

Počet listů: 7

Přílohy: 0

ZÁPIS Z JEDNÁNÍ DOZORČÍ RADY KRAJSKÉ SPRÁVY A ÚDRŽBY SILNIC STŘEDOČESKÉHO KRAJE, p. o.

Datum: 19. listopadu 2024

Místo jednání:

budova Krajského úřadu SK, Zborovská 11, Praha 5, III. patro – místnost č. 3024

Přítomni: Mgr. Filip Kořínek – předseda Dozorčí rady,
Martin Exner – člen Dozorčí rady,
Ing. Michael Pánek – člen Dozorčí rady
Petr Procházka – člen Dozorčí rady,
Bc. Miloš Ulrich – člen Dozorčí rady

Omluveni: Ing. Roman Tichovský – místopředseda Dozorčí rady,

Nepřítomen:

Hosté: Ing. Aleš Čermák. PhD., MBA – ředitel KSÚS
Mgr. Lukáš Nikl – náměstek úseku právního a veřejných zakázek KSÚS
Jiří Procházka – vedoucí odd. strategie a ochrany silniční sítě KSÚS
Jan Zákostelský – vedoucí odd. cyklostezek a P+R KSÚS

Program:

9:00 – Zahájení, přivítání hostů, volba ověřovatele zápisu, schválení programu jednání – **Filip Kořínek**

9:05 – Postup přesoutěžení smluv na dodavatele letní a zimní údržby – **Aleš Čermák, Lukáš Nikl**

9:25 – Dynamický nákupní systém na odstraňování reklam, zavedení, první vlna odstraňovaných reklam – **Aleš Čermák**

9:40 – Platební morálka a spolehlivost dodavatele – **Lukáš Nikl, Aleš Čermák**

10:00 – Vysokorychlostní vážení, aktuální stav a perspektiva do budoucnosti – **Jiří Procházka**

10:30 – Cyklostezky, aktuální podoba cyklokoncepce, rozvoj – **Jan Zákostelský**

10:50 – P+R, stávající stav, rozvoj – **Jan Zákostelský**

11:05 – Elektrifikace Praha – Brandýs, tramvajová trať Kobylisy - Zdiby – **Jan Zákostelský**

11:15 – Diskuze a různé, termíny dalších schůzí DR, návrhy bodů programu další schůze DR, termín a požadavky na předložení informací (na další schůzi DR nebo předem k prostudování) aj.

11:25 – Závěr – **Filip Kořínek**

K JEDNOTLIVÝM BODŮM PROGRAMU:

Ad 1. Zahájení, schválení programu jednání, volba ověřovatele zápisu

Jednání Dozorčí rady zahájil Filip Kořínek, předseda Dozorčí rady KSÚS SK, p. o..

Schválení programu jednání Dozorčí rady

Usnesení Dozorčí rady č. 1/40/2024

Dozorčí rada schválila program jednání.

Hlasování: Přítomno:5 Pro:5 Proti:0 Zdržel se:0

Volba ověřovatele zápisu

Usnesení Dozorčí rady č. 2/40/2024

Jako ověřovatel zápisu byl navržen p. Procházka který tuto funkci přijal.

Hlasování: Přítomno:5 Pro:5 Proti:0 Zdržel se:0

Na základě rozhodnutí dozorčí rady došlo k předřazení bodů.

Ad 6. – Cyklostezky, aktuální podoba cyklokoncepce, rozvoj – Jan Zákostelský

Ad 7. – P+R, stávající stav, rozvoj – Jan Zákostelský

Ad 8. – Elektrifikace Praha – Brandýs, tramvajová trať Kobylisy - Zdiby – Jan Zákostelský

V roce 2024 došlo ke schválení strategického dokumentu, cyklokoncepce pro roky 2024 – 2030. Klíčovým bodem je stanovení páteřních cyklotras, tak, aby bylo pokryto území celého kraje. Na tyto navazují lokální cyklostezky, svádějící dopravu na páteřní cyklostezky.

Cílem je, aby cyklistika byla rovnocenným způsobem přepravy, aby byla dostupná po celém území Kraje.

Zájmem je zařazení páteřních cyklostezek do plánu územního rozvoje, což by umožnilo cyklostezky realizovat jako stavby veřejně prospěšné. Aktuálně tomu tak není a investor tedy nemá nástroje aplikovatelné pro výstavbu pozemních komunikací.

Dalším cílem je zapojení výstavby cyklostezek do investic ŘSD, SŽ, povodí. Odbor veřejné mobility zajišťuje koordinaci výstavby, pokud dochází ke křížení s jinou dopravní tepnou. Takovýto princip je použit například v projektu SŽ, který předá KSÚS hotovou cyklostezku vybudovanou v rámci budování trati u Karlštejna.

Aktuálně KSÚS realizuje 2 projekty, 1 je ve fázi stavebního povolení, 12 ve fázi DUSP/DSP, 6 v předprojektové přípravě a 8 schválených či projednaných záměrů.

Zdroje financování jsou primárně SFDI a IROP/ITI.

V rámci zlepšení mobility jsou budovány i parkoviště P+R. Aktuálně je v různých stupních přípravy 10 projektů. Nejdále je projekt Olbramovice, který se aktuálně realizuje. Je zde 151 míst pro parkování, 6 nabíjecích míst, propojení s obřatištěm MHD. Náklady jsou v úrovni 26 milionů Kč. Dochází k testování telematiky, možnost rezervace míst, propojení s MHD, cílem je mít jednotný systém pro všechna parkoviště.

Druhým projektem je P+R Úvaly, zde jsme před vydáním stavebního povolení. Předpokladem je I.Q 2025, záleží na vydání stavebního povolení.

Vždy budou součástí nabíjecí místa pro elektromobily a cykloboxy pro jízdní kola. Telematika bude obsluhovat všechna parkoviště.

K dotazu p. Ulricha sděleno, že se nestaví cyklověže, ale půlkulaté boxy, uzamykatelné, s přípojkou pro dobíjení elektrokol.

Mgr. Kořínek požádal o doplnění, jakým způsobem byla definována páteřní síť, když chování na jízdním kole je jiné než v automobilu, nepředpokládá se, že někdo pojedje na kole 90 km do Prahy. P. Exner doplnil že se jedná o spojení dvou starších koncepcí, bylo uvažováno o dojíždění do lokálních center.

Páteřní komunikace mají nadkrajský význam, napojují se na celorepublikové i nadnárodní trasy, odvádí provoz z frekventovaných komunikací.

K dotazu p. Procházky sděleno, že aktuálně není spočteno, kolik pozemků je zabíráno a nakolik je využita stávající infrastruktura silnic II. a III. tříd.

K dotazu Ing. Pánka ohledně cyklostezky Srbsko-Beroun a navazujícího Srbsko-Řevnice sděleno, že jsou zde komplikace ohledně pozemků, komunikuje se s místními samosprávami, řeší se lávka. V případě nesouhlasu místní samosprávy se připravují alternativní trasy, akceptovatelné pro všechny zúčastněné. Nejproblematictější místo před Karlštejnem je neřešitelné, prostorové uspořádání je takové, že z jedné strany je skála, 4 metry komunikace, řeka, není kam expandovat. Používáme alespoň organizační opatření – vodorovné značení, cykloplakáty, dopravní značky. Ing. Pánek poukázal, že by bylo možno komunikaci rozšířit směrem k řece, je zde pás pozemků, do kterého by komunikace mohla expandovat. Dává toto jako podnět vedení KSÚS. V rámci modernizace Karlštejn-Beroun staví SŽ lávky nad vedením, v Tetíně budeme přebírat lávku.

Elektrifikace

Příprava tramvajové tratě Kobylisy – Zdiby. Trať v délce 5,5 km a projekčních nákladech 59 milionů korun probíhá ve spolupráci s Dopravním podnikem hl. m. Prahy. Náklady se dělí podle délky komunikace na území Prahy a Středočeského kraje. Probíhá koordinace s dostavbou D0, když v místě mostní estakády se plánuje rozšíření dálnice na 3+3 pruhy.

Projekt je realizován z důvodů odlehčení automobilové dopravy v lokalitě i v celé Praze, dojde k usnadnění a zrychlení dopravy do města v lokalitě a k redukci automobilového provozu. Terminál bude mít v první etapě 300 parkovacích míst v parkovacím domě. Dopravní podnik má zpracované projekty, které je možno poskytnout, dojezd tramvaje do Kobylis bude cca 17 minut.

Tramvajový pás bude v rámci Prahy umístěn ve středovém pásu, na území Kraje pak bude tramvajový pás mimo komunikaci.

Elektrifikace úseku Praha – Dřevčice – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav bude probíhat z Vysočan až do Staré Boleslavi. Projekční náklady jsou v úrovni 24 milionů, stavební náklady v úrovni 1 miliardy. 63% úseku bude elektrifikováno, zbytek pojedou trolejbusy na trakční baterii. Očekávaná realizace 2027.

Ad 2. Postup přesoutěžení smluv na dodavatele letní a zimní údržby – Aleš Čermák, Lukáš Nikl

Od posledního jednání bylo výběrové zřízení formálně zrušeno, nikdo se neodvolal, celé zadávací řízení je skončeno.

KSÚS připravila zpětvzetí výpovědí, zhotovitelé postup akceptovali a připravuje se podpis dokumentů.

KSÚS připravuje varianty dalšího postupu řešení situace, v úvahu připadají varianty

- Nechat situaci tak jak je
- Realizace údržby vlastními silami
- Založení akciové společnosti či společnosti s ručením omezeným (s vyčleněním běžné údržby do těchto)
- Založení další příspěvkové organizace
- PPP projekt

Materiál je zatím připravován interně, poté bude interně projednání s klíčovými zaměstnanci KSUS před zveřejněním.

Mgr. Kořínek sdělil, že došlo k návštěvě společnost, které se účastnily PTK a nepodaly nabídky, bylo zjištěno, že jeden pro jednoho uchazeče byla zakázka moc velká, pro dalšího moc malá, do cen by se vešli, poslední uchazeč se nevešel do ceny.

Mgr. Nikl ještě uvedl, že ze schůzek s potenciálními dodavateli bylo zjištěno z jejich zpětné vazby, že přesoutěžení bylo připraveno řádně, zadávací řízení bylo vedeno profesionálně a transparentně. Důvody, proč se potenciální dodavatele rozhodli neúčastnit, byly ekonomické, politické, interní (vstup do jiné segmentu trhu, rozhodování zahraniční mateřské společnosti...) a jiné.

Po přesunu velkoplošných oprav do DNS již není „údržba a sekání“ natolik zajímavá. Z návštěv je patrné, že ani změna modelu soutěže by nezvýšila zájem o provádění činnosti. Bylo naznačováno, že by si KSÚS měla údržbu dělat sama. Z celé situace není patrné jednoznačné řešení situace, bude nutno rozhodnout mezi více možnostmi.

Ing. Pánek shrnul situaci a zvýraznil potřebu kontrolu prováděných prací, tak, aby za každou nekvalitní práci byla vidět odpovědná osoba. Ing. Čermák uvedl, že si je tohoto vědom, i staré smlouvy umožňují posílit kontrolu, aktuálně máme např. již tři kontrolory činností, tak, aby kontrolní činnost byla výrazně posílena.

Ing. Čermák uvedl, že KSÚS se setkává s ŘSD a vyměňuje si zkušenosti. ŘSD má obdobnou situaci k řešení, i zde se přihlásil do tendru jediný účastník. Rozdělení Středočeského kraje do oblastí ŘSD prakticky kopíruje rozdělení oblastí KSÚS, oba subjekty tedy vyřešily otázku oblastí totožně. Budou probíhat další konzultace i s dalšími SUSkami a bude těženo z jejich zkušeností.

Ing. Pánek otevřel téma kontroly zpracovávané projektové dokumentace, když existují situace, kdy je řádně provedeno dílo projektové dokumentace, ale podle špatné projektové dokumentace, výsledek je tedy stejně nedobry. Je to téma, které by bylo na místě otevřít.

Ing. Čermák reagoval, že KSÚS posílila právní oddělení, díky tomu již i odstupuje od smlouvy, pokud není plněno podle ní. Projektová dokumentace se odevzdává v konceptu a poté čistopisu, dokumentace je zkoumána centrálně i na oblastí. Probíhá dvoustupňová supervize u změn, zjišťuje se, proč dochází ke změnám.

K dotazu Mgr. Kořínka sděleno, že vady projekce se uplatňují u projektantů. Nelze u projektanta jako škodu uplatnit chybějící materiál, lze uplatnit ale prodloužení výstavby či demolici části díla.

Ing. Čermák dále uvedl, že někdy dochází k nezamýšleným důsledkům, viz. např. aktuálně Davle, po rekonstrukci a rozšíření úseků se během tří měsíců objevily žádosti o omezení rychlosti, zpomalovací pruhy apod., neboť řidiči začali překračovat na novém hezkém úseku masivně maximální povolenou rychlost.

Ing. Pánek poznamenal, že dlouhodobě docházelo k vrstvení komunikací a tím i jejich zužování. Ing. Čermák si je toho vědom, je to situace k řešení, ideálem by bylo, aby bylo vyřešeno odtěžení materiálu na podloží, odvodnění a rozšíření, zejména v rámci Středočeského kraje, který je „zahuštěný“, je toto však velice obtížné.

K dotazu p. Procházky na navýšení nájemného za areály Ing. Čermák uvedl, že téma bylo otevřeno, zhotovitelé v tom případě omezí pronajímané prostory s tím, že za zbytek neručí a nehlídají jej. KSÚS se tedy upíná primárně na r. 2026, když dojde k ukončení smluv a budou soutěženy za nových podmínek. Na areály nebyly odeslány výpovědi, usnesení Rady, které nás k výpovědi zavazovalo, bylo revokováno.

Ad 3. – Dynamický nákupní systém na odstraňování reklam, zavedení, první vlna odstraňovaných reklam – Aleš Čermák

Dynamický nákupní systém je připravený, nastavený a funkční, je připravená první tranše reklam k vysoutěžení.

K otázce na dobrovolné odstranění ze strany Mgr. Kořínka doporučeno, že jejich zkušenost je taková, že část vlastníků odstraní reklamu při výzvě k odstranění a není třeba soutěžit odstranění.

Ad 4. Platební morálka a spolehlivost dodavatele – Lukáš Nikl, Aleš Čermák

KSÚS má problémy s jedním z dodavatelů zimní a běžné údržby, obdrželi jsme podnět ohledně jeho platební morálky, dlouhodobě chodí exekuce od exekutorů, finančního úřadu a jiných orgánů státní správy. Závazky evidované v katastru nemovitostí činí cca 35 milionů korun (ty však nemusí být konečné), není vyloučeno, že dojde k exekuci movitého majetku – může tedy teoreticky dojít v zimě k zabavení sypačů a jiné techniky potřebné pro výkon zimní údržby.

Ad 5. – Vysokorychlostní vážení, aktuální stav a perspektiva do budoucnosti – Jiří Procházka

Přednesena zpráva o činnosti za období 10/2020 – 10/2024.

V roce 2024 došlo ke změně, ze zatížení nápravy došlo k měření celkové hmotnosti soupravy, což je postup nevhodný, dále došlo k zavedení 5% odpočtu ve prospěch potenciálního pachatele.

Díky zamýšlenému navýšení vázících míst na dálnicích o 22 míst, přetížená kamionová doprava bude vytlačena na silnice II. třídy, které budou ničeny ještě více než jsou dosud.

Došlo ke změně rozdělení příjmu z pokut z 85:15 na 70:30.

KSÚS provozuje 3 vážní místa, připravuje se projekt na dalších 8 vážních míst. Místo, kde lze instalovat váhu musí splňovat specifické podmínky, nelze váhu instalovat kdekoliv.

Existuje obava, zda bude v projektu pokračováno za nového vedení Kraje, když změna způsobu vážení bude znamenat, že vozy přetížené na nápravu, ne však celkově, znamená nižší počet přestupců a nerentabilitu postihu.

DR k tomuto uvádí, že nejde jen o rentabilitu vymáhání, ale i o ochranu komunikací před poškozováním.

P. Exner zdůraznil, že na Ministerstvu dopravy všech zemí EU by měl být odbor vymáhající pokuty z jiných států, v ČR toto dělají dva úředníci, kteří agendu nestíhají.

Vyjádření Dozorčí rady k vysokorychlostnímu vážení Usnesení Dozorčí rady č. 3/40/2024

Dozorčí rada

I. bere na vědomí zprávu KSÚS o vysokorychlostním vážení na komunikacích II. třídy

II. doporučuje radě Středočeského kraje převést stávající 3 vážní systémy v majetku Středočeského kraje do majetku KSÚS, která zajistí jejich další provoz i po konci období udržitelnosti projektu (po 31. 8. 2025), s cílem ochrany krajské silniční sítě před poškozením nadměrným zatěžováním

III. doporučuje radě Středočeského kraje pokračovat v přípravě a realizaci projektu dalších 8 systémů vysokorychlostních vah

Hlasování: Přítomno:4 Pro:4 Proti:0 Zdržel se:0

Ad 9. – Diskuse

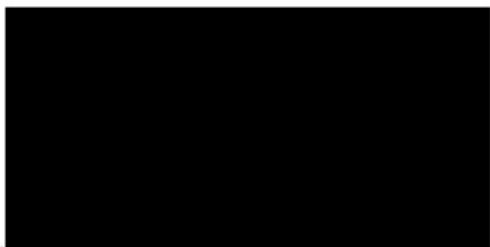
Vzhledem k nastávajícímu skončení mandátu 4 členů DR zatím není další termín sjednán.

Ad 10. – Závěr

Jednání dozorčí rady bylo ukončeno v 11:15 hod.

V Praze dne 19. listopadu 2024

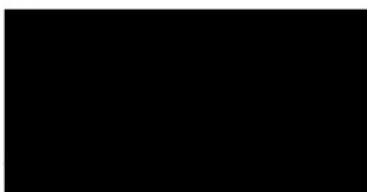
Zapsal:



.....

Filip Netopil, tajemník dozorčí rady

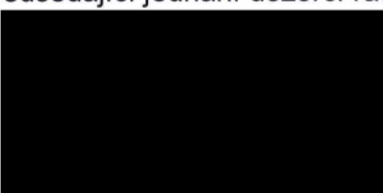
Ověřil:



.....

Petr Procházka člen dozorčí rady

Předsedající jednání dozorčí rady:



.....

Mgr. Filip Kořínek, předseda dozorčí rady