotil skutečnost ohledně alokace 4 mld. Kč na opravy a rekonstrukce silnic II. a III. třídy přímo v rozpočtu SFDI, byť se nejedná zřejmě o systémové řešení, ale ad hoc pro příští rok. Z jeho strany byly vzneseny dva dotazy, první se týkal plnění letošního rozpočtu SFDI ke dni 23. 10. Druhý dotaz směřoval k financování SFDI, konkrétně proč součástí příjmů SFDI nejsou poplatky za použití železniční dopravní cesty (jako analogie se silnicemi – silniční daň, mýto atd.).

K prvnímu dotazu bylo zástupcem SFDI uvedeno, že k dnešnímu datu je vyčerpáno cca 82 mld. Kč, což je na úrovni 65-66% upraveného rozpočtu. Ve srovnání s loňským rokem ve stejném období k dnešnímu datu bylo vyčerpáno o 18 mld. Kč méně, čerpání je tedy velmi příznivé. Ze strany ŘSD a Správy železnic bylo potvrzeno, že prostředky na rok 2020 vyčerpají v nejvyšší možné výši. Rovněž kraje potvrzují, že většina prostředků by měla být vyčerpána. Snahou je maximálně vyčerpat finanční prostředky v letošním roce, abychom dokázali, že doprava je schopná peníze spotřebovat. K druhému dotazu bylo zástupcem MD uvedeno, že poplatek za použití železniční dopravní cesty nikdy nebyl příjmem SFDI a vždy od svého vzniku byl nasměrován zpět do Správy železniční dopravní cesty (dnes Správy železnic), což odpovídá požadavkům evropských směrnic.

## **5) Program „COVID – BUS“**

Ministerstvo dopravy připravilo dotační program pro podporu podnikatelů v nepravidelné autobusové dopravě postižených celosvětovým šířením onemocnění COVID - 19 v roce 2020. Tento sektor patří mezi nejpostiženější části ekonomiky, jedná se totiž o zájezdovou autobusovou dopravu, která tak, jako jiná odvětví, jejichž základem je skupinové cestování osob, byla tvrdě zasažena jak nezbytnými restriktivními opatřeními spojenými s řešením epidemie COVID - 19, tak i změnou chování lidí v dopravě a turistickém ruchu vyvolanou touto epidemií. Ministerstvo dopravy na uvedenou podporu připravilo 1 mld. Kč v roce 2020. Podpora bude vyhlášena, vyhodnocena a proplacena v období 4. čtvrtletí 2020. Veškeré informace k uvedenému programu byly zveřejněny na webových stránkách MD s tím, že žádosti o podporu lze podávat od 26. 10. do 25. 11. 2020. Dotazy jsou průběžně odpovídány na webových stránkách. Základní parametry programu jsou uvedeny v podkladu k tomuto bodu. Zdroje na tento program pochází z rezortu dopravy a rezortu průmyslu a obchodu.

Ze strany zástupce SP ČR byl vznesen dotaz, zda došlo ve znění programu k nějakým výraznějším změnám oproti verzi materiálu do mezirezortního připomínkového řízení.

Zástupce MD sdělil, že byly provedeny drobné úpravy. Jednou z těchto změn bylo nelimitování emisní normy Euro 2 rokem 2000 (tj. týká se rovněž autobusů, které splňují normu Euro 2 a jsou starší než r. 2000).

## **6) Dopravní politika a mýtné**

Dokument „Dopravní politika ČR pro období 2021 - 2027 s výhledem do roku 2050“ je po mezirezortním připomínkovém řízení. Reflektuje současný důraz Evropské unie na otázku klimatické změny a snižování emisí skleníkových plynů. Jednou z podmnožin je nízkoemisní mobilita, založená na využívání alternativních paliv a pohonů v dopravě. V rámci OPD budou připravovány finanční prostředky na výstavbu dobíjecích stanic, plnicích stanic na CNG, LNG a vodík, což jsou další alternativní paliva kromě elektromobility, které jsou smysluplné pro další rozvoj z hlediska skladby vozového parku. Na poli železničních vozidel jsou také ambice zkoušet i jiné zdroje než pouze elektrická vozidla. Předpokládá se, že dieselová vozidla budou postupně nahrazována. Dopravní politika je začleněna do Národní hospodářské strategie, rovněž se z ní částečně vycházelo při přípravě Národního plánu obnovy.

Dalším tématem týkajícím se silniční dopravy je diskuze o tom, jakým způsobem zohledňovat vlastnosti jednotlivých vozidel v rámci mýtného systému. Nově je zaveden tříšložkový systém a je zde rovněž snaha zohlednit aspekty vlivu vozidla na životní prostředí v jednotkových sazbách podle emisních tříd. Již v současnosti jsou od mýta osvobozena veškerá elektrická vozidla (včetně vodíkových vozidel). V současné době MD hledá řešení, jak zvýhodnit vozidla na LNG, a to minimálně v části mýtného, která se váže na znečištění ovzduší.

## **7) Koncepce veřejné dopravy 2020 – 2025 po vypořádání připomínek**

Vláda schválila Koncepci veřejné dopravy usnesením č. 1008 dne 12. října 2020. Ve vztahu k samotné koncepci je třeba konstatovat, že na vývoj veřejné dopravy bude mít zásadní vliv plnění navazujících opatření, uvedených v části páté materiálu. Zejména přezkum kompetencí objednatelů ve veřejné dopravě (spojený s možností přenosu kompetencí v železniční dopravě na stát), případná revize nastavení způsobu financování dopravní obslužnosti a další navazující opatření, jako je tvorba koncesního modelu na železnici nebo změna minimálních standardů, mohou přispět k vhodnějšímu a efektivnějšímu režimu fungování veřejné dopravy napříč Českou republikou.

Zástupce SP ČR vznesl dotaz, zda lze počítat s daty uvedenými v Konceptu veřejné dopravy, resp. s harmonogramem předkládání jednotlivých materiálů, které jsou v podstatě důležitější než obecná část koncepce.

V reakci na to bylo sděleno, že cílem MD je samozřejmě všechna tam uvedená data naplnit.

Zástupce ASO (OSŽ) konstatoval, že přijatá koncepce má v řadě případů charakter ten, že je jakousi rekapitulací možností s tím, že k výběru možnosti bude docházet teprve přijetím prováděcích materiálů, resp. opatření pro realizaci. Požádal o ujištění, že jakmile se tyto materiály začnou zpracovávat, budou opět projednávány se sociálními partnery, neboť se jedná o záležitosti mající dopady do zaměstnanosti atd.

## **8) Podpora železničních dopravců využívajících elektrickou trakci jako součást podpory dekarbonizace dopravy**

Základním nástrojem, kterým chce MD podpořit elektrickou trakci na železnici, je snížení poplatků na obnovitelné zdroje energie. K uvedenému probíhají intenzivní jednání s MPO. Možné snížení poplatků je vnímáno jako podpora perspektivní části železnice, tj. té elektrizované a jakýsi doplněk ke snížení spotřební daně na naftu, které určitým způsobem podpořilo diesellovou část železnice. Co se týká podpory nákupu vozidel, MD předpokládá, že vozidla, která se budou pořizovat z nového nástroje RRF, budou v převážné míře elektrická nebo s novými alternativními pohony.

Zástupce ASO (OSŽ) poděkoval za zpracování odpovědí k jejich dotazům. Vnímá jako důležitou informaci, že s nějakou podporou v nákupu elektrických vozidel se počítá. Vznesl dotaz, zda se jedná o podporu nákupu vozidel dopravci (a ne třeba objednateli).

Zástupce MD uvedl, že je tím myšlena podpora nákupu vozidel primárně dopravci. Doplnil, že existuje také představa ze strany MMR, že ta část RRF, která jde za MMR, by mohla být věnována vozidlům pro příměstskou dopravu, resp. tramvajová vozidla, případně trolejbusy. Vše se odvíjí od finální částky, která bude k dispozici od RRF, a to, zda bude financování vozidel přijatelné pro schválení v rámci RRF.

Zástupce ASO (OSŽ) poznamenal, že v podpoře nákupu vozidel dopravci vidí příležitost pro národního dopravce ČD z hlediska rozstřelů, resp. porovnávání nabídek a soutěží. V té souvislosti poukázal na poslední rozstřel ČD vs. Arriva a nabídku nových vozidel v porovnání s použitými renovovanými zahraničními vozidly.

## **9) Podpora ETCS – pro vybudování infrastruktury; pro modernizaci vozidlového parku**

V intervalu přibližně jednou za tři týdny probíhá mimořádná bezpečnostní komise pro železnici vedená panem ministrem, která vznikla jakožto důsledek všech mimořádných událostí, ke kterým došlo v průběhu léta. Je složena řádově z 15 osob z oblasti resortu, zástupce strojvedoucích, z oblasti akademické, z oblasti všech klíčových institucí a organizací (Správa železnic, DÚ, DI). Důsledně se pracuje na 5 resp. 6 pilířích (tj. od pilíře typu legislativy, tj. změny zákonů přes železniční přejezdy až po kácení porostů podél železnice, oblast D3 tratí, oblast ETCS). ETCS je dlouhodobý projekt, kterému je v současné době věnována vyšší míra pozornosti. Diskuze probíhaly nad tím, jakým způsobem zabezpečit lokální tratě, na kterých došlo k problematikým nehodám, zejména na Karlovarsku. V rámci bezpečnostní komise vzniká postupně detailní strategie, která do konce roku stanoví u každé tratě v ČR, kdy tato trať bude vybavena systémem ETCS a kdy na ní bude následně zavedený výhradní

provoz ETCS, což je důležité z hlediska zvýšení bezpečnosti (do té doby, dokud se na trati bude pohybovat jediný nevybavený vlak, tento se stává v podstatě rizikem pro ostatní vlaky vybavené).

Financování ETCS je velkou prioritou i v novém programovém období, podpora předpokládá zdroje z OPD 2021 – 2027, CEF 2 a případně i z RRF. Co se týká vybavování vozidel palubními jednotkami ETCS, je vedena velká diskuze s dopravci i s objednateli. Primárním nástrojem pro financování palubních jednotek ETCS v novém programovém období bude CEF2. Rovněž se počítá i s podporou z OPD3. Financuje se rovněž z národních peněz ze SFDI. V letošním roce byla vyhlášena výzva ve výši 400 mil. Kč s termínem do 31. 10. 2020. Na rok 2021 se plánuje další výzva ve stejném rozsahu. Také možnost nákupu nových vozidel z RRF, z určité části řeší i problém s vybavováním vozidel ETCS (nejlepší vozidlo je takové, které se nakoupí jako nové, již vybavené systémem ETCS).

## **10) Různé – ústní informace**

Ze strany zástupce ASO (OSŽ) bylo otevřeno téma soutěže v rámci R14 a R27. Uvedl, že při rozhodování o výběru dopravce na lince R14 byla zohledněna především nabídnutá cena, resp. požadovaná výše dotace a že se dostatečně nezohlednila skutečnost, že by bylo dobré zlepšovat standardy pro invalidní osoby. Je jisté, že stávající vozidla ČD, která tam jsou provozována, vzhledem k tomu, že mají invalidní plošiny, poskytují vyšší standard, než vozidla nabízená Arrivou. A stejně tak ta nová vozidla, která by se kupovala, již s vybavením ETCS, by také byla lépe vybavena pro invalidní osoby. Jako druhou záležitost uvedl, že vnímají negativně to, že se Arrivě bude tolerovat, že místo osobních pokladníků mohou být ve stanicích pouze automaty. Přítomnost živého člověka na nádraží je důležitá. Pokud by se na toto přistoupilo jako na princip, že můžou automaty nahrazovat i na rychlíkových linkách živou práci, tak je to přímé ohrožení pro zaměstnance ČD, kteří dnes v řadě pokladen pracují. Je to sociálně citlivá otázka. Nicméně rovněž postrádá smysl, když na jednu stranu modernizujeme nádraží a na druhou stranu „vyženeme“ všechny personál.

Zástupcem MD bylo zdůrazněno, že požadavky na přepravu zdravotně postižených jsou pro dopravce ve smlouvách o veřejných službách stejné. Předmětem průzkumu byl jednotný text, tj. pro oba dopravce byly stanoveny stejné podmínky. Zároveň probíhala diskuze s NRZP. Rovněž proběhlo jednání NRZP a dopravce Arriva, kdy ji byly představeny jednotlivé vozy, které by měly být na lince R14 provozovány a plně naplňují jak požadavky MD, tak dle dostupných informací požadavky z hlediska NRZP. Co se týká automatů a pokladen je nutné znovu odkázat na ustanovení, která vycházejí ze stávajících smluv s ČD. Jsou stanice, kde se jednoznačně požaduje zajištění staničního prodeje. U stanic, kde je frekvence cestujících menší či využívají spíše dlouhodobé doklady, se ponechává plně na vůli dopravce, zda využije osobní pokladnu či nějaký jiný způsob prodeje. Podmínky jsou takto nastavené v tzv. velké smlouvě s ČD, která byla loni podepsána a stejně tak v rámci tohoto průzkumu oba dopravci dostali totožný text a nabídka proto byla plně v jejich kompetenci. Rozdíl v nabídce ceny byl zásadní (300 mil. Kč), oproti minulosti došlo u ČD k 25 % navýšení ceny. Prioritní je samozřejmě to, aby byl zabezpečen servis pro koncového zákazníka tj. pro cestujícího.

Zástupce ASO (OSŽ) v reakci na to uvedl, že nemají pochybnost o tom, že zadání bylo pro oba subjekty stejné. Nicméně se stále domnívá, že se jedná o zhoršení standardů.

Zapsala: Mgr. Petra Smolová

Schválil: Ing. Ladislav Němec