

Zápis ze zasedání

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

Datum a čas: 20. listopadu 2023, od 13:30 hodin
Místo: Velké kolegium, Ministerstvo dopravy
Přítomni: dle prezenční listiny

Program jednání:

1. Přehled přípravy dopravních staveb s plánovaným zahájením v nejbližších letech a stavebními náklady nad 300 mil. Kč
2. Předpokládané dopady snížení rozpočtové částky pro resort MD ČR v návrhu státního rozpočtu na rok 2024 oproti rozpočtu roku 2023
3. Rozpočtový výhled SFDI na roky 2025 a 2026, včetně zdrojového finančního zabezpečení
4. Řešení nedostatku kameniva a písku zejména pro výstavbu DI v ČR (dopady novely liniového zákona)
5. Informace - Střednědobý výhled výdajů ŘSD na provádění oprav a údržby celé sítě dálnic a silnic I. třídy
6. Informace - Střednědobý výhled SFDI na financování oprav silnic II. a III. tříd
7. Informace - Střednědobý výhled výstavby silnic a dálnic formou PPP
8. Mostní program pro silnice II. a III. třídy ve vlastnictví krajů ČR
9. Vyrovnávání zanedbanosti (podfinancování) silnic II. a III. třídy ve vlastnictví krajů ČR
10. Krátká informace o přípravě DESÚ – zajištění kapacit (odborných i finančních), plnění lhůt
11. Krátká informace o vývoji garážování elektromobilů (práce na novele vyhlášky o technických podmínkách požární ochrany staveb)
12. Koncepce veřejné dopravy – posouzení role národního koordinátora v oblasti veřejné dopravy
13. Různé – ústní informace
 - Systémové řešení nadměrného opotřebení silnic II. a III. třídy ve vlastnictví krajů ČR velkými stavebníky, důlní a těžební činností

Jednání Pracovního týmu RHSD ČR pro dopravu a dopravní infrastrukturu (dále „pracovní tým“ nebo též „PT“) bylo sezváno před zasedáním 173. Plenární schůze RHSD ČR konající se dne 4. prosince 2023. Rozhodnutím Předsednictva RHSD byl do programu této plenární schůze zařazen mj. bod „Přehled přípravy dopravních staveb s plánovaným zahájením v nejbližších letech a stavebními náklady nad 300 mil. Kč“. Sociální partneři byli následně osloveni s žádostí o zaslání návrhů dalších možných témat

k projednání a na základě toho byl poté sestaven uvedený program jednání. K jednotlivým bodům programu byly zpracovány písemné podklady, které byly členům PT předem rozeslány.

Jednání bylo zahájeno panem ministrem, který přivítal členy pracovního týmu. Následně se přistoupilo k samotnému programu jednání s tím, že sociálním partnerům byl dán v rámci vstupní obecné debaty prostor pro jejich dotazy.

Všechny body programu byly projednány. Na závěr v bodu různé byla navíc otevřena problematika zaručených mezd. Níže jsou uvedeny základní informace k jednotlivým tématům.

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

Členům PT byl předložen tradiční materiál obsahující Přehled investorské přípravy dopravních staveb, jejichž stavební náklady přesahují 300 mil. Kč a jejichž předpoklad zahájení je v letech 2023 – 2025. Údaje obsažené v předkládaném materiálu byly aktualizovány investorskými organizacemi k 31. 10. 2023 a jsou v souladu s vládou schváleným rozpočtem SFDI pro rok 2024, vč. střednědobého výhledu.

Uváděné termíny předpokládaného zahájení jednotlivých staveb závisí primárně, tak jako v minulých letech, na získání pravomocného povolení opravňujícího k zahájení stavby a úspěšném dokončení procesu výběru zhotovitele. Objem finančních prostředků plánovaný ve státním rozpočtu na rok 2024 s výhledem do roku 2026 proces přípravy uvedených staveb zabezpečuje.

Ze strany zástupce SP ČR by vznesen dotaz k harmonogramu staveb, kde u dvou staveb platnost EIA je stanovena kratší, než kdy bude zahájení stavby. V reakci na to bylo ze strany MD sděleno, že se připravují žádosti o prodloužení lhůty, tj. platnosti stanoviska EIA, které zatím nebyly vyřízeny.

Krátce byla zmíněna stavba GIGA Factory Líně - železniční napojení, kde bylo vydáno územní rozhodnutí a příprava stavby, která byla plánována bez ohledu na záměr GIGA Factory, pokračuje dál.

K dotazu na výsledek jednání MD s MŽP ohledně VRT Moravská brána bylo sděleno, že zřejmě budou muset být stanovena kompenzační opatření pro čolka velkého.

Závěr: Materiál s názvem „Přehled investorské přípravy dopravních staveb s plánovaným zahájením v nejbližších letech a stavebními náklady nad 300 mil. Kč“ byl členy pracovního týmu projednán. Žádné zásadní připomínky nebyly k materiálu vzneseny.

2) Předpokládané dopady snížení rozpočtované částky pro resort MD ČR v návrhu státního rozpočtu na rok 2024 oproti rozpočtu roku 2023

Rozpočet roku 2024 je sestaven v celkové výši 150,1 mld. Kč (včetně nároků), z toho částka ve výši 28,5 mld. Kč bude zajištěna z dluhového financování prostřednictvím úvěrů od MF. Na neinvestiční výdaje je alokováno celkem 49,8 mld. Kč a na investiční výdaje je to celkem 100,3 mld. Kč. Z celkové částky je pro ŘSD alokována částka ve výši 78,1 mld. Kč a pro SŽ ve výši 57,5 mld. Kč. Financování potřeb údržby a rozvoje dopravní infrastruktury tak bude plně zajištěno i přes snížení dotace ze státního rozpočtu pro SFDI (snížení rozpočtovaných prostředků na dotace pro SFDI v rozpočtu kapitoly MD).

Rozpočet roku 2023 byl sestaven v celkové výši 150,9 mld. Kč, z toho částka ve výši 30,7 mld. Kč měla být zajištěna z dluhového financování prostřednictvím úvěrů. Na neinvestiční výdaje bylo alokováno

celkem 46,6 mld. Kč a na investiční výdaje 104,3 mld. Kč. Z celkové částky připadalo pro ŘSD 65,5 mld. Kč a pro SŽ celkem 70,4 mld. Kč.

Zástupce OSŽ (ASO) v rámci diskuze uvedl, že snížení rozpočtu se projeví převážně v kapitole dotace státního rozpočtu na krytí deficitu v rámci SFDI. Vyjádřil obavy, že toto snížení se projeví v kapitole opravy, údržba a provozní výdaje Správy železnic, což by bylo z jejich strany vnímáno jako velký problém, neboť jsou to také mzdy železničářů a pochopitelně běžné opravy.

Ze strany MD bylo uvedeno, že v sestaveném rozpočtu SFDI na rok 2024 provozování dráhy i provozuschopnost jsou ve stejné alokaci jako v letošním roce. Snížená dotace pro Státní fond dopravní infrastruktury se vykompenzuje navýšením úvěrového rámce od EIB. Rozpočet pro SFDI bude i v příštím roce více než 150 mld. Kč podobně jako v letošním roce. To znamená, že nedochází k žádnému krácení provozních prostředků. U rozpočtu Správy železnic je navíc nová položka reinvestice, dochází tak k navýšení alokace o 2 mld. Kč oproti letošnímu roku.

3) Rozpočtový výhled SFDI na roky 2025 a 2026, včetně zdrojového finančního zabezpečení

Střednědobý výhled na roky 2025 a 2026 rovněž vychází z výdajových rámců schválených vládou ČR. Prostředky na projekty EU se v rámci státního rozpočtu rozpočtují pouze na rok 2024. V letech 2025 a 2026 jsou uvedeny pouze indikativně. Ve střednědobém výhledu jsou zřízeny globální položky pro státní investory ŘSD a SŽ, ve kterých jsou alokovány finanční prostředky pro zajištění financování jmenovitých investičních akcí. Pro kraje se počítá s částkou 4 mld. Kč/rok pro silnice II. a III. třídy v souladu s upraveným programovým prohlášením vlády.

4) Řešení nedostatku kameniva a písku zejména pro výstavbu DI v ČR (dopady novely liniového zákona)

V liniovém zákoně je nově definován pojem těžební infrastruktura.

Zároveň došlo k doplnění některých ustanovení tak, aby se na ni vztahovala příslušná ustanovení liniového zákona za účelem urychlení a zjednodušení povolovacích procesů, a to včetně možnosti vyvlastnění pro těžební infrastrukturu.

V souvislosti s úpravami LZ, kterým je mimo jiné nově definována „těžební infrastruktura“, se do horního zákona se zavádí několik nových pojmů a jejich definice, konkrétně „kritické vyhrazené nerosty“ a „ložisko strategického významu“ a dále se upravuje vyvlastňovací titul (v novém § 32b, který byl z horního zákona odstraněn v roce 2012).

Pod pojmem „kritické vyhrazené nerosty“ je taxativní výčet vybraných výhradních nerostů a nevyhrazených nerostů na ložiskách, která se považují za výhradní. Zvláštní postupy podle LZ a horního zákona se budou vztahovat na kritické nerosty, které mají mimořádný význam pro zajištění surovinové nebo energetické bezpečnosti státu nebo pro uskutečnění staveb podle liniového zákona a mají strategický význam.

Dále je řešeno v doprovodné novele horního zákona vyvlastnění.

K dotazu zástupce SP ČR, zda se již připravuje nařízení, které stanoví ložiska strategického významu, bylo odpovězeno, že v tuto chvíli žádný seznam neexistuje.

5) Informace - Střednědobý výhled výdajů ŘSD na provádění oprav a údržby celé sítě dálnic a silnic I. třídy

Střednědobý výhled výdajů ŘSD na provádění oprav a údržby spravované sítě pozemních komunikací ŘSD předkládanou v rámci přípravy střednědobého výhledu rozpočtu SFDI byl řešen prostřednictvím dělených globálů na opravu a údržbu silnic a dálnic. S transformací ŘSD ČR s.p.o. na ŘSD s.p od 1.1.2024 tento postup nebude již uplatňován.

Ředitelství silnic a dálnic ČR s.p.o. se od 1. ledna 2024 mění na státní podnik (ŘSD s.p.).

K transformaci ŘSD na státní podnik bude mezi SFDI a ŘSD s.p. uzavřena Smlouva na tříleté období. K této smlouvě bude uzavírán každoročně dodatek upřesňující výši Platby pro konkrétní rok.

Financování oprav a údržby dálnic a silnic I. třídy bude zajištěno z této Platby. Z Platby bude financován kormě údržby a rekonstrukcí zároveň vnitřní provoz podniku vč. mezd.

Na rok 2024 je ve vládou schváleném rozpočtu SFDI alokováno na tuto platbu 21, 918 mld. Kč. Předpokládá se, že výpočet Platby bude pro následující tříletá období periodicky optimalizován.

Nad rámec takto poskytovaných prostředků jsou definované velké opravy tunelů a mostů financovány jako jmenovité neinvestiční akce.

Vzhledem k vzájemné provázanosti bodů 6), 8) a 9) jsou základní informace uvedeny souhrnně.

6) Informace - Střednědobý výhled SFDI na financování oprav silnic II. a III. tříd

8) Mostní program pro silnice II. a III. třídy ve vlastnictví krajů ČR

9) Vyrovňování zanedbanosti (podfinancování) silnic II. a III. třídy ve vlastnictví krajů ČR

V rozpočtu SFDI na rok 2024 a ve střednědobém výhledu na roky 2025 a 2026 jsou na financování silnic II. a III. tříd v samostatné působnosti krajů alokovány celkem 4 mld. Kč, a to v členění 2 mld. Kč na investice a 2 mld. Kč na neinvestice na každý rok.

Opravy a údržba silnic (II. a III. třídy) jsou financovány z rozpočtů jednotlivých krajů. MD a SFDI vnímá financování silnic II. a III. třídy jako velmi podstatnou z pohledu uživatele dopravní sítě a díky disponibilním zdrojům v minulých letech poskytuje každoročně finanční prostředky na financování silnic II. a III. třídy a na komunikace nahrazující nedokončený silniční okruh kolem hlavního města Prahy v rozpětí od 1,9 mld. Kč do 4,6 mld. Kč, celková výše prostředků poskytnutých za dané období 2015 – 2024 téměř 40 mld. Kč.

Specificky na mosty byla v roce 2021 všem krajům a Praze navýšena alokace o 750 mil. Kč na opravy a rekonstrukce mostních objektů. MD ani SFDI nepředpokládá nutnost vázání určité části finančních prostředků přidělovaných krajům specificky na mostní objekty. Kraje coby odpovědní vlastníci silnic II. a III. třídy samy nejlépe vědí, kde je největší potřeba realizace investičních resp. neinvestičních akcí. Z přidělených alokací je možné mosty standardně financovat. MD považuje za klíčové, aby jednotliví vlastníci/správci zajistili především včasnou preventivní běžnou údržbu mostů tj. odstraňování kořenící vegetace, čištění prvků odvodnění, čištění dilatačních prvků, zajištění správné pracovní polohy a funkce ložisek. Tyto preventivní akce stojí minimum finančních prostředků a mají značný potenciál snížit degradaci mostní konstrukce v čase. Dalším aspektem je potřeba zajištění mostních prohlídek a návazných diagnostik tak, aby byla určena co nejhodnější technologie opravy, či případně náhrady mostní konstrukce. V návaznosti na provedené diagnostiky je poté potřeba zajistit projekční přípravu

včetně související investorské činnosti tak, aby byl připraven ucelený program správy mostů v dlouhodobějším časovém horizontu a situace se neřešila ad hoc.

V rámci diskuze byla ze strany zástupce KZPS z odvětví stavebnictví krátce otevřena otázka výše financování silnic II. a III. třídy pro kraje, která byla diskutována ve vztahu k možnostem krajů v samostatné působnosti a k omezeným možnostem rozpočtu. Rovněž byla zmíněna, s ohledem na plánovanou transformaci ŘSD na státní podnik od 1. 1. 2024, otázka smlouvy mezi SFDI a ŘSD s.p. na tříleté období a vyslovena určitá obava o výši Platby, aby se dále nesnižovala.

V této souvislosti bylo ze strany MD upozorněno na problematiku kvality provádění některých oprav a údržby silnic a nutnost zpřísnění kontrol. MD nechce snižovat finanční prostředky, nicméně bude přísnějším odběratelem.

7) Informace - Střednědobý výhled výstavby silnic a dálnic formou PPP

Vzhledem k omezenému množství finančních prostředků ze státního rozpočtu a evropských fondů a zároveň potřebě dokončit dálniční síť v horizontu deseti let a také potřebě financovat další projekty na železnici je nezbytné hledat další možné zdroje financování. Pro financování výstavby dopravní infrastruktury chce MD v maximální možné míře využít také soukromý kapitál, a to jak formou PPP, tak úvěry od EIB, případně emisemi dluhopisů či zapojením finančních prostředků penzijních fondů.

Projekty PPP jsou tedy jedním z řady modelů financování, které budou využity, abychom byli schopni urychlit výstavbu dopravní infrastruktury.

Ministerstvo dopravy aktuálně připravuje pro výstavbu formou PPP dva úseky dálnice D35 a to Opatovec – Staré Město a Staré Město – Mohelnice. V současné době probíhá výběr transakčního poradce pro výběr koncesionáře. Zprovoznění obou úseků předpokládáme v roce 2029. Předpokládané investiční náklady obou úseků jsou ve výši 32,1 mld. Kč (v případě realizace standardní cestou).

Z hlediska potenciálních silničních projektů k dalšímu prověření vhodnosti realizace formou PPP se jeví 3 klíčové dálniční tahy. Jedná se o dokončení D0, tzv. Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) na úsecích staveb 518, 519 a 520. Dále o dokončení středočeských úseků dálnice D3 a dokončení dálnice D55.

V průběhu roku 2024 bude vypracována studie, jejím cílem bude prověření možnosti realizace potenciálních projektů pomocí PPP. Následně bude rozhodnuto, zda a v jakém rozsahu budou tyto projekty realizovány formou PPP.

V rámci diskuze byl ze strany zástupce KZPS z odvětví stavebnictví vznesen dotaz v souvislosti s připravovanou výstavbou dvou úseků dálnice D35 formou PPP, kde se předpokládá jejich zprovoznění v roce 2029, zda se nezvažuje jiný zdroj financování.

Z pohledu MD má větší smysl obě stavby neoddělovat, neboť platí, že buď obě stavby v PPP projektu nebo žádná. V okamžiku, kdy by to byla jen jedna stavba, postrádá smysl i rozvaha o efektivitě PPP projektu. Financování dopravní infrastruktury naráží na limity státního rozpočtu, proto se jeví jako žádoucí, tam kde to studie proveditelnosti prokázala jako efektivní, stav prostřednictvím PPP realizovat a národní či dotační finanční prostředky využít na jiné projekty.

Termín roku 2029 není v současné chvíli ohrožen, v rámci projektu byla provedena určitá technicko-organizační opatření (např. archeologický průzkum nebo kácení dřevin zajistí ŘSD podobně jako u projektu D4).

Přidanou hodnotu PPP projektu lze vidět u stavby D4, pokud jde o rychlost výstavby, resp. schopnost koncesionáře dosáhnout původně stanoveného termínu, kdy dálnice roste obrovským tempem a toho samého bychom si přáli dosáhnout u stavby D35. Projektů, které by byly způsobilé pro PPP na silnicích ubývá, neboť je již řada projektů realizována. To je rovněž důvod, proč bychom měli tento způsob výstavby u stavby D35 realizovat. Je to významná pomoc z hlediska schopnosti sestavovat rozpočty. PPP projekty jsou s to podpořit nejen stavební segment, ale provázat ho i s dalšími investorskými segmenty a zapojit soukromý kapitál v tomto směru. Další výhodou lze spatřovat ve dvojí, resp. trojí kontrole, tj. kontrola ze strany MD, technický dozor investora a samotní investoři.

K dotazu, v jakém stádiu je PPP projekt tunelu do Českých Budějovic, bylo ze strany MD odpovězeno, že je připravena zadávací dokumentace pro zajištění transakčního poradce.

10) Krátká informace o přípravě DESÚ – zajištění kapacit (odborných i finančních), plnění lhůt

K 1.7.2023 vznikl DESÚ jako samostatná organizační složka státu v rámci rezortu MD, přičemž k témuž datu proběhla delimitace 10 systemizovaných míst určených pro přípravu Specializovaného a odvolacího stavebního úřadu z MMR do DESÚ.

Systemizace pro rok 2024 předpokládá pro DESÚ 108 systemizovaných míst (12 PP a 96 SP), přičemž z toho 10 míst tvoří stávající místa DESÚ a 38 míst je delimitováno ze stávajících úřadů (MD, MPO, DÚ, ÚCL, krajské hygienické stanice).

Aktuálně jsou průběžně vyhlášována výběrová řízení na obsazení pozic, jež by měly personálně posílit výkon stávajících i nových agend. Personální zabezpečení výkonu věcných agend je klíčovou oblastí zajištění fungování úřadu a je jí věnována enormní pozornost.

Vznik a fungování úřadu je částečně financováno z Národního plánu obnovy, kde je do konce roku 2025 alokována částka cca 140 mil. Kč (včetně národního podílu). Finanční potřeby úřadu byly v druhé polovině letošního roku pokryty v platové oblasti delimitací z MMR a prostředky na provoz byly poskytnuty z rozpočtu MD. Návrh rozpočtu DESÚ předpokládá pro rok 2024 částku 20 mil. Kč na provozní výdaje a cca 93 mil. Kč na platy s příslušenstvím.

Nový stavební zákon nabude k 1.1.2024 účinnosti s výjimkou ustanovení o digitalizaci stavebního řízení. Pro činnost DESÚ v první polovině příštího roku se tak nepředpokládá využití „celostátního“ řešení digitalizace stavebního řízení. Dle dostupných informací MMR předpokládá spuštění systému digitalizace stavebního řízení v souladu s platnými předpisy nejpozději k 1.7.2024 a stav digitalizace stavebního řízení by tak neměl negativně ovlivnit dodržování zákonných pořádkových lhůt Dopravním a energetickým stavebním úřadem.

K dotazu zástupce SP ČR ohledně počtu zaměstnanců DESÚ od 1. 1. 2024 bylo sděleno, že počet je v rozmezí mezi 70 až 108, probíhají výběrová řízení.

11) Krátká informace o vývoji garážování elektromobilů (práce na novele vyhlášky o technických podmínkách požární ochrany staveb)

Návrh vyhlášky ohledně pravidel požární bezpečnosti při dobíjení v podzemních garážích zpracovaný Generálním ředitelstvím Hasičského záchranného sboru (GŘ HZS) vyvolal velmi negativní odezvu, a to jak u dotčených ministerstev (MD, MPO), tak ale zejména u zástupců automobilového průmyslu a dalších zainteresovaných subjektů (např. developeri).

Na základě iniciativy ministra dopravy bylo letos v květnu svoláno jednání všech těchto dotčených stran, jehož výsledkem byl závěr ustavit společnou odbornou pracovní skupinu, která by mj. na základě analýzy situace v jiných státech EU měla za úkol připravit rozumné kompromisní znění dané vyhlášky.

Přes veškerou snahu o nalezení takového kompromisního řešení, je třeba konstatovat, že taková shoda zatím nalezena nebyla. Zejména proto, že se ukazuje, že ve většině států EU, kde mají přísnější pravidla požární bezpečnosti, tato pravidla platí obecně a nikoliv tedy jen pro případ dobíjení elektromobilů.

Z posledního jednání na úrovni ministrů, které proběhlo 8.11. vyplynulo, že GŘ HZS musí (za podpory dalších aktérů zmiňované odborné pracovní skupiny) zpracovat hodnocení RIA (standardní hodnocení dopadů na podnikatele), které by průkazně ukázalo, jaké budou skutečné ekonomické dopady dojednaných technických požadavků. Poté budou jednání pokračovat.

Ze strany zástupce SP ČR bylo vysloveno poděkování ministerstvu za informace a iniciativu v této problematice.

12) Koncepce veřejné dopravy – posouzení role národního koordinátora v oblasti veřejné dopravy

V textu Koncepce veřejné dopravy bylo podrobně vysvětleno, že k tomu, aby národní koordinátor mohl plnit svoji funkci, by bylo nutné uvažovat o reformě rozdělení pravomocí mezi státem, kraji a obcemi, aby byl takový „národní koordinátor“ nadán reálnými koordinačními pravomocemi. Šlo tedy o to, zda zůstane při zajišťování veřejných služeb v České republice model s významnou pozicí místních a regionálních objednatelů, nebo by připadal v úvahu nový model se silnou koordinační autoritou na straně státu. Při dalším projednávání této problematiky se ukázalo, že v zásadě většina subjektů – konkrétně jak orgány samosprávy, tak i další subjekty – se přiklání k zachování současného modelu veřejné dopravy, při kterém je úloha MD pouze dílčí v oblasti dálkové železniční (a případně v omezených případech dálkové autobusové) dopravy. V takové situaci nemá národní koordinátor splněny důvody jeho vzniku, neboť by neměl dostatečné pravomoci k plnění koordinační úlohy, a proto jeho založení ministerstvo nepředpokládá.

MD připomnělo, že v rámci navazující diskuze s kraji se v průběhu letošního roku řešily varianty nového nastavení kompetencí při zajišťování dopravní obslužnosti. Byla nalezena shoda na vhodnosti úpravy působnosti státu, konkrétně na rozšíření stávající kompetence o objednávku nadregionální dopravy mezi krajskými městy veřejnou linkovou dopravu, pokud mezi danými krajskými městy není dostupná vhodná drážní infrastruktura pro nadregionální železniční dopravu. Pro MD bylo důležité, aby i v případě nové úpravy byla upřednostňována nadregionální železniční doprava.

Zástupci MD a Svazu dopravy se shodli na tom, že významnou roli při řešení konfliktů mezi dálkovou a regionální dopravou, jakož v mezikrajských vazbách, budou hrát zásadní roli dopravní plány, kdy při jejich projednávání bude nezbytné klást důraz na provázání dopravních služeb různých objednatelů.

13) Různé – ústní informace

Systémové řešení nadměrného opotřebení silnic II. a III. třídy ve vlastnictví krajů ČR velkými stavebníky, důlní a těžební činností

Ze strany zástupce Svazu dopravy bylo k uvedenému bodu sděleno následující. Nadměrné opotřebení komunikací ve vztahu k velkým stavebníkům, rozsáhlým zemním pracím vyžadující stavební povolení, důlní a těžební činnosti upravuje § 38 zákona o pozemních komunikacích. Problém však je s důkazním břemenem, kdo a v jakém rozsahu nadměrné opotřebení komunikace způsobil. K tomuto účelu byl vyvinut expertní skupinou způsob, jak opotřebení prokázat. Tento projekt je k dispozici pro veškeré

komunikace. Je založen na laser scannerovém snímkování před zahájením stavební činnosti a po jejím ukončení. Opírá se buď o sčítání cílové dopravy na stavbu nebo o srovnání s jinou komunikací obdobného charakteru, na které se doprava ze stavby neodehrává.

Dále v bodu různé byla ze strany předsedy OSD (zástupce ČMKOS) otevřena **problematika zaručených mezd**. Bylo sděleno následující.

Od 1.1.2023 byla upravena pouze minimální mzda - 1. skupina prací a 8. skupina prací, která je dvojnásobkem minimální mzdy. Ostatním skupinám prací zařazených do 2. - 7. skupiny prací nebyly zaručené mzdy upraveny.

V případě řidičů autobusů se jedná o 5. skupinu zaručených mezd ve výši 143,30 Kč hrubého na hodinu, to je úroveň roku 2022.

V situaci, kdy dopravní firmy dlouhodobě čelí hluboké personální krizi, je stagnace již tak nízké zaručené mzdy důvodem dalšího úbytku kvalifikované pracovní síly.

Na úroveň zaručené mzdy je navázáno také nařízení vlády 589/2006 Sb. a především úhrady ze strany objednavatelů, kterými jsou v naprosté většině kraje a obce. Problematika je složitá a její řešení je zásadně důležité pro zajištění dopravní obslužnosti.

Stejný názor vyjádřil i představitel Svazu dopravy ČR.

Odborový svaz dopravy se opakovaně snaží jednat s ministrem PSV ČR, ale z jeho strany stále nedošlo k sjednání termínu. Proto předseda OSD požádal pana ministra dopravy, aby přenesl tuto informaci na své úrovni na MPSV, popř. další zúčastněné.

Předseda OSD otevřel tento problém na pracovním týmu, protože považuje za nezbytné, aby byl objektivně informován o velmi složité personální, mzdové, pracovní a sociální situaci při zajišťování dopravní obslužnosti, která může vyústit až v její zásadní omezení nebo celkový kolaps. Současně považuje za důležité, aby byla tato informace obsahem zápisu z jednání PT, který bude předkládán PS RHSD ČR.

Pro informaci: Dne 12. 12. 2023 od 9:00 se v zasedacím sále Ministerstva dopravy uskuteční společné setkání Ministerstva dopravy a Dopravního a energetického stavebního úřadu (DESÚ) se zástupci samospráv k otázkám vzniku a fungování DESÚ a přechodu výkonu některých agend z územních samosprávných celků na DESÚ.

Zapsala: Mgr. Petra Smolová

Schválil: Ing. Ladislav Němec