

Počet listů: 8

Přílohy:

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

Datum: 25. října 2023

Místo jednání:

budova Krajského úřadu SK, Zborovská 11, Praha 5, II. patro – místnost č. 2045

Přítomni: Mgr. Filip Kořínek – předseda Dozorčí rady,
Ing. Roman Tichovský – místopředseda Dozorčí rady,
Ing. Michael Pánek – člen Dozorčí rady,
Ing. Marian Klásek – člen Dozorčí rady,
Petr Procházka – člen Dozorčí rady,
Martin Exner – člen Dozorčí rady,
Martin Herman – člen Dozorčí rady,

Omluveni:

Nepřítomen: Ing. Aleš Čermák, PhD., MBA – KSÚS SK, ředitel

Hosté: Ing. Martin Dvořák – KSÚS SK, vedoucí odd. cyklostezek,
JUDr. Jan Šidlo – KSÚS SK, interní auditor,
Mgr. Vojtěch Vrba – KSÚS SK, interní právník,
Michal Šindelář – KSÚS SK, kontrolor dotací a staveb
Ing. Miloš Vacek – KÚ SK, odborný referent pro oblast dopravy

Program:

12:00 – Zahájení, přivítání hostů, volba ověřovatele zápisu, schválení programu jednání – **Filip Kořínek**

12:05 – Výstavba cyklostezek – **Martin Dvořák**

12:35 – Implementace zákona č. 171/2023 Sb., o ochraně oznamovatelů – **Jan Šidlo**

12:50 – Etický kodex KSÚS p.o. – **Jan Šidlo**

13:10 – Statistika náhrad škod způsobených závadami ve sjízdnosti – **Vojtěch Vrba**

13:30 – Normové hodnoty silničních komunikací II. a III. třídy – **Aleš Čermák, Michal Šindelář, Miloš Vacek**

13:45 – Diskuze a různé, návrhy bodů programu další schůze DR, termín a požadavky na předložení informací (na další schůzi DR nebo předem k prostudování) aj.

14:00 – 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. 1/2023

Dozorčí rada schválila program jednání

Hlasování: Přítomno:6 Pro:6 Proti:0 Zdržel se:0

Volba ověřovatele zápisu

Usnesení Dozorčí rady č. 2/2023

Jako ověřovatel zápisu byl navržen p. Ing. Klásek, který tuto funkci přijal.

Hlasování: Přítomno:6 Pro:6 Proti:0 Zdržel se:0

Ad 2. Výstavba cyklostezek – Martin Dvořák

Zahájeno projednávání bodu. Martin Dvořák zahájil prezentaci stavu výstavby cyklostezek. Primárně zmínil novostavbu - Labskou cyklostezku, v délce 11 km podél Labe od Kostelce nad Labem po proudu řeky, a šířce 3 m, asfaltový povrch upnutý do betonových obrub, aby cyklostezka byla odolná i proti případným povodním. Plánované náklady činí 110M Kč vč. DPH.

K dotazu Mgr. Kořínka na vysokou cenu Ing. Dvořák uvádí, že se staví celá konstrukce cyklostezky, je nutno aby konstrukce byla nosná i pro vozy Povodí Labe, s.p. (částečně je vedena po potahových stezkách v majetku povodí Labe), plus je třeba vybudovat 2x 11 km obrubníků, probíhá vyšší množství kácení, dochází ke střetu s kořenovými systémy vzrostlých stromů podél řeky, které je nutno zachovat, a tedy je nutné ruční odkopání materiálu, mnohdy

nelze použít mechanizaci. Dochází ke kolizím se zpevněním břehů, je nutná deinstalace a opětovná instalace kamenů. Vrací se na břeh štíťová dlažba. Povodí Labe bere situaci jako rušení vodního díla. Prezentace byla doplněna podrobnou obrazovou dokumentací včetně představení zmíněných náročných míst.

Akce je etapizována, nyní se staví SO 102 Tuháň - Kozly, dokončení je předpokládáno do konce roku 2023. K parametrům dodává, že stezka je např. v místech cenných alejí užší.

Další akce je lávka vč. cyklostezky u Litolí, rozšiřuje se stávající most o prostor chodníku a cyklostezky v šíři 3 metrů. Akce je za 50 M Kč vč DPH, financuje SFDI do 85 %. Otevření se předpokládá v listopadu 2023.

(Zasedání se účastní Ing. Pánek)

Předpokládané zahájení malé stavby cyklostezky v Letech, v úrovni 2M Kč.

V roce 2024 se plánuje zahájení:

- druhá etapa cyklostezky Kozly – Kostelec n. L
- Labská cyklostezka Tuháň Kly – dokončením bude cyklostezka od Čelákovic až na hranici Středočeského kraje.
- Zdiby – Klecany
- Kolín – Kutná Hora. Zde se využívají i již stávající trasy komunikací. Nově stavěno je cca 4 km.
- Lávka přes Labe v Hradištku. Je zažádáno o ÚR, snaha zahájit v roce 2024

Plán na zahájení výstavby parkovišť a parkovacích domů v roce 2024:

- P+R Olbramovice, plánováno dalších 151 míst.
Ing. Klásek se dotázal na kapacitu projektu, namítá, že kapacita je nízká a doporučuje, aby se KSÚS zamyslela nad rozšířením projektu do budoucna, byla by vhodná případná další etapa a další místa. Ing. Dvořák bere podnět na vědomí. P. Tichovský doplňuje, že závisí na tom, kde budou stavět rychlíkové spoje, pokud budou stavět ve Voticích, stávající kapacita bude dostačující.
- P+R Úvaly, parkovací plocha 222 parkovacích míst, nyní se realizuje dokumentace pro společné povolení
- P+R Mstětice, parkovací dům, p. Procházka dodává, že místo není atraktivní, aktuálně staví 1 vlak za hodinu, Ing. Klásek dodává, že probíhá rekonstrukce kolejového svršku, kapacita je budována s předstihem, lze očekávat využití v budoucnu po dokončení výstavby a rekonstrukcí v okolí. Ing. Pánek dodal, že je otázkou prioritizace staveb, nakolik je na místě stavět budovy potřebné v budoucnu místo toho, aby prostředky byly alokovány na parkoviště potřebné nyní.
- P+R Hostivice, parkovací dům 480 parkovacích míst, vč. míst pro elektromobily

Projekty se zahajují v závislosti na dokončení dokumentace, prostředky jsou zajištěny. Nadnesena otázka, na kolik je třeba navyšovat kapacity parkování, když další kapacita přitáhne další provoz a přinese zátěž parkováním v okolí.

Ing. Pánek nadnesl téma obslužnosti lokality dolní Berounky, Všenory a okolí, místní komunikace jsou ve špatném stavu, úzké, problematiku dlouhodobě nikdo neřeší. Problematiku II/116 by žádal zařadit na některou další DR. Mgr. Kořínek uvedl, že problematiku projednává se správou železnic, řeší se otázka tunelu na Beroun a s tím lze spojit i zásah do místních komunikací, aby se určitým způsobem kompenzovalo zatížení místním občanům.

Ing. Pánek navrhuje, aby tento projekt KSÚS prioritizovala. Pro výstavbu bude třeba vybudovat obslužnou komunikaci. Mgr. Kořínek doplňuje, že by bylo dobré, pokud by tuto komunikaci poté KSÚS převzala do správy a nebylo by tak nutno ji poté odstranit. Materiál z ražby tunelu by bylo možno navíc použít na výstavbu komunikací v okolí. Mgr. Kořínek uvádí, že dá členům informace o dalších jednáních.

DR žádá informaci o plánu výstavby P+R pro další roky a dále o objasnění důvodů pro výstavbu P+R Mstětice.

Ing. Dvořák dále informuje, že se uzavírá rámcová smlouva na údržbu a sekání cyklostezek na 4 roky v objemu do 15M Kč. Smlouva zimní údržbu nepředpokládá, momentálně se neuvažuje udržování průjezdnosti v zimě. Smlouva obsahuje i odstranění spadlých stromů a větví.

Lávka ve Zbořeném Kostelci absolvovala mimořádnou mostní prohlídku a je vypsána soutěž na rekonstrukci lávky. Lávka je dřevěná, materiál degraduje. Budou se opravovat nátěry a různé prvky lávky.

Ing. Klásek se dotázal na informaci, zda existuje plán rozvoje cyklostezek ve Středočeském kraji. Existuje plán, či se cyklostezky staví ad hoc podle toho, kdy a kde bude stavba povolena? Ing. Klásek dále dodal, že by obce přivítaly existenci plánu rozvoje cyklostezek, byly by schopny pomoci, zajistit pozemky apod.. Ing. Dvořák uvedl, že existuje cyklokoncept, věc řeší primárně odbor veřejné mobility Kraje, KSÚS plní zadání Kraje,

DR žádá o zařazení informací poskytnutých ze strany Odboru veřejné mobility Kraje.

Ad 3. Implementace zákona č. 171/2023 Sb., o ochraně oznamovatelů – Jan Šidlo

Zahájeno projednávání bodu. Jan Šidlo informuje o podstatě problematiky. Zákon ukládá zavedení oznamovacího systému s tím, že prioritou je zavedení vnitřního oznamovacího systému. KSÚS přijala směrnici č. 41 vycházející ze směrnice Středočeského kraje. Informoval o osobě „příslušné osoby“ – metodika organizace. Ing. Klásek namítl, že oznámení směřované metodikovi není podle něj optimální, podle něj pověření např. interního auditora by bylo vhodnější. Otázka „příslušné osoby“ bude projednána s ředitelem organizace dodatečně.

Všichni pracovníci KSÚS byli o zavedení institutu informováni.

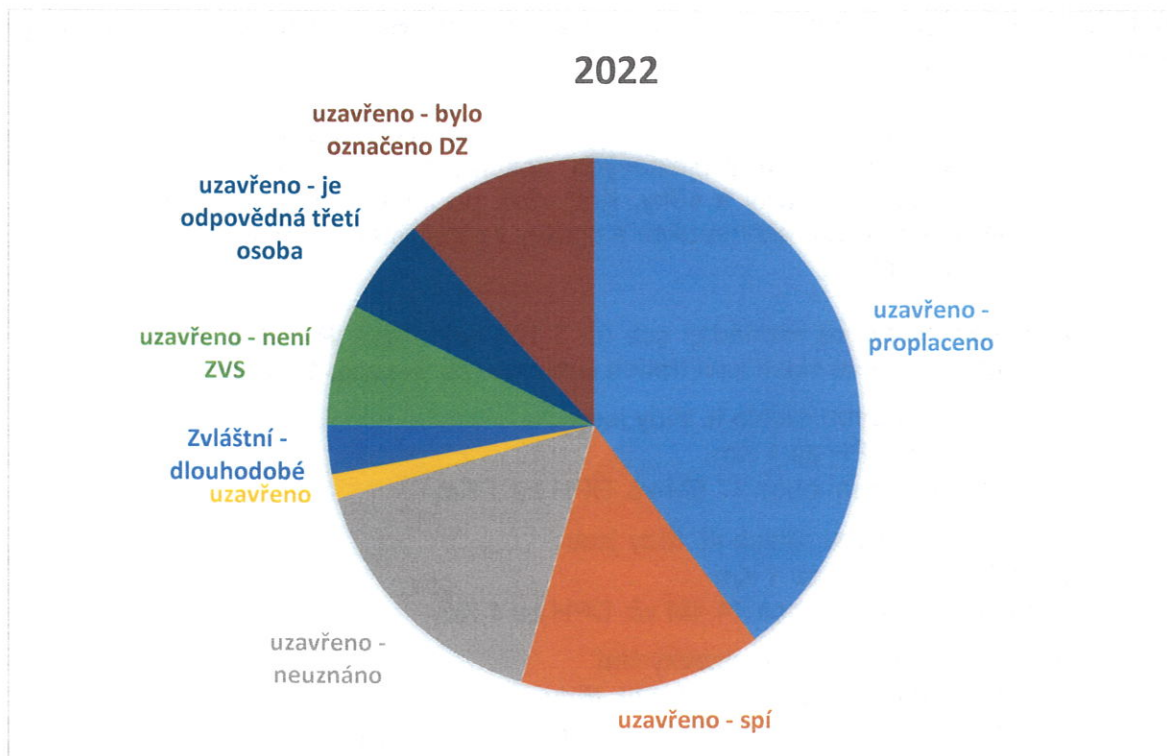
Ad 4. Etický kodex KSÚS p.o. – Jan Šidlo

Zahájeno projednávání bodu, informoval o přijetí etického kodexu jako řádu organizace. Kodex byl zpracován interně a primárně je koncipován jako varování před konkrétními možnými jednáními. Auditor bude ještě provádět osobní školení na jednotlivých pracovištích, budou proškoleni všichni pracovníci a bude akcentován i možný trestněprávní dopad.

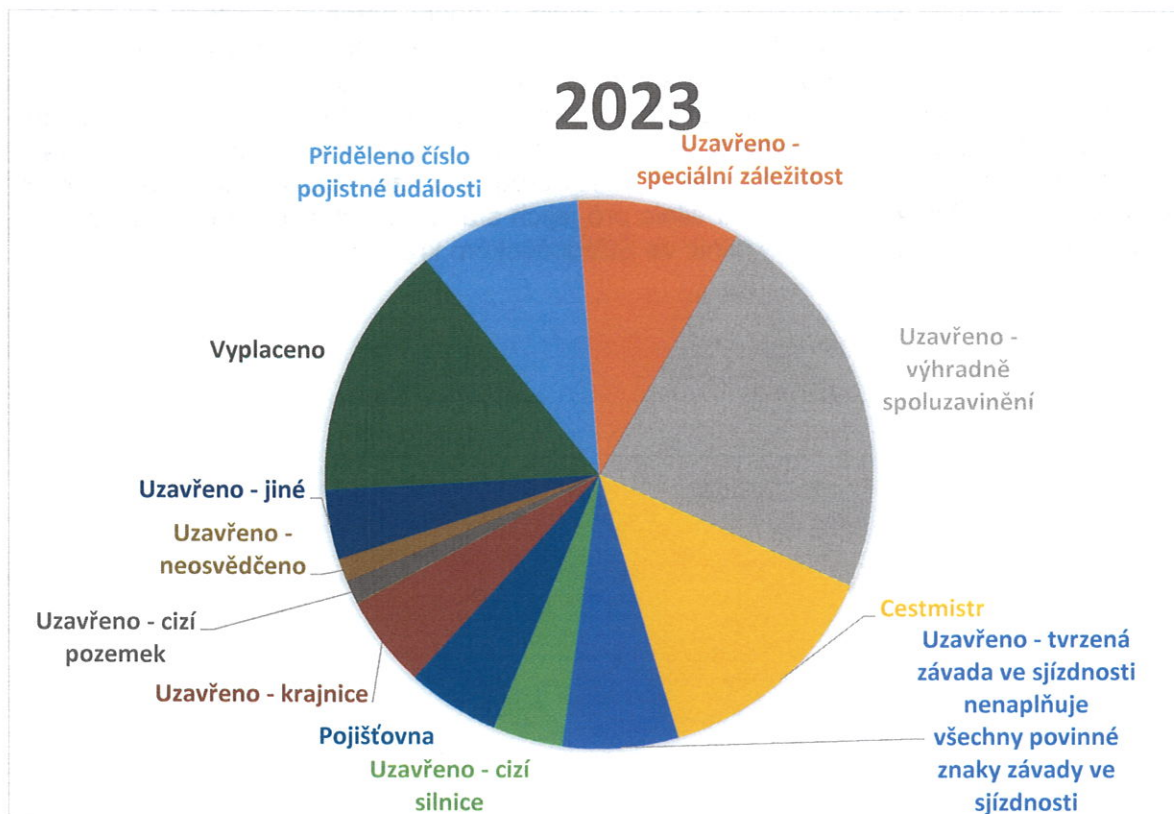
K dotazům sděleno že etický kodex a zákon o trestní odpovědnosti právnických osob primárně nenese povinnosti, které lze v určitém okamžiku splnit, ale spíše se jedná o kontinuální proces, který je třeba udržovat.

Ad 5. Statistika náhrad škod způsobených závadami ve sjízdnosti – Vojtěch Vrba

Zahájeno projednávání bodu, Mgr. Vrba přednesl krátké expozé o právní úpravě problematiky závad ve sjízdnosti. Představil nově zavedený systém digitalizace procesu řešení škodních náhrad a představil statistiku vyřízení nároků z titulu náhrady škody.



V roce 2022 bylo řešeno 68 případů, celkem zatím uhrazeno 407 377 Kč, z toho 302 006 vyplatila Hasičská vzájemná pojišťovna a 105 371 Kč KSÚS.



V roce 2023 bylo zatím řešeno 73 případů, celkem zatím uplatněno 1 257 700 Kč, uhrazeno 258 452 Kč, z toho 92 566 vyplatila Hasičská vzájemná pojišťovna a 165 886 Kč KSÚS.

h

Ad 6. Normové hodnoty silničních komunikací II. a III. třídy – Aleš Čermák, Michal Šindelář, Miloš Vacek

Zahájeno projednávání bodu. Ing. Vacek provedl rekapitulaci historie problematiky. Historicky bylo provedeno značné množství projektových dokumentací k uvedení komunikací do optimálního stavu, z hlediska kvality a šířky. Kraj však po letech snahy stále nedosáhl na pozemky. Proto se tedy provádí rekonstrukce a opravy v rámci stávajících pozemků, aby bylo možno provést alespoň opravu.

Pozemní komunikace Kraje se rozkládají cca na 8 500 hektarech. Přibližně 70 % pozemků Kraj vlastní, dalších 30 % je ve vlastnictví třetích subjektů (20 % obce, 10 % soukromé osoby).

Průměrné náklady na výstavbu silnice II. třídy jsou

- v obci 39M Kč vč. DPH za 1 Km.
- mimo zastavěné území obce 17,5M vč. DPH za 1 Km

Průměrné náklady na výstavbu silnice III. třídy jsou

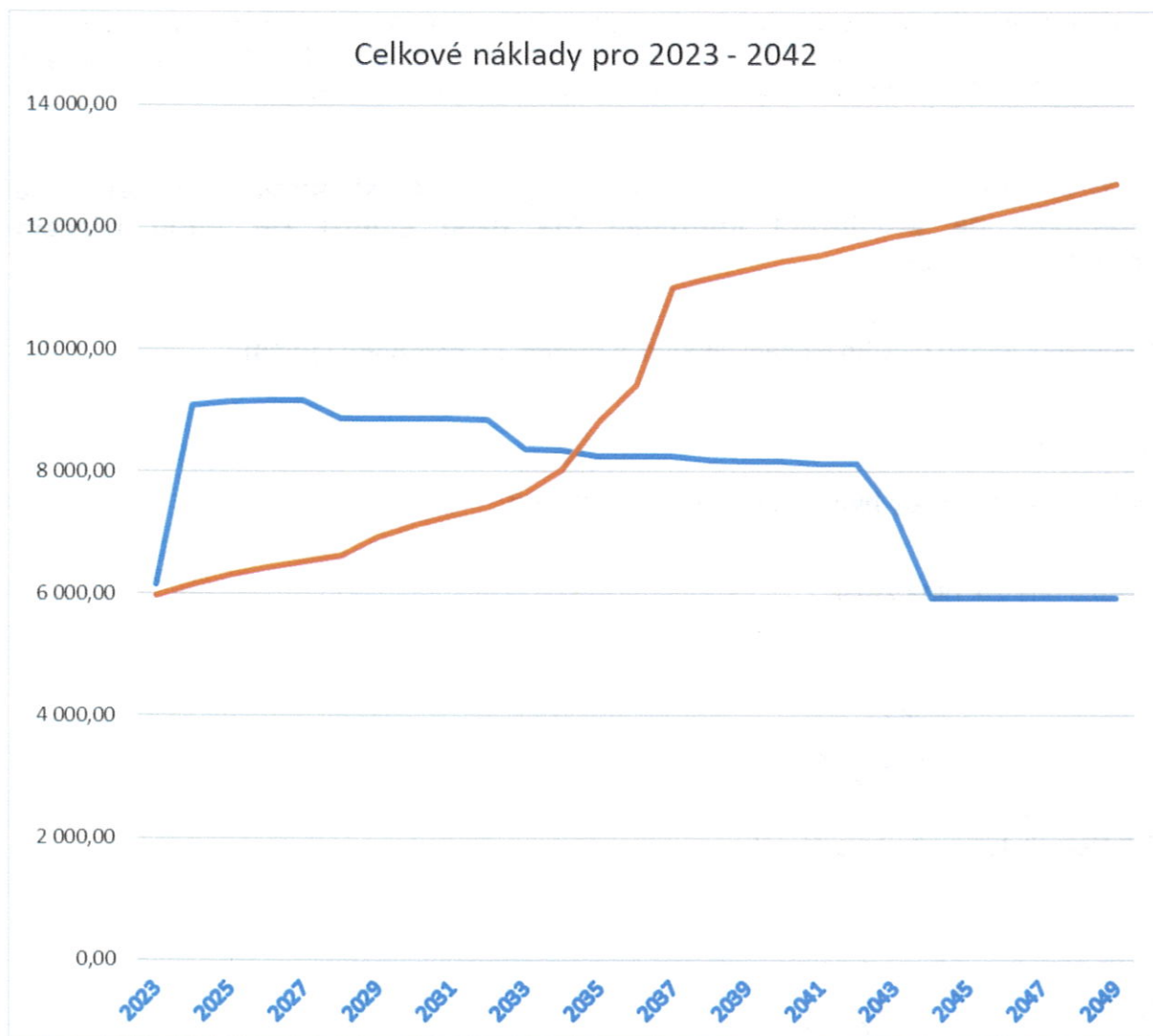
- v obci 32M Kč vč. DPH za 1 Km.
- mimo zastavěné území obce 14,4M vč. DPH za 1 Km

Průměrné náklady na výměnu krytu vozovky činí

- v obci 8,7M Kč u II. třídy a 6,6M Kč u III. třídy
- mimo zastavěné území obce 6,9M Kč u II. třídy a 4,7M Kč u III. třídy

Dále odkázal na již dříve projednávaný materiál „Koncepční plán optimalizace silniční infrastruktury Středočeského kraje v období let 2023-2042“

Postupným zhoršujícím se technickým stavem silnic a mostů porostou náklady na běžnou údržbu pro zachování průjezdnosti silniční sítě. Pokud silniční síť bude zastarávat tímto tempem, dojde po roce 2037 k velkému nárůstu nákladů na běžnou údržbu a zároveň velké potřeby investičních prostředků na celkové rekonstrukce silničních těles a mostních objektů. Současně zde existuje i reálná možnost, s ohledem na podfinancování, k nutnosti omezování silniční sítě, zejména pak silnic III. tříd, jelikož bude nereálné udržet některé úseky ve sjízdném stavu. Mohlo by docházet i k uzavírání silnic pro jejich stavebnětechnický stav. Náklady pro optimální naplánování plánu obnovy silnic ve Středočeském kraji jsou následující (viz graf):



Celkové náklady při investicích a plnění plánu

Celkové náklady při zachování současné míry investovaných prostředků

Kraj se snaží opravovat co nejdelší úseky s nejvyšší trvanlivostí, preferuje plné uzavírky, jelikož jsou rychlejší a levnější než oprava po polovinách.

K dotazu Ing. Pánka na opravy silnic, proč se dá pouze nový povrch na starou konstrukci, tam kde je prostor pro rozšíření a nerozšíří se komunikace, Ing. Vacek vysvětlil, že brzdou je opravdu skutečnost, že Kraji nepatří pozemky, když až v posledních letech je pro silnice II. a III. třídy možno přistoupit k vyvlastnění.

V případě, že je silnice naprojektována, a byť jen jediný vlastník pozemek neposkytne, projekt není možno realizovat, přičemž v případě pozemních komunikací jsou běžné projekty s desítkami či nižšími stovkami dotčených vlastníků. Jediný nesouhlas však projekt zablokuje.

P. Procházka uvádí, že bod byl zařazen na jeho žádost v souvislosti s opravou konkrétní silnice na úzký standard, komunikace má 4,2 M, nejvyšší autobus má 2,5M. Důvodem pro opravu bez rozšíření je rozpad krajnice a prudký okraj.

Z diskuse vyplývá, že problémem je primárně nedostupnost pozemků.

Ing. Šindelář vysvětlil obecně proces vzniku současného stavu, popsal jak probíhá projekce silnice, odkázal na projekce dopravy a návaznost na volbu typu a šíře komunikace. Dále

vysvětlil normové hodnoty vozovky podle normy **ČSN 73 6101** Projektování silnic a dálnic. Norma připouští i silnici III. třídy o šíři 4 metry se zpevněnou plochou 3 metry. Minimální hodnoty závisí na předpokládané intenzitě provozu po dané komunikaci.

Ad 7. Diskuze a různé, návrhy bodů programu další schůze DR, termín a požadavky na předložení informací (na další schůzi DR nebo předem k prostudování) aj.

Připomenut termín dalšího jednání, kterým je **středa 22. listopadu (12:00)**.

Ad 8. – Závěr

Jednání dozorčí rady bylo ukončeno ve 14:45 hod.

V Praze dne 25. října 2023

Zapsal:



.....
Filip Netopil, tajemník dozorčí rady

Ověřil:



.....
Ing. Marian Klásek, člen dozorčí rady

Předsedající jednání dozorčí rady:



.....
Filip Kořínek, předseda dozorčí rady