

Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA 2014
VII. volební období

Těsnopisecká zpráva o schůzi
Poslanecké sněmovny Parlamentu

Navržený pořad 18. schůze Poslanecké sněmovny

1. Návrh na zřízení vyšetřovací komise Poslanecké sněmovny k situaci v resortu dopravy v oblasti veřejných zakázek

Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA 2014
VII. volební období

TĚSNOPISECKÁ ZPRÁVA
o 18. schůzi Poslanecké sněmovny Parlamentu
konané dne 15. října 2014

Obsah:

15. října 2014

Schůzi zahájil předseda PSP Jan Hamáček.

Usnesení schváleno (č. 456).

Řeč poslance Františka Laudáta 3

Další část schůze řídila místopředsedkyně PSP Jaroslava Jermanová.

Řeč poslance Zbyňka Stanjury 19

Řeč poslance Tomia Okamury 26

Řeč poslance Radima Fialy 28

Řeč poslance Bronislava Schwarze 29

Řeč poslance Romana Sklenáka 30

Řeč poslance Františka Laudáta 32

Další část schůze řídil místopředseda PSP Jan Bartošek.

Řeč ministra dopravy ČR Antonína Prachaře 34

Řeč poslance Zbyňka Stanjury 43

Řeč poslance Františka Laudáta 45

Pořad schůze nebyl schválen.

Závěrečná řeč místopředsedy PSP Jana Bartoška.

Zahájení schůze Poslanecké sněmovny
15. října 2014
Přítomno: 126 poslanců

(Schůze zahájena v 11.01 hodin.)

Předseda PSP Jan Hamáček: Vážené paní poslankyně, vážení páni poslanci, vážení členové vlády, zahajuji 18. schůzi Poslanecké sněmovny a všechny vás vítám. Chtěl bych vás informovat, že tuto schůzi jsem svolal podle § 51 odst. 4 našeho jednacího řádu na základě žádosti 42 poslanců. Pozvánka vám byla rozeslána v pátek 10. října tohoto roku.

Prosím, abyste se všichni přihlásili svými identifikačními kartami a případně mi oznámili, kdo žádá o vydání karty náhradní. Zatím žádnou takovouto... Paní poslankyně Putnová – karta číslo 6.

Poprosím vás, abyste se usadili na svá místa, a chtěl bych vás informovat ještě o jedné důležité záležitosti. Jak všichni víte, prezident republiky dne 8. října tohoto roku jmenoval ministryni pro místní rozvoj paní Karlu Šlechtovou. Dovolte mi, abych mezi námi novou členku vlády přivítal (potlesk) a jménem nás všech jí popřál mnoho úspěchů v její náročné práci.

Nyní bychom přistoupili k určení ověřovatelů této schůze. Navrhuji, abychom určili pana poslance Davida Kádnera a pana poslance Jaroslava Klašku. Pan poslanec Kádner zde není. Pan poslanec Kádner není omluven z této schůze a byl informován o tom, že bude navržen ověřovatelem, tak to pokládám za hlasovatelné. Ale stejně se zeptám, zda je zde jiný návrh. Není tomu tak.

Takže budeme hlasovat o tom, že ověřovateli této schůze budou pan poslanec Kádner a pan poslanec Klaška.

Zahajuji hlasování. Ptám se, kdo je pro, ať stiskne tlačítko a zvedne ruku. Kdo je proti tomuto návrhu?

Hlasování má číslo 1, přihlášeno je 110, pro 109, proti nikdo. Tento návrh byl přijat a já konstatuji, že jsme ověřovateli této schůze určili pana poslance Kádnera a pana poslance Klašku.

Nyní bych vás seznámil s omluvami. Pan poslanec Janulík se omlouvá z pracovních důvodů a poté pan poslanec Adam pracovní důvody, pan poslanec Andrlé Saylor zahraniční cesta, paní poslankyně Balaščíková pracovní důvody, pan poslanec Benda zahraniční cesta, pan poslanec Benešík zahraniční cesta, pan poslanec Beznoska zahraniční cesta, paní poslankyně Bohdalová zdravotní důvody, pan poslanec Brázdil pracovní důvody, pan poslanec Černý zdravotní důvody, pan poslanec Fiedler osobní důvody, paní poslankyně Fischerová zahraniční cesta, pan

poslanec Gazdík rodinné důvody, pan poslanec Grebeníček pracovní důvody, paní poslankyně Halíková zahraniční cesta, pan poslanec Hájek rodinné důvody, pan poslanec Heger pracovní důvody, paní poslankyně Hnyková pracovní důvody, pan poslanec Holík Pavel pracovní důvody, pan poslanec Hovorka pracovní důvody, paní poslankyně Hubáčková osobní důvody, paní poslankyně Chalánková osobní důvody, paní místopředsedkyně Jermanová od 13 hodin do 15 hodin z pracovních důvodů, pan poslanec Junek zahraniční cesta, pan poslanec Karamazov osobní důvody, pan poslanec Komárek zahraniční cesta, pan poslanec Kořenek do 11.30 z pracovních důvodů, pan poslanec Koskuba osobní důvody, pan poslanec Kováčik zahraniční cesta, paní poslankyně Kovářová zdravotní důvody, pan poslanec Krákora pracovní důvody, pan poslanec Lobkowicz pracovní důvody, paní poslankyně Lorencová od 14 do 20 hodin večer zdravotní důvody, pan poslanec Mackovík pracovní důvody, paní poslankyně Marková pracovní důvody, paní poslankyně Maxová bez udání důvodu, pan poslanec Nekl zdravotní důvody, pan poslanec Nykl pracovní důvody, paní poslankyně Nytrová pracovní důvody, pan poslanec Opálka zdravotní důvody, paní poslankyně Pastuchová pracovní důvody, pan poslanec Pavera osobní důvody, pan poslanec Plzák osobní důvody, pan poslanec Pražák zahraniční cesta, pan poslanec Sedlář zahraniční cesta, pan poslanec Sed'a rovněž zahraniční cesta, pan poslanec Skalický pracovní důvody, pan poslanec Soukup zdravotní důvody, pan poslanec Šarapatka zahraniční cesta, pan poslanec Šincl pracovní důvody, pan poslanec Tejc zahraniční cesta, pan poslanec Tureček pracovní důvody, pan poslanec Váňa bez udání důvodu, pan poslanec Volný zahraniční cesta, pan poslanec Vyzula pracovní důvody, pan poslanec Zahradníček zahraniční cesta a pan poslanec Zlatuška rovněž zahraniční cesta.

Z členů vlády se omlouvá pan ministr Dienstbier bez udání důvodu, paní ministryně Marksová z pracovních důvodů, pan ministr Němeček z pracovních důvodů a pan ministr Zorálek rovněž z pracovních důvodů.

Pak zde mám žádost předsedy klubu TOP 09 pana poslance Kalouska, který mě žádá o poskytnutí přednostního práva panu předsedovi Laudátovi. Mám to chápat jako omluvu, pane předsedo? Aha, rozumím. Rozumím tomu a konstatuji tedy, že právo přednostního práva za klub TOP 09 bude mít pan místopředseda Laudát. Tolik tedy omluvy.

Nyní bychom přistoupili ke stanovení pořadu 18. schůze, jehož návrh je uveden na pozvánce. Já bych vám chtěl připomenout, že podle § 54 odst. 7 zákona o jednáních řádu rozhodne Sněmovna pouze o pořadu uvedeném v žádosti, nelze tedy navrhnout změnu nebo doplnění pořadu a rovněž tak nelze rozšiřovat schválený pořad.

Zeptám se, zda chce někdo v této fázi vystoupit. S přednostním právem pan poslanec Laudát, potom pan předseda klubu ODS a potom oba pánové s přednostním právem z hnutí Úsvit – pan místopředseda Fiala a pan poslanec Okamura, a místo nepřítomného předsedy klubu hnutí ANO pan místopředseda Schwarz. Tak pane poslanče, prosím, máte slovo. (Není zapnutý mikrofon.) Já se omlouvám, už to funguje.

Poslanec František Laudát: Vážený pane předsedo, vážení ministři, bohužel nepřítomný pane premiére, dámy a pánové, TOP 09 se na minulé schůzi Sněmovny neúspěšně pokusila zařadit bod "současná situace v rezortu dopravy". Projednání tohoto bodu vetovaly kluby hnutí ANO a KDU-ČSL. Situaci v rezortu dopravy považujeme za natolik kritickou, že jsme společně s klubem ODS iniciovali svolání této mimořádné schůze. (Hluk v sále.)

Poslankyním a poslancům klubů ANO a KDU-ČSL chci z tohoto místa říci, že to, že strkáte před tristní realitou hlavu do písku, že se snažíte před veřejností ututlat první skutečné výsledky vašeho vládnutí, neznamená, že se krize rezortu časem nestane i pro širokou veřejnost viditelnou.

Pane předsedo, jestli bych mohl poprosit. Pokud to pány zleva nezajímá, tak běžte na chodbu prosím.

Předseda PSP Jan Hamáček: Vzhledem k tomu, jak dlouho jsem četl omluvy, tak je evidentní, že nás tady není mnoho, tak prosím, aby tomu odpovídala i hladina hluku v sále. Děkuji.

Poslanec František Laudát: Že se nestane pro širokou veřejnost viditelnou. A to navzdory médiím, která krizi resortu dopravy zatím bagatelizují. Poslanci jsou však zodpovědní za fungování země v její reálné podobě, nikoliv v prostoru virtuálního mediálního klamu a lži. Donekonečna si nevystačíte s vymezováním se k minulosti, hrubými urážkami politické konkurence na náměstích i na tiskových konferencích a zřejmí i metodami výrazně odpudivějšími.

Situace v resortu dopravy je pravým opakem proklamací šéfa hnutí ANO pana Babiše. Místo šetření plýtvání. Místo průhledných zakázek návrat korupčního prostředí. Místo odbornosti laici, jejichž jedinou kvalifikací je prapor ANO a zřejmě i chuť přijít k co největším penězům do vlastní kapsy. Místo odpovědnosti a rozhodování zbabělost a neschopnost rozhodovat a nést odpovědnost. Místo pokory při řešení problémů arogance moci.

Dopravní infrastruktura je natolik důležitou pro ekonomiku země, pro práci lidí, pro jejich bezpečnost, že značení této schůze bych považoval za výsměch občanům naší země. Kvalitní a moderní dopravní infrastruktura je jedním z výrazných atributů kvality života občanů. Vaše vnitropartajní zájmy před druhým kolem senátních voleb jsou jen ukázkou toho, jaké priority při správě země ve skutečnosti máte.

Pokusím se doložit, že zejména na Ředitelství silnic a dálnic graduje krize, která nemá ve své historii obdoby. Současný ministr dopravy Antonín Prachař podle našeho názoru nedává garanci, že dále uvedené informace budou nezávisle vyšetřeny a napraveny. Proto navrhujeme zřízení vyšetřovací komise, která zmapuje skutečnou situaci rezortu, zejména situaci na Ředitelství silnic a dálnic, prověří soulad smluvních závazků se zákonem o zadávání veřejných zakázek, dodržování principu

řádného hospodáře a podobně. Veřejnost má právo znát skutečná fakta o působení ministra Prachaře a jím dosazených lidí. O to více, že jako první koalice po mnoha letech jste ze statutárních orgánů státních firem a organizací vyházeli zástupce opozice, a tím jste zcela eliminovali možnost průběžné kontroly skutečného hospodaření a stavu těchto institucí.

Moje vystoupení se bude dotýkat následujících okruhů:

- za prvé – chaotická situace na Ředitelství silnic a dálnic České republiky,
- za druhé – znovuoobnovování šedé zóny, tedy prostředí styku veřejného sektoru s kmotry a dodavateli,
- za třetí – chaos v přípravě nových staveb, destrukce připravených investic,
- za čtvrté – zadávání veřejných zakázek neprůhledným firmám,
- za páté – situace v přípravě tendru na nového provozovatele elektronického mýtného.

Za šesté mám bod různé. A jestli ani poslední bod, který vám... (Dvě poslankyně v první lavici se nad notebookem něčemu smějí.)

Paní poslankyně, prostřednictvím, to, co tady převádíte, máte asi jiné problémy z hnutí ANO, jestli byste mohli odejít, nebo pane předsedo, zjednejte klid.

Předseda PSP Jan Hamáček: Já znovu prosím kolegyně a kolegy, v této fázi tedy kolegyně, aby nerušily pana poslance Laudáta. Pokud tam máte něco vtipného, tak si to prosím běžte číst mimo jednací sál.

Poslanec František Laudát: Pokud s vámi nepohne ani tragická situace na našich silnicích, pak už nevím co.

Za prvé – chaotická situace na Ředitelství silnic a dálnic. V rovině faktů snad nejlépe v rámci mých možností dostat se k datům vypovídá zápis mimořádné schůze závodního výboru odborové organizace Praha, konané dne 2. 9. 2014. Cituji:

Mimořádná schůze závodního výboru odborové organizace se uskutečnila na základě dohody předsedy pana Skoupila s paní ředitelkou Křítkovou, pověřenou vedením organizace ze dne 29. 8. 2014, týkající se plánované organizační změny. Materiály předložené vedením organizace byly na mimořádné schůzi závodního výboru odborové organizace projednány a k organizační struktuře máme následující připomínky.

1. Žádáme, aby navrhovaná organizační změna byla realizována až po jmenování nového generálního ředitele. Tato naše připomínka vychází ze skutečnosti, že od začátku roku byla v naší organizaci provedena řada organizačních změn, které vedly ke zhoršení již tak špatného stavu zaviněného politickou reprezentací našeho státu." –

Jelikož neposloucháte, zopakuji podstatnou část: Tato naše připomínka vychází ze skutečnosti, že od začátku roku byla v naší organizaci provedena řada organizačních změn, které vedly vždy ke zhoršení již tak špatného stavu zaviněného politickou reprezentací našeho státu.

2. Zásadně nesouhlasíme s prováděním personální politiky v naší organizaci panem Tomešem, poradcem ministra dopravy, a panem Petrákem, poradcem pana Jančury.

3. Odbor životního prostředí 10700 navrhujeme zařadit zpět pod úsek výstavby, kam systémově patří. Dále navrhujeme snížit počet oddělení. – Prosim poslouvejte: Čtyři oddělení mají čtyři zaměstnance a čtyři vedoucí.

4. Odbor vnitřní správy 12300 navrhujeme zařadit do úseku správního. Zařazení do provozního úseku porádká jakoukoli logiku.

5. Odbor správy dohledu elektronického mýta navrhujeme převést zpět na úsek. Tento útvar byl vždy úsekem. Pro tento náš návrh také hovoří připravované změny vyhlášené ministrem dopravy.

6. U odboru komunikace navrhujeme snížit počet oddělení. – Prosim poslouvejte: Tento odbor má čtyři vedoucí a dva zaměstnance. Opakuji: Tento odbor má čtyři vedoucí a dva zaměstnance.

7. Oddělení inteligentních dopravních systémů 19610 navrhujeme zařadit zpět do provozního úseku jako samostatné oddělení. Toto oddělení systémově do provozního úseku patří.

Obracíme se na vedení organizace s žádostí o komentář ke včerejšímu tiskovému prohlášení ministra dopravy inženýra Prachaře v ihned.cz týkající se restrukturalizace závodů a omezování krajských správ.

Tolik tedy citace ze zápisu závodního výboru odborové organizace Praha, konané dne 2. 9. 2014.

Při hlubší analýze zápisu odborářů – podotýkám, že jsem to získal bez jejich vědomí – musím konstatovat, že by to bylo k smíchu, pokud by se nejednalo o organizaci, přes kterou stát ročně investuje cca 30 mld. korun včetně financí z Evropské unie. Jediné, o co panu Prachařovi jde, je v případě Ředitelství silnic a dálnic vytváření koryt.

Mohl byste nám, pane ministře, sdělit tajemství, jak se manažersky realizuje řízení ve struktuře, kde na jednoho vedoucího připadá půl zaměstnance? Viz bod šest zápisu, PR oddělení, podotýkám. Chápu, že odbor komunikace musí být v éře vládnutí hnutí ANO nejsilnější složkou investorské organizace, která má podle statutu stavět a udržovat dálnice, rychlostní silnice, silnice I. třídy, železnice a vodní dopravní díla. Mediálním kouskem hodným uznání bude vysvětlit lidem, že jsou dálnice, i když nejsou. Jako inspiraci doporučuji závěrečnou scénu z filmu Bílá paní komonická. Pan Babiš vykřikoval na náměstí v Plzni, že jsem mimozemšťan. Pan

premiér v neděli mluvil o UFO majetku. Vládní koalice ale pro českou, moravskou a slezskou veřejnost zjevně chystá UFO dálnice.

Dále, pane ministře Prachaři z hnutí ANO, bude líp. Proč destruuje organizaci strukturu, která se stará o elektronické mýtné? Je to jen vaše neznalost, nebo úmysl? Jak daleko půjde vaše devastace klíčové státní organizace? Po změně organizačního řádu jste na ŘSD navýšil počet úseků. Tedy přeloženo pro laickou veřejnost, navýšil jste počet náměstků generálního ředitele.

Těmto jste přidělil velkorysé platy na úkor zaměstnanců. Slyšíte! Přidělil platy na úkor zaměstnanců. Skutečně jste strana pravicová se sociálním citěním. Na Ředitelství silnic a dálnic to sociální citění v podání ANO běžní odborní pracovníci pocítili. Žádná odměna za práci, ale futrování korytářů na úkor odborníků. To je vaše politika!

Jedním z průvodních jevů provazování stavebního byznysu a politiky je úpadek kvality realizovaných investic. Stačí připomenout D47, nekvalitní mosty, nekvalitní opravy a v neposlední řadě i otázku kvality povrchu obnovených úseků na D1. Logicky by se tedy nabízelo, že v investorské organizaci vybudují, nebo posílím úsek kontroly kvality, který v hierarchii organizace bude hodně vysoko. Co však udělal pan Prachař z ANO? Úsek kontroly kvality staveb byl degradován na pouhý odbor, čímž jsou silně okleštěny jeho pravomoci ve vztahu k přípravě a realizaci investic.

Můžete, pane ministře, sdělit Sněmovně, jakou odbornou působnost má vámi jmenovaný vedoucí tohoto odboru? Jen podotýkám, že šéf tohoto odboru se ani neobtěžuje vykonávat svoji funkci v centrále. To potom jasně vysvětluje vaše kroky, kterými jste se zbavil nepohodlné paní Pošvářové. Nejsem si jist vzhledem k obrovské fluktuaci ředitelů, podříditelů a pracovníků, zda tato informace je ještě aktuální.

Jestli se nemýlím, ve svých začátcích jste přivedl na ŘSD svůj tým. Měl údajně 12 lidí. Dnes z nich zůstává paní Křitková a pan Čížek. Podle kuloárních informací vy se chcete zbavit paní Křitkové, paní Křitková se chce zbavit pana Čízka, kterého vy ale chráníte. Vážení, tohle není milostný trojúhelník, tohle je ANO trojúhelník na ŘSD.

Že již není čas dále otálet s radikálním řešením, dokládá následující záznam, opět získaný bez vědomí autorů. Pokud vás, pane premiére nepřítomný, pane Babiši, ani tohle nepohne k radikálním krokům, tedy okamžitému odvolání ministra Prachaře, potom už skutečně nevím.

Cituji: Stanovisko sdružení závodních výborů odborových organizací Ředitelství silnic a dálnic České republiky k současné situaci v ŘSD ČR. Sdružení závodních výborů odborových organizací ŘSD ČR je velmi vážně znepokojeno situací v organizaci, hlavně v oblastech personální a organizační. Od začátku roku se vystřídali ve vedení organizace již čtyři generální ředitelé a na místa odborných ředitelů byli dosazeni vedením Ministerstva dopravy ČR bez výběrového řízení opakovaně nekompetentní lidi. Od nástupu nového vedení nastal na generálním

ředitelství personální kolotoč. Měsíčně odchází a vzápětí je přijímáno velké množství řadových zaměstnanců. – A teď prosím poslouchejte: Za celou dobu existence naší organizace nedošlo k takovéto doslova personální genocidě.

Další oblastí, která je velmi znepokojivá, jsou časté organizační změny. V řadě případů jsou to změny nesystémové a hlavní roli v nich hrají ostré lokty odborných ředitelů, kteří nechtějí převzít osobní odpovědnost vyplývající z jejich funkcí za jim svěřené úseky. Námitky odborové organizace k navrhovaným organizačním změnám vedení organizace ve větší části akceptovalo jako odůvodněné. – Neuvěřitelná věta prosím: Dochází k úsměvným situacím, kdy sami zaměstnanci pátrají, v jakém úseku pracují.

Sdružení závodních výborů odborových organizací ŘSD ČR na jednání s vedením organizace dne 19. 6. 2014 velmi důrazně varovalo před odvoláváním vedení jednotlivých správ a závodů, včetně jejich slučování, a tím jejich destabilizaci. Vedení organizace zatím tlakům z Ministerstva dopravy nepodlehlo a k těmto krokům nepřistoupilo. Prohlášení ministra dopravy ČR Ing. Antonína Prachaře pro Týden.cz ze dne 7. 10. 2014, ve kterém se opět zmiňuje o nutné revizi současného vedení v některých krajských závodech, přineslo z řad zaměstnanců řadu negativních reakcí a následnou oprávněnou obavu o další fungování naší organizace. Všechny tyto kroky vedení organizace vedly vždy ke zhoršení již tak špatného stavu zaviněného v minulosti politickou reprezentací našeho státu. Pro dokreslení celkové situace uvádíme, že od roku 1992 se vystřídal ve vedení Ministerstva dopravy České republiky 16 ministrů a od roku 1997, kdy bylo založení Ředitelství silnic a dálnic ČR, 13 generálních ředitelů.

Sdružení závodních výborů odborových organizací ŘSD ČR konstatuje, že časté personální změny včetně změn organizačních provedené v letošním roce velmi ztížily činnost naší organizace na několik dalších let. – Na několik dalších let!

Obracíme se tímto na vedení Ministerstva dopravy ČR s výzvou, aby přestalo diletantsky zasahovat do vnitřních záležitostí naší organizace. V opačném případě budeme nuceni využít všech zákonných prostředků k ochraně jak organizace, tak jejích zaměstnanců, včetně možného vyhlášení stávkové pohotovosti, v krajním případě vyhlášením stávky. Deklarujeme, že v naší organizaci pracuje celá řada velmi schopných odborníků, kteří vědí lépe než poradci pana ministra dopravy, jak organizaci řídit a jak by měla fungovat.

Shrnutí této části. ŘSD je ve stavu naprostého organizačního a personálního rozvratu a chaosu. Zkrachovalo výběrové řízení na ředitele organizace, odborníci jsou nahrazováni laiky, vracejí se lidé, kteří byli vyhozeni ze závažných důvodů. Ministr Prachař zřejmě odborně chystá devastace krajských správ, čímž zničí logistickou vazbu mezi kraji, investorskou organizací. Situace zaměstnanců ŘSD ČR je zoufalá a nelze vyloučit stávku.

Otázka na nepřítomného pana premiéra. Domníváte se, pane premiére Sobotko, že pan ministr Prachař je kompetentní osobou, která má urychleně stabilizovat

Ředitelství silnic a dálnic? Myslíte vážně, že stabilizovat firmu by měl ministr, který ji destabilizoval? Proč nečinně přihlížíte hrozbě rozvratu krajských správ? Vždyť kraje řídí vaši lidé. To je vám jedno? Prosím, urychleně konejte!

Za druhé. Obnova fungování šedé zóny. Předem říkám, že v tomto bodu se pouštím na tenký led. V prostředí kmotrů jsem se nikdy nepohyboval, oni sami se o mě při svých aktivitách nezajímali či se mi vyhýbali. Nikdy jsem nepracoval na Ředitelství silnic a dálnic a SŽDC, abych si z osobního působení uměl zmapovat, kdo v minulosti vytvářel tzv. šedou zónu. Aby bylo jasno, za šedou zónu považují prostředí a osoby, které zprostředkovávají a zajišťují transfer veřejných peněz do rukou kmotrů a vybraných ekonomických struktur. Proto budu velice opatrný s konkrétními jmény. Nerad bych poškodil nevinné lidi.

I v minulosti lidé byli vyhazováni ze svých postů necitlivě, někomu překáželi, někdy nadřizený měl kamarádíčka, kterého potřeboval umístit. Řadu let si nepamatuji, že by probíhaly takové čistky jako v éře pana Prachaře z hnutí ANO, bude líp. Odborníci pracovníci jsou nahrazováni diletanty bez kvalifikace a s často podivnou minulostí. Nikdo nemůže dohlédnout 13. komnaty každého, ale v rezortu dopravy existují indicie, že už se nemůže jednat o náhodu. Buď pan ministr neví, co se mu v rezortu děje, což by byla ještě lidsky pochopitelnější a pro nás příjemnější varianta, nebo se jedná o úmyslný systémový přístup. Vzhledem k citlivosti tématu můžeme dojít ke zjištění skutečného stavu pouze prostřednictvím vyšetřovací komise. Ta jediná by se mohla dostat k citlivým datům a před vynesením veřejného verdiktu eliminovat možnost, že bude ublíženo nevinným lidem.

Poměrně složitě se dařilo v éře vládě premiéra Nečase. Postupně vytěšňoval lidi s nevalnou pověstí, kteří vytvářeli v rezortu dopravy šedou zónu. Dnes se tito lidé pod praporem ANO vracejí, často na ještě klíčovější místa. Zřízená vyšetřovací komise by měla získat informace o důvodech, proč tito lidé byli v minulosti ze svých postů odvoláni. Dnes se údajně vracejí manýry "s řízením" zakázek.

Pane ministře, můžete potvrdit, že na post provozního ředitele jste přijal jistého pana Maříka? Můžete sdělit, zda se jedná o tutéž osobu, která v minulosti působila na správě Chomutov, dále na generálním ředitelství, provozní úsek, a následně jako poradce generálního ředitele Poruby? Víte, co se v té době na inkriminovaných místech dělo? Podle mých informací již dotyční odešli. Je to pravda?

Pane ministře Prachaři z hnutí ANO, můžete vyloučit, že nový šéf právního oddělení ŘSD Petřík nemá nic společného s losovačkami pro ROP Severozápad? Je už dotyčný mimo pracovní poměr? Ano, či ne?

Pane ministře, nevíte náhodou, zda se okolo vašeho resortu nepohyboval člověk známý svojí vazbou na pana Rittiga? Pány kolegy z ANO bych upozornil, že se údajně zaštiťoval jedním z vás. Můžete vyloučit, že se nevrátí lidé z poloviny minulých dekád s nevalnou pověstí?

Pane ministře, vycházím ze zápisu odborářů. Jak je možné, že do chodu organizace ŘSD ingeruje i váš poradce Tomeš a údajný poradce pana Jančury pan

Petrák? Můžete nám říci, zda se jedná o téhož Petráka, který stál v čele firmy Mott MacDonald v době, kdy se stavěl Trojský most, který místo 400 milionů vyšel Pražany na 1,3 miliardy? (Náhlé zvýšení hluku v sále.) Je to tentýž Petrák, který figuruje v kauze D1 – přerušení rekonstruovaného úseku u Jihlavy? Považujete možné vazby podnikatele Jančury v dopravě za normální? Nebojíte se, že až tohle všechno zjistí orgány Evropské unie, zastaví nám čerpání všech dotací?

Shrnutí. Existují indicie, že dochází k obnově šedé zóny. Situace je o to horší, že Ministerstvo dopravy už zřejmě zcela ztratilo kontrolu nad ŘSD. Do personálních otázek samostatné organizace zasahují lidé vně této instituce bez zákonných pravomocí a odpovědností. Nelze vyloučit střet zájmů. Za éry pana ministra Prachaře z hnutí ANO, bude líp už na některých místech je dokonce i třetí vlna zaměstnanců.

Pane nepřítomný premiére vlády – přítomný, omlouvám se. Co se ještě musí stát, abyste situaci řešil? Proč tolerujete potenciální budování korupčního prostředí v rezortu dopravy? Jak dlouho ještě?

Za další. Legislativa – chaos v přípravě nových staveb, destrukce dlouhodobě připravovaných investic. Legislativní úsilí Ministerstva dopravy a vládní koalice. Projektová, majetková a dodavatelská příprava nových investic je u akcí v gesci Řízení silnic a dálnic v naprostém chaosu. Jako velké vítězství koalice bylo ohlášeno protlačení novely zákona o urychlení výstavby liniových staveb. Pan ministr se do novelizačního úsilí vrhl skutečně s velkou energií. Svůj záměr nejdřív kvůli PR veřejně vyhlásil, tím zastavil veškeré výkupy pozemků, dokonce došlo ke stornování už dojednaných smluv. Majitelé oboustranně podepsané smlouvy údajně již neodeslali investorovi. Následně pan ministr zastavil všechna vyvlastňovací řízení. Pan ministr z důvodu neznámého zastavil zpracování znaleckých posudků na cenu pozemků. Koalice arogantně odmítla pozměňovací návrhy Stanjura–Laudát, odmítla návrh poslance Šidla. Pochybuji o ústavnosti této novely. Zakládá nerovné postavení majitelů při výkupu pozemků. Obsahuje v sobě velký korupční potenciál – při indikaci regenerace šedé zóny velmi aktuální.

Poslanci a poslankyně z hnutí ANO, ČSSD a KDU, dovoluji si vám sdělit, že svou nechtí naslouchat racionálním argumentům opozice nesete přímou politickou a občanskou odpovědnost za paralyzaci krajských a obecních investic. Občané totiž nerozlišují, zda přicházejí o pozemek v zájmu státu, kraje, nebo obce. Mám velké indicie, že při komunálních investicích teď odmítají jednat, pokud nedostanou šestnáctinásobek. Svou novelou jste zřejmě zároveň zapříčinili paralyzaci vyvlastňovacího procesu. V zákoně o vyvlastňování je totiž uvedeno, že vyvlastňovat lze až po vyčerpání všech ostatních možností. Konečnou reálnou možností je přece vyvlastnění až po nabídce šestnáctinásobku.

Pokud jsou moje informace správné, jednomyslně prošel vládou návrh novely zákona o zadávání veřejných zakázek. Ale vládo, včetně pana Prachaře z hnutí ANO, bude líp, skutečně myslíte, že tento atrofovaný pokus rozhybe české stavebnictví? Jak jste, pane ministře, hájil potřeby rezortu? Proč jste se alespoň nepokusili prosadit odcitání méněprací od víceprací? Proč jste jasným způsobem nedefinovali péči

řádného hospodáře? Proč jste po vzoru ostatních zemí nezvýšili limity víceprací? Kolik dalších měsíců budete potřebovat na prosté parametrické změny zákona? Kolik roků budete potřebovat na implementaci nové evropské směrnice, která výrazně liberalizuje podmínky při zadávání a realizaci veřejných zakázek? I když je to v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, proč na současnou nedostatečnou technickou novelu mlčíte? Tak co to vlastně v té legislativě vaše ministerstvo dělá?

Jak se shodují vaše stesky na legislativu s hlasováním o novele zákona o vlivu staveb na životní prostředí? Vždyť to, co doputovalo do Sněmovny, je další ranou rezortu stavebnictví v krizi. V jakém stavu je prosím příprava vámi ještě letos slibovaného zákona o liniových stavbách? Co si vlastně, pane premiére, na těch všech vašich tripartitách vykládáte? Vždycky vyjdete před kamery vysmátí a spokojeni, jak vám to šlape. Možná ano. Odborářům to také šlape. Vám také. Panu Hanákovi asi taky. České ekonomice ale nikoliv.

Pane premiére, domníváte se, že pan ministr Prachař bude schopen zajistit legislativní proces u zákonů podstatně složitějších, než jsou zákony o zadávání veřejných zakázek, značky na přání a podobně? Jak chcete lidem garantovat, že zvládne například velice komplikovanou legislativu kolem bezpilotních letadel?

To, že někdo má úspěšnou speditérskou firmu, ještě neznamená, že rozumí dopravě. Všichni, kteří se v oblasti výstavby liniové infrastruktury pohybují delší čas, vědí, jak věcně a zejména časově náročné je získání územních rozhodnutí o umístění stavby, stavebních povolení, výkupy potřebných pozemků. Tomu však předchází často úmorné projednávání zásad územního plánu a vlastního územního plánu. Dnes bez konsensu s politickými reprezentacemi obcí a krajů nemáte prakticky šanci v požadovaném časovém úseku stavbu zrealizovat. Tohle však pan Prachař z hnutí ANO zřejmě nechápe, jinak by se nenechal strhnout k neuváženým výrokům a krokům. (Šum v sále.)

Za mnohé. Pražský okruh – stavba 511. Jedná se o navazující pokračování okruhu mezi brněnskou dálnicí D1 a Běchovicemi. Trasování je stabilizované. Na projektovou přípravu byly vynaloženy desítky milionů korun. Před časem Nejvyšší správní soud zrušil zásady územního plánu pro tuto stavbu, mimo jiné, což je nyní řešeno, a územní plán ale ponechal v platnosti. Aktivisté využili jako v mnoha jiných případech formálního pochybení. Nyní se pan Prachař z hnutí ANO nechal slyšet, že lepší bude vzdálenější varianta kolem Říčan. Tím by de facto zničil klopotnou práci snad dvacetí roků a odsunul realizaci okruhu do bodu nula až o patnáct roků. (Šum v sále se zvyšuje.)

Myslíte, pane předsedo, že by poslanci z hnutí ANO mohli buď být ticho...

Předseda PSP Jan Hamáček: Tak oni to nejsou jenom poslanci z hnutí ANO, tady vidím dva koaliční poslance v družné debatě. Tak je prosím, aby ji přesunuli do předsálí. Děkuji.

Poslanec František Laudát: Pane ministře, pokud jste odborník na svém místě, jistě nám sdělíte, jaká je klíčová role pražského okruhu. Dám vám vybrat: objízdná trasa pro (nesroz.) tranzitní dopravu, nebo přenesení části vnitroměstských dopravních vztahů na tuto komunikaci? Kolik myslíte, že bude z dopravní zátěže na 511 tvořit tranzit? Pokud na obě otázky odpovíte správně, uvidíte, jaké nesmysly hlásáte.

Pominu kuriózní argument vašeho šéfa z televize, že důvodem je skutečnost, že v trase stávající varianty vlastní pozemky Pavel Bém.

Dámy a pánové, dopravní stavby se připravují pro horizonty společnosti dvě stě let. Myslíte, že už krátce za to, nevím, jestli Bém má pozemky v trase 511, ale domníváte se, že máme statisticky zvyšovat dopravní zátěž uvnitř města, počet dopravních nehod a další a další věci jenom proto, že údajně tam má možná někdo pozemky?

O vašich nápadech s jinou variantou dálnice D3 na obchvatu Českých Budějovic je to stejný případ. Navíc údajně jste zastavil přípravu dálnice D3 na území Středočeského kraje. Je to pravda? Kdo vám dal, pane ministře (řečeno premiére), právo za zády politické reprezentace Jihomoravského kraje připravovat dvoupruhové pokračování R52 spojnice Brno–Vídeň? Není náhodou vašim postojem zpochybněna česko-rakouská smlouva? Jak tohle vaše počínání konvenuje s výroky vašeho šéfa Babiše o neschopnosti vybudovat propojení naší země se sousedy?

Samostatnou kapitolou je rekonstrukce dálnice D1. Každý vnímavý uživatel si musí všimnout, že staré pořádky se v éře ministra Prachaře nádherně rychle vrátily. Ředitelství silnic a dálnic nedokončilo nebo nepřevzalo oponentní posudky, které byly zadány v roce 2013, s jedinou výjimkou, dokončení od ČVUT. Zatím se v dopravních omezeních nestal zásadní karambol. Proto asi polevil tlak pana ministra dopravy a dopravní policie už u zrekonstruovaných úseků není vidět. Bylo sjednáno – před naším nástupem, podotýkám –, že odtahové služby budou bez nároku na odměnu v permanentní pohotovosti, aby případný odtah z míst dopravních omezení probíhal rychle a bezpečně. Můžete nám sdělit, kdo a proč toto zrušil? Jaký malér se musí stát, aby se opatření vrátila do kvality, ve které byla? Usínáte, pane ministře, s vědomím, že jste pro bezpečnost uživatelů D1 udělal maximum možného? Proč polevila dohledová péče a pohotovost pracovníků SSÚD? Zřejmě v tom spočívá vysvětlení, že se znovu vrátila česká specialita – po realizaci dopravních omezení, rozuměj uzavírky, následuje technologická přestávka. Zřejmě se dodavatelé stavby musí technologicky zotavit a smířit s faktem, že budou pracovat. Jiné vysvětlení kromě organizačního chaosu při vedení investic mě nenapadá.

Díky vašemu způsobu vedení rezortu se zhroutily původní časové plány na druhou etapu rekonstrukce D1. Můžete potvrdit, jestli pan Čížek skutečně nechal zastavit přípravné práce na třetí etapu rekonstrukce, geologické průzkumy, zaměření, diagnostiku stávajících silnic? Musíte vážně provádět fragmentaci, když jsou zchátralé inženýrské sítě, korodované mosty, shnilé spodní izolace proti vodě?

Do průběhu první etapy jste vy či vaši podřízení zasáhli způsobem silně neprofesionálním. Jak vysvětlíte změnu podmínek tendru, za který lze jednoznačně považovat náhradu cementobetonové vozovky na sjezdu u Jihlavy? Prosím, neargumentujte žádostí hejtmana Kraje Vysočina pana Běhoučka, který požádal s ohledem na špatné parametry objízdných tras o maximální zkrácení lhůty rekonstrukce. To nelze vydávat za závazné stanovisko státní správy. A pan hejtman vám snad měl napsat – budujte dlouho? Zřejmě jste porušili pravidla veřejné soutěže, smluvní ujednání s dodavatelem – nevím, co je ve smlouvě, podmínky čerpání evropských fondů. Kdo ponese odpovědnost za případné škody?

Na veřejnost pronikly informace o podivných krocích při rekonstrukci úseku D1, kde probíhá spor s dodavatelem Železniční stavitelství Brno. Je pravdou, pane ministře, že se ŘSD jednostranně zřeklo možnosti zápočtu penále za zpoždění stavby proti plnění dodavatele? Je pravdou, že tam má fungovat jakási arbitrážní komise, ve které stát tahá za kratší konec? Je pravdou, že termín dokončení úseku se mění z roku 2014 až na rok 2015, a někteří skeptici vyhrožují dokonce rokem 2016? Chápu, že na úseku 21, což je ten úsek, došlo ke konfrontaci s dodavatelem, u které jste nebyl. Ale následná ujednání a kroky zavánějí jednostranně nevýhodným plněním v neprospěch investora a to už je vaše odpovědnost. Na tuto část odpovídat nemusíte, protože jsem se v mezidobí dostal k dokumentu a odcituji vám část dodatku, některá ustanovení, která vaši lidé podepsali (cituje):

"Článek 3.2 smlouvy s dodatkem Dohoda o řešení sporných práv. Práce z povinnosti stran dle čl. 3.2 písm. a) až e) tohoto dodatku, které strany navzájem považují za sporné, budou řešeny takto:

a) Sporná práva dle čl. 3.1 tohoto dodatku se strany zavazují vypořádat vzájemnou dohodou mimosoudně v termínu do 15. září 2014, přičemž pro vyřešení těchto sporných práv budou do deseti (10) pracovních dnů ode dne účinnosti tohoto dodatku ustaveny pracovní týmy pod vedením Ing. Petra Lakomého, ředitele závodu Praha a objednatele, a pod vedením Mgr. Jana Thomaiera, advokáta vykonávajícího advokacii, jako společník Thomaier Legal, advokátní kancelář, s.r.o., za zhotovitele.

b) Nedojde-li ve lhůtě dle čl. 3.2 písm. a) tohoto dodatku k dohodě stran v některých činnostech, specifikovaných sporných práv dle čl. 3.1 písm. a) a b) tohoto dodatku nebo vůbec, bude spor o těchto sporných právech vyřešen v soudním řízení.

c) Strany se zavazují sporná práva dle čl. 3.1 písm. c) až e) tohoto dodatku jakkoli neuplatňovat a nevymáhat proti druhé straně, a to zejména v soudním řízení, nepostoupit je třetím osobám, nezapočítat je proti pohledávkám druhé strany ani nečinit jakékoli jiné kroky, které by byly v rozporu s účelem tohoto dodatku, do vyřešení sporu dle čl. 3.1 písm. a) a b) tohoto dodatku. Promlčecí doba pro uplatnění sporných práv dle čl. 3.1 písm. c) až e) tohoto dodatku se prodlužuje na dobu deseti let."

Na dalším úseku... (Krátká odmlka.) Ještě zpátky možná k tomu. Je snad jenom málo tak krajně nevýhodných dodatečných smluvních ujednání pro stát, jako jste spáchali tady.

Na dalším úseku Jihlavy jste vy či vaši podřízení jednostranně porušili podmínky veřejné soutěže tím, že jste nařídili přerušit práce a odložit realizaci druhé části dálnice na příští rok. Odkaz na klimatické podmínky považují za zástupný.

Můžete, pane ministře, Sněmovně sdělit, kdo vykonává na zmíněném úseku technický dozor nebo správce stavby, zda a jakou roli v této kauze hraje již jednou zmíněný pan Petrák? Kdo zaplatí vícenáklady dodavatele, který podle mých informací posun termínu nepožadoval? Nepřijdeme v souvislosti s porušením zákona o zadávání veřejných zakázek o evropské finance? Když tento úsek byl už ve zpoždění neřešitelném do zimy, proč na jiném práce začaly o týden později?

Předseda PSP Jan Hamáček: Pane poslanče, já se velmi omlouvám. Já jsem tolerance sama a nijak nechci vstupovat do vašeho vystoupení i vzhledem k tomu, že máte přednostní právo. Ale pouze upozorňuji na to, že řečník by měl mluvit k věci podle § 59 odst. 4 a toto nejsou interpelace. Proto asi není úplně možné žádat odpověď ministra. Návrh bodu zní: Návrh na zřízení vyšetřovací komise Poslanecké sněmovny k situaci v rezortu dopravy. Takže já bych vás prosil – já vás nenapomínám, pouze vás prosím, abyste se držel věci a nevedl interpelaci na ministra, ale odůvodnil, proč klub TOP 09 chce zřídit tuto vyšetřovací komisi. Děkuji.

Poslanec František Laudát: Pane předsedo, děkuji za váš vstup. Chci se proti tomu ohradit, protože pokud nevykreslím situaci v rezortu a důvody, proč má vzniknout vyšetřovací komise nebo alespoň minimálně skončit fungování pana Prachaře, tak nemám šanci bez toho, abych vám nevyličil katastrofu, jaká se v rezortu dopravy odehrává. Proč říkám otázky? Protože předpokládám, že s přednostním právem vystoupí pan Prachař a na řadu nebo na úplně všechny otázky odpoví, že to tak není, že to není pravda, a dokáže to. Pak není třeba, aby vznikala vyšetřovací komise. Takže jedno i druhé tam patří. Nicméně vnímám vaši připomínku a děkuji za ni.

Nepřijdeme v souvislosti s porušením zákona o zadávání veřejných zakázek o evropské finance, když tento úsek byl už ve zpoždění neřešitelném do zimy? Proč na jiném úseku začaly práce o týden později? Nepovažuji za normální, že stavba zůstala ležet ladem od srpna. Budu rád, pokud vyšetřovací komise zjistí, že na všechny moje otázky bude odpovězeno tak, že naše země z toho vyjde bez újmy a škod.

Pane ministře, jaké jsou vaše osobní zkušenosti s vedením dopravní investice? Asi žádné. Jinak byste nedopustil šílenost, která se údajně na rekonstruovaných úsecích odehrává. Mám informace, že ze řídicího výboru D1 zmizel koordinátor stavby. Byl vyhozen, nebo utekl sám? Místo něj tam údajně chodí Tomeš a Petrák. Je

to pravda? Otázka možná i pro vyšetřovací komisi. Jak je smluvně ošetřena jejich odpovědnost? Kdo ponese odpovědnost za případné škody? Kolik budou stát rekonstruované úseky? Tohle všechno by měl zodpovědět buď pan Prachař, anebo vyšetřovací komise.

Proč se ptám? Údajně se nikdo nezabývá průběžnou administrací změnových listů. Jak mohl správce stavby nebo technický dozor nebo investor připustit realizaci bez předem schválených změnových listů? Kolik bude víceprací? Co budeme dělat, když bude překročen zákonný limit? Jakou odpovědnost kdo ponese, když tohle dopustíte?

Část uživatelů nově zrekonstruovaných úseků dálnice D1 s cementobetonovou vozovkou je zklamána z jejího povrchu. V nedávné reportáži České televize sice jakýsi odborník uváděl, že ze zvukových měření je jasné, že je vše v pořádku, nelze však popřít, že povrch vozovky způsobuje mikrovibrace vozidla, které jsou pro řidiče i spolucestující nepříjemné. Dovoluji si požádat o odborné posouzení tohoto problému a nebo zadání oponentních posudků ze strany vyšetřovací komise.

Vážené kolegyně a kolegové, pokud máme zjistit pravdu, je třeba tato výše uvedená podezření zadat k vyšetření nezávislé komisi. Požaduji, aby na akce na dálnici D1 byl proveden nezávislý audit jako podklad pro práci komise.

Můžete nám říci, pane ministře, které úseky z druhé etapy rekonstrukce D1 jsou plně připraveny k realizaci v příštím roce a letech následujících? Můžete to porovnat s původními plány druhé etapy? Co jste dělal pro to, aby byly problémy eliminovány? Na toto se ptám z důvodů, že na úseku Praha–Brno jsem ještě nedávno nezaznamenal žádné předstihové práce.

Pane ministře, najednou propukla horečná iniciativa provizorních oprav obrusných vrstev na D1 v místech, kde to nebylo nutné, respektive místech, která rozhodně nejsou nejhoršími. Jak se to slučuje s manažersky úsporným řízením? Nechcete náhodou rychle utratit peníze z letošního rozpočtu, protože čerpání na realizovaných projektech vázne? Zase, určitě bod pro audit nebo poslaneckou komisi.

K D47. Pane ministře, jaké jsou aktuální informace při řešení sporu mezi státem a dodavatelem na pokaženém úseku D47, dnes D1? Můžete garantovat, že všichni vaši podřízení na Ministerstvu dopravy i vy osobně pracujete ve prospěch státu? Na podzim roku 2013 byla zastavena veškerá podpora soudních sporů, získávání dalších důkazů, jejich kompletace, údajně nebyly dokončeny plánované vrtky a byly odmítnuty chemické rozborů zpracované znaleckým ústavem Pardubické univerzity dokazující, že do tělesa dálnice byl použit odpad. Ještě tak aby tam někdo ukládal odpad z lagun. Víte, co se dělo tehdy u spalování a odvozů do Polska a dále? Neodkládáte náhodou rozhodování rozhodčího soudu v kauze nesprávně uplatněných valorizací? Pokud ano, tak určitě kolegy bude zajímat proč. Tady předpokládám, že tedy vznikne speciální vyšetřovací komise, o kterou požádala paní poslankyně Havlová.

Pane ministře, i vy pokračujete v tragické neverending story zvané dálnice D8, průchod Českým středohořím. Nebudu se zmiňovat o průběhu obecně známého sesuvu. Ale proč ještě sesuv není sanován? Jak je to se žádostí o vyhlášení mimořádného stavu? Byla odeslána? Proč jste takovou prodlevu nevyužili k vyhlášení řádné veřejné soutěže na dodavatele sanací? Můžete potvrdit, nebo vyvrátit informace, že sesuv proběhl v délce 800 metrů a že bude třeba sanovat dalších 2,3 km, nebo je možná těch 800 metrů v těch 2,3 km? Nevím. Kolik to bude stát? Připravujete na sanaci soutěž? Kdy se tedy občané obcí s průjezdnou dopravou ve Velemíně a dalších vlastně dálnice dočkají? Mohu vám jen sdělit, že dlouhý časový odstup od živelní katastrofy bude těžko vysvětlitelný pro použití nástrojů na zadání zakázky z volné ruky. Riskujete, že budete obviněn z porušování zákona.

Pane ministře, co se děje kolem posledně zbudovaného úseku dálnice D3? Další potenciální téma pro vyšetřovací komisi. Svoji tvrdost vůči dodavatelům jste několikrát deklaroval. Jestli se nemýlím, stavba byla zprovozněna v roce 2013, převzata nebyla z důvodu množství vad a nedodělků. Ale co vaše ministerstvo a ŘSD celou další dobu dělalo? Jestli se nemýlím, není převzata dodnes. Můžete potvrdit, nebo vyvrátit, že ve prospěch zhotovitelů běží inflační doložka? Jestli ano, kdo zaplatí z důvodu pasivity investora navýšení ceny o tyto inflační doložky?

Shrnutí pro potenciální vyšetřovací komisi. Ministerstvo dopravy nezvládá legislativní proces, není schopno hájit zájmy rezortu v zákonu o zadávání veřejných zakázek a vlivu staveb na životní prostředí. Přípravu nových investic, zejména v oboru silnic, dovedlo do stavu totální anarchie. Existují vážné pochybnosti o hájení zájmu státu ve sporných kauzách. Existují vážné pochybnosti o dodržování zákonů, zejména zákona o zadávání veřejných zakázek. Není zvládnuta příprava realizace rekonstrukce D1. Nejsou vykupovány pozemky pro nové stavby. Byly zpožděny přípravy, například na systém výstavby design bild. Koncepční záměry nejsou projednávány v gesčních výborech Sněmovny s kraji. Jsou veřejně vyhlašována řešení, která ruínují dlouholeté připravované varianty.

Pane premiére, zvládnání tvorby legislativy, chaos při přípravě nových investic, neřešení starých problémů, kde hrozí poškození státních zájmů, uzavírání sporných dodatků smluv. Kam ještě situace musí dojít, abyste sáhl k razantním opatřením a dnes připustil vytvoření vyšetřovací komise? Nebo je uděláte po sobotním uzavření volebních místností? Pane premiére, zřejmě většina poslanců a poslankyň této Sněmovny se jen z médií dozvěděla, že jste schválili strategický materiál o investicích v několika následujících letech. Proč tyto zásadní plány neprojednáte nejdřív ve výborech Poslanecké sněmovny, ve Sněmovně, s odbornou veřejností? Proč ignorujete krajské politické reprezentace?

Zadávání zakázek neprůhledným firmám. Toto téma není příliš třeba zmiňovat. O kauze vinařské firmy informovala média. Jen podotknu, že zmíněné práce mají vykonávat buď SÚSKy, nebo firmy vybrané v řádných tendrech, které mají uzavřené rámcové smlouvy. Před příchodem Rusnokovy vlády byly v rámci protikorupčních opatření podlimitní zakázky do 3 milionů na přímé oslovení. Pak byly navýšeny na 6 milionů. Teď se v tom jede vesele dál. Dříve se oslovovalo pět firem, dnes tři. Co je

relativně novým fenoménem, že příprava staveb a realizace zakázek krachuje na neschopnosti a nekompetentnosti hodnotících komisí rozhodovat.

Situace v přípravě tendrů na nového provozovatele elektronického mýtného. Pan ministr Prachař z hnutí ANO převzal nelehký úkol dohnat zpoždění v přípravě tendru na nového provozovatele elektronického mýtného po roce 2016. Zatím jsem zaznamenal slova o převodu provozovatele na ŘSD – ale proč potom je destruován příslušný útvar? Potom se někde objevil názor pana ministra, že by mýto vybíral rakouský ASFINAG.

Pane ministře, jednal jste s ASFINAGem, jednal jste s KAPSCHEm. Co to vyrábíte za chaos? Jak hodláte zdůvodnit případné nestihnutí termínu pro řádné výběrové řízení? To zase chcete zasít problémy, které už jednou v polovině minulého dekády režírovala vláda vedená sociální demokracií? Co to vlastně má za snad 100 milionů korun udělat ona poradenská firma? Má závazek manažerovat tendr? Hledat rámcové, odborné a politické zadání? Nevyrábí si je firma sama?

Jak je to s tím jmenováním hodnotící komise? V krizovém projektu je vaše dovolená přednější než ustavení komise? Kolik týdnů trvalo, než jste pochopil, že nesmíte stát v čele hodnotící komise? To máte málo úředníků, aby zvládli problém sami? Asi ano, když jsou tak devastováni. Proč v této krizové situaci narušujete příslušný orgán, příslušnou organizační strukturu na ŘSD?

Proč jste bez seznámení se s výsledky a analýzami a odvedenou prací zdevastoval příslušné skupinou pro transformaci ŘSD, která by také měla k tomu co říci? Udělal byste takhle lehce rozhodnutí také ve své firmě? Zase začnete něco patlat, abyste došel do slepé uličky, jako jste předvedl v kauze vyhozeného právníka Kopřivy? Proboha.

Shrnutí. Pan ministr dále prohlubuje časový skluz řešení provozu mýtného systému. Jeho kroky jsou zcela chaotické, zjevně chybí elementární koncepce řešení po roce 2016. Zvyšuje se riziko ekonomických ztrát po roce 2016 a riziko nekoncepčního rozhodnutí pod tlakem. Zároveň je likvidováno odborné zázemí pro tuto problematiku na ŘSD.

Pane nepřítomný premiére, co s tím budete dělat?

Vyhovím panu předsedovi, nebudu tady číst konkrétní tance, jakými je devastována příprava dálnice D3, a jen se již na okraj na závěr dotknu několika témat z různého.

Jestli se někdo domnívá, že ministr dopravy Antonín Prachař z hnutí ANO dovedl do stavu anarchie pouze část týkající se silničních staveb, hluboce se mýlí. Za neprofesionální přístup, který ve svých důsledcích bude mít pro státní kasu další zbytečně vynaložené peníze, bych uvedl jeho zasahování do železniční dopravy.

Na jaře letošního roku odmítl nabídku Českých drah, že budou v rámci platné velké smlouvy zajišťovat dopravu na trati Plzeň–Most za necelých 30 milionů korun. Místo toho vypsal soutěž, kterou vyhrála zahraniční firma Arriva i přes to, že

nedodržela technické požadavky zadavatele. Po několika trapných krocích Ministerstva dopravy to dopadlo tak, že na trati dál budou jezdit České dráhy, ale údajně za 36 milionů korun Jediným přínosem tohoto kroku – v uvozovkách – pana ministra je zdražení kontraktu o více než 6 milionů korun a ostuda a časová prodleva tři čtvrtě roku.

Obdobně nekompetentně při tendrování dálkové dopravy se Ministerstvo dopravy chovalo na lince Plzeň–Most. Grafikon 12 2014 až 12 2015. Podle informací Českých drah by rozšířením závazků ČD namísto přímým zadáním ušetřilo proti současnému stavu asi 10 milionů korun. Úspora je dána jiným způsobem kalkulace pro rozšíření stávajícího závazku. Arriva podala nabídku na tuto trať až poté, co ji podaly České dráhy a začaly už s Ministerstvem dopravy vyjednávat detaily provozu. Cena nabídky ČD byla již známa. Arriva údajně opět nedodržela technické a formální požadavky Ministerstva dopravy. Pan ministr se vyjádřil, že kontrakt dostane Arriva. Poté, co ČD podaly námitku – jaké je finále? ČD budou tuto trať jezdit za 41 milionů korun namísto původních 28 milionů korun. Jelikož máme nejhustší železniční síť na světě, lze očekávat, že Ministerstvo financí na takovéto chování ministra dopravy neušetří ani nákupem levného papíru na Ministerstvu financí ani zhasináním světel v opuštěných kancelářích ministerstva.

Pan předseda ve svých interview poukazuje na pronájem – myslím pana předsedu Babiše – terminálové haly ČD Cargem, akciovou společností, v Lovosicích. Můžete nám, pane ministře, říci, za kterého ministra vznikl nápad tuto halu za stovky milionů odkoupit? Pokud umožníte průběh komise, ať se tady k tomu vyjádří lidé, kteří mají více alarmujících dat než já.

Vážený pane ministře z hnutí ANO, bude líp. Dovoluji si tvrdit, že nesete osobní a politickou odpovědnost za současnou situaci v oblasti bezpečnosti silničního provozu. V roce 2012 po nevalných výsledcích samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy došlo k jednoznačně pozitivnímu vývoji tohoto subjektu. Postupně byl budován kvalitní tým, definován program činnosti, byla nastolena budoucí koncepce řízení v oblasti bezpečnosti silničního provozu v České republice a definovány zásady strategického řízení BESIP. Postupně se dařilo do té doby nevídaným způsobem spolupracovat se sdělovacími prostředky, získat prestižní partnery z řad nadnárodních společností. To vše směřovalo ke snaze významně snížit počet obětí dopravních nehod na českých silnicích. BESIP se může právem hlásit k tomu, že v loňském roce došlo k 12% snížení počtu obětí dopravních nehod, což je pátý nejlepší výsledek v rámci zemí EU 28. Jak je známo, v minulých dekádách jsme naopak byli v počtu obětí vždy na posledních místech žebříčku zemí EU. Výsledkem bylo dosaženo i přesto, že BESIP pracoval s výrazně nižším rozpočtem než před rokem 2011.

Nástupem nového vedení Ministerstva dopravy začala být činnost BESIPu podkopávána a zlehčována. Pan ministr Prachař mohl napravit některé chybné přístupy svého předchůdce, což však neučinil. – Prosim o pozornost, už končím.

BESIP vyklidil pozice, přestal plnit roli přirozeného lídra v oblasti bezpečnosti provozu.

Vážené poslankyně, vážení poslanci, vážení občané, zajisté jste si ve sdělovacích prostředcích, které s neobyčejnou pozorností zaznamenávají nejtragičtější dopravní nehody, povšimli, že za poslední měsíce došlo ke zvýšení počtu usmrcených osob, a to bezmála o 10 % ve srovnání s vývojem v prvních devíti měsících loňského roku. Za použití certifikované metodiky výpočtu ztrát v dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích lze dojít k závěru, že zvýšený počet závažných následků v prvních devíti měsících letošního roku s sebou přinesl celospolečenské náklady ve výši 1,34 mld. korun.

Pane ministře, tohle je tedy ta vaše zářivá budoucnost? Proč neuděláte alespoň něco pro to, aby důsledky lidského neštěstí na českých silnicích byly minimalizovány?

Vážený pane nepřítomný premiére, vážený pane ministře Prachaři, vážení páni ministři, poslankyně, poslanci. Původně jsem chtěl projednat jenom některé věci, ale svým rozhodnutím, vetem poslaneckého klubu hnutí ANO a KDU-ČSL, jste mě donutili, že jsem se začal o problematiku Ministerstva dopravy zajímat o něco hlouběji. Jsem šokován skutečným stavem, který po tři čtvrtě roce řízení pana ministra Prachaře je. Jestli nechcete, aby přerostla situace v tomto rezortu v totální kolaps, domnívám se, že ŘSD je dneska v situaci kolapsu, prosím, apelujte na své předsedy stran, na koaliční partnery, aby ještě dnes, zítra, či dobře, po volbách příští týden konali. Nedomnívám se, že tento pan ministr je schopen tento rezort nadále řídit. S každým dalším dnem hrozí, že naprostým krachem skončí dočerpání velkých financí z operačního programu 1 a že dojde ke krachu a významným problémům, časovým ztrátám nenahraditelným, operačního programu 2.

Prosím, doufám, že jsem tady uvedl dostatečný počet věcí, a je to jenom zlomek dalších, o kterých bych tady mohl mluvit, ale já chci, abyste dali šanci dalším poslancům, aby k tomuto vystoupili, že zcela namísto je zřízení vyšetřovací komise, že zcela oprávněně je výzva a apel na pana premiéra, pana vicepremiéra, aby okamžitě odvolali pana ministra Prachaře. Já se domnívám, že jste měli v těch ještě neskončených volbách takovou podporu a skutečně jste tak silní, že si můžete tyto kroky bez jakýchkoliv politických ztrát dovolit, a okamžitě veřejnost to ocení, protože tady už nejde o politické šťouchání, tady jde o krach jedné ze základních ekonomických institucí.

Takže prosím a moc prosím: my jsme jako opozice připraveni věcně diskutovat, pokud tam dáte ministra nebo ministryni komunikativní. Bývalo to vždycky tak v minulosti, že pokud poslanci napříč politickým spektrem v hospodářském výboru chápali, že ministr do toho dává svoji energii, svoji snahu, komunikuje, tak potom všichni napříč politickým spektrem v odborných věcech se snaží pomoci. Pokud ne, pak to končí jako v éře ministra Bárty boucháním do stolu, dramatickými odchody, boucháním dveří.

Dámy a pánové, omlouvám se za dlouhý časový interval, kterým jsem vás tady nepotěšil, ale zase jsem si nechtěl dovolit, abych sem zval 200 poslanců, byť jich řada nepřišla, s tím, že tady předvedu jenom nějaké politické čoro moro. Děkuji vám za pozornost. (Potlesk poslanců TOP 09.)

Místopředsedkyně PSP Jaroslava Jermanová: I já děkuji, a dříve než pozvu k mikrofonu pana předsedu poslaneckého klubu ODS, dovoluji mi organizační záležitost, kterou bych ráda tímto vyřídila. Vedení Sněmovny svolává na žádost ODS deset minut po ukončení schůze schůzku vedení Sněmovny, předsedů poslaneckých klubů nebo jejich zástupců.

Takže tímto jsme učinili organizačním záležitostí za dost a nyní prosím pana poslance Stanjuru k mikrofonu. Prosím, máte slovo.

Poslanec Zbyněk Stanjura: Děkuji za slovo. Pokusím se být o něco kratší než můj kolega František Laudát. Chci jenom připomenout, že jsme tady proto, že jste odmítli to projednat na minulých schůzích, a mohli jsme se tomu věnovat v jiném čase, kdy nás tady bylo více. Mrzí mě, že tady je tak malá účast, a pokusím se popsat některé problémy, které vidíme.

Možná abych to trochu odlehčil, tak situaci v rezortu dopravy možná přesně dokresluje stávající aktuální zpráva, že na D1 dneska malují dopravní značení, a proto to v poledne uzavřeli na 30 minut. To je aktuální zpráva ze serverů a to podle mě jasně popisuje, jak koncepčně promyšlíme věci.

Já bych chtěl opřít vaši pozornost – ŘSD si nechám úplně na konec jako firmu, která je v nejhorším stavu – ale chci upřít vaši pozornost i na věci, o kterých se zatím nehovořilo, které jsou pro chod dopravy velmi důležité.

Za prvé, nešťastný registr vozidel – založeno v minulosti, nicméně řešení, které zvolil pan ministr, ten problém neřeší a odkládá. Pan ministr ví, my se občas tak špičujeme, že mu říkám, že je mistr odkladu. Možná jenom na úvod vzpomenu, že říkal: do 31. srpna 2014 transformuji ŘSD na státní podnik. Je 15. října. Není. Také říkal: do 30. září jmenuji nového generálního ředitele ŘSD. Není! Předkládá vládě materiály, které se jmenují otevírání železničního trhu, a ve skutečnosti je to uzavření železničního trhu a zabetonování stávající situace.

CRV – centrální registr vozidel – díky předchozímu ministrovi, je třeba říct, že se nestihl vypsát žádný tendr, a nový ministr dopravy prostě musel použít jednací řízení bez uveřejnění, protože by to jinak časově nezvládl. To je naprosto v pořádku. Nicméně to jednací řízení je na 12 měsíců s opcí na šest měsíců, to znamená na rok a půl, a protože se jedná o nadlimitní veřejnou zakázku, tak když budeme realisté, tak řekneme, že její průběh bude trvat tak 10 měsíců. A teď pomenu to, že vítěz musí dostat nějaký čas na implementaci. A hle, jsme v říjnu, sedm měsíců poté, co byla zakázka zadána z ruky jednomu uchazeči – a říkám, nemohlo to být jinak –, a nová zakázka vypsána není! To znamená, co se stane v březnu 2015? Ministerstvo dopravy

uplatní opci a prodlouží termín o šest měsíců. Pan ministr přišel s překvapivým řešením po jedné ze svých zahraničních cest a říká: budeme využívat slovenský systém, nebude nás to stát ani korunu. Myslím si, že to není vůbec žádná pravda. Za prvé, dneska Ministerstvo dopravy vlastní ten systém komplet včetně zdrojových kódů softwaru. Pokud mám dobré informace, dodavatel systému na Slovensko není ochoten to samé udělat a navrhuje, že zhruba za 1,5, možná 2 mil. eur svolí a udělí práva pro provozování v ČR. Teď pomínu to, že tady jsme před pár dny nebo týdnů rozhodovali o odsunutí implementace nového zákona, který bezesporu zasáhne do centrálního registru vozidel. To znamená, odklad – žádný problém. Jsem si jist, že provizorní stav se bude muset z časových důvodů znovu a znovu používat, místo abychom vypsalí řádný tendr třeba v dubnu, nebo v květnu, nebo v červnu, abych dal panu ministroví minimálně pět měsíců na přípravu toho tendru. Je říjen, tendr vypsan není.

Další věc, co bych chtěl zmínit, je ČD Cargo. Kdo si pamatuje debatu o veřejných zakázkách a zejména o sektorových zadavatelích, ví, že ta debata není vůbec jednoduchá, nicméně zcela překvapivě a já bych řekl, že úplně proti tomu, co pan ministr prosazuje, ČD Cargo si u pana ministra vymohlo výjimku a najednou už sektorový zadavatel není. Co to znamená? Pan ministr umožnil, aby ČD Cargo se nemuselo řídit zákonem o zadávání veřejných zakázek, a všechno může zadávat z ruky. To je ta nová transparentnost v oblasti ČD Cargo. Pomínu porušení mnoha evropských směrnic, postupů apod. Dřív nebo později za to budeme jako ČR popotahováni a možná sankcionováni, ale nechci se odvolávat na Brusel. Chci říct, jak je to možné, že si prosadíme, že sektorový zadavatel nebude postupovat podle zákona o veřejných zakázkách?

Třetí věc, kterou chci zmínit, je přeprava žlutého fosforu. Pan ministr se tomu směje. Nevím, co je na tom směšného! Mimořádně nebezpečná látka a podle všech předpisů musí být přepravována ve speciálních vozech. Nebudu zabíhat do podrobností předpisů atd. A hleďme, pan ministr v první instanci – ne v druhé jako odvolací orgán, kdy někdy ministr rozhodovat musí – v první instanci on osobně rozhodl a udělil výjimku. Ano, je precedent. Už minulý ministr Žák ji udělil, ale to není žádná omluva. Já jsem ji odmítl udělit, protože ministroví nepřísluší, aby v prvním stupni rozhodoval. A nechci nikoho zbytečně děsit, ale prostě tato mimořádně nebezpečná látka se přepravuje ve vagoncích, které neodpovídají požadavkům a směrnicím. Mimo jiné jezdí i přes Přerov.

Případ majáčeků už asi nebudu komentovat, kdy myslím, že dochází opravdu k záměně rolí.

Z vystupování pana ministra jsem vlastně usoudil v minulých týdnech, že klíčovou osobou, která rozhoduje a zodpovídá za vše v rezortu, je šéf legislativy. Já jsem si doposud myslel, že to je ministr dopravy. A myslím, že jsou jasné informace z Ministerstva dopravy, že ten, na kterého se to pan ministr shodit snaží, upozorňoval na problematiku znění navrhované změny. Ale myslím si, že politicky správné je, že když něco prosazují, tak za tím stojím. A možná neuspějí, možná mi to hospodářský výbor rozcupuje, možná mi to rozcupuje vláda, možná mi to rozcupuje Sněmovna, ale

přístup, že když to projde, tak za to můžu já, ale když to neprojde, tak to pokazili úředníci, si myslím, že prostě není správný.

Jedna z věcí, o kterých jsem mluvil, jak pan ministr je mistr odkladu, je tendr na mýto. Myslím si, že ten, kdo se v tom pohybuje, kdo tomu skutečně rozumí z odborné veřejnosti, ví, že už se to prostě stihnout nedá. Do 31. 12. 2016 nejsme schopni dokončit regulérní otevřené regulérní řízení a zavést nový nebo staronový nebo jakýkoliv systém pod novou smlouvou. Mimo jiné slyšeli jsme několikrát: komise pro poradce rozhodne do konce prázdnin, do konce září, příští týden. Opět jsme 15. října, nic ukončeno není. A pan ministr ví, že jsem kritikem vůbec existence této veřejné zakázky, protože ji považuji za zbytečnou.

Jedním z pilířů vlády v oblasti dopravy je zákon o líniových stavbách. Tak to aspoň vláda prezentuje. Podle informací, které mám k dispozici, ten zákon ovšem, nebo ten věcný záměr zákona, který je v této chvíli v mezirezortním připomínkovém řízení, nepsalo Ministerstvo dopravy, ale externí firma. Nemyslím si, že je správný postup, že klíčový zákon sepisuje za ministerstvo externí firma. A podle mých informací byla vybrána na základě objednávky bez výběrového řízení. Mluvíím o procesu, nemluvíím o obsahu toho materiálu, to je na jinou debatu a na jiné fórum.

Pak chci zmínit věci, které možná na první pohled nejsou tak důležité, ale kde nečinnost či línkavost pana ministra je podle mého názoru úplně zbytečná. Víte, že modelovat dopravu a sledovat (nesrozumitelné) není jednoduchá věc. V našem regionu, v Moravskoslezském kraji, vzniklo centrum excelence, vznikl projekt viaRODOS, který významným způsobem využívá superpočítač, který mají k dispozici a který významným způsobem poskytuje informace o aktuální dopravní situaci. V roce 2013, kdy jsem byl ministrem, jsme díky memorandu, které uzavřel tehdejší generální ředitel ŘSD s Vysokou školou báňskou, spustili pilotní projekt, který byl opravdu mimořádně úspěšný. Podle mých informací se zástupci toho projektu několikrát sešli s panem ministrem, naposledy slíbil, že se rozhodne do konce srpna, aby se v tom projektu pokračovalo, protože jeho financování je úplně jednoduché. Pro představu, ten projekt využívá zhruba 130 000 osobních automobilů, které jsou monitorovány, jejichž pohyb je monitorován, tudíž dostává stát aktuální informace, a zhruba 4 milionů anonymizovaných informací z mobilních telefonů. Opravdu úkol hodný superpočítače, složitých systémů. Bohužel se v tom nic neděje a ty dobré vlastnosti a ty věci, které by mohly podpořit řízení dopravy, rychlou reakci na nastalé problémy, havárie, objízdné trasy, se bohužel nevyužívají. A chci říct, že ta částka, která je potřebná, není vůbec v řádkách stovek milionů či miliard, jsou to řádově nižší částky. Myslím, že je to škoda, a myslím, že by bylo dobře, kdybychom v tomhle tom pokročili a ten projekt a produkt s vysokou přidanou hodnotou z naší veřejné vysoké školy využívali pro řízení v rezortu.

Jednou z věcí, která je možná častější, než si myslí naše motoristická veřejnost, je jízda v protisměru, která samozřejmě ohrožuje množství nevinných řidičů. A musím říct, že právě tento systém, který pak používá i Národní dopravní informační centrum, pomáhá v detekování takovéto situace. Možná si vzpomenete, před pár týdny došlo k mimořádně tragické události, kdy opět řidič jel v protisměru, došlo k hromadné

havárii, bohužel tam došlo ke třem úmrtím, a podobně. Ten systém fungoval, je třeba říct, včas detekoval tu jízdu, Národní dopravní informační centrum tu informaci zpracovalo, posunulo vůči řidičům, bylo to na informační tabuli, informovaná byla Policie České republiky. Přesto došlo k té nehodě. A myslím, že je potřeba v této chvíli kromě standardního policejního vyšetřování dopravní nehody použít i jiné metody, na které je zase specializovaná firma, která patří do rezortu dopravy – Centrum dopravního výzkumu. Mimo jiné je to firma, která dostala v srpnu i ocenění v rámci Evropy jako firma, která se úspěšně věnuje bezpečnosti. A tady je zase případ, kdy pan ministr může využít toho, aby zakázku na provedení takových hloubkových šetření těchto mimořádně tragických událostí zadal rovnou z ruky, a opět té možnosti nevyužívá.

Jednou z priorit, řekl bych, kterékoli vlády je projekt rychlých spojení. Rádi o tom my politici mluvíme, jak je to výborná myšlenka, jak bychom to rádi udělali, a málo pro to děláme. Všimněte si, že jsem použil plurál. Řekl jsem my a není to jenom jednosměrná kritika od opozice ke koalici, protože dlouhodobě zastávám názor, že rezort dopravy není typický politický rezort. Tam ten životní cyklus stavby přesahuje dvě, tři, někdy bohužel i čtyři funkční období Sněmovny a nechci počítat, kolik vlád se za tu dobu může vystřídat nebo kolik se v minulosti vystřídalo.

Přestože hospodářský výbor ještě pod vedením pana předsedy Urbana někdy na konci roku 2012 požádal Ministerstvo dopravy, aby se tomu věnovalo, tak trvalo skoro dva roky, a tím pádem, jak už jsem říkal, padá vina na všechny, kteří v tom období působili, přesto ta zakázka byla vypsána až letos v létě. Bohužel úplně špatně. Zkusím vám k tomu říct pár základních informací.

Byla vypsána v červnu SZDC s jediným kritériem – cena. Nemyslím si, že v okamžiku, kdy rozhodujeme o strategických věcech, jako jsou rychlá spojení, má rozhodovat cena jako jediný parametr. Termín podání nabídek byl stanoven na 7. srpna, to je 66 dnů. Co se od té doby stalo? Už třikrát byl ten termín prodloužen, nejprve o 12 dnů, pak o 12 dnů, pak o dalších 72 dnů. To znamená, v této chvíli je termín pro podání nabídek stanoven na 11. listopadu a ti, kteří se odborně této problematice věnují, se obávají, že to není konečný termín. Nicméně do února příštího roku musíme Bruselu odevzdat projekty, které by mohly být financovány z CEFu, což je jiný nástroj, jiné peníze, než jsou standardní strukturální fondy, které všichni známe. Je evidentní, že díky zpoždění Česká republika žádný projekt do 15. února prostě předložit nemůže a nestihne. A další programovací období začíná kdy? Za sedm let. Takže teď máme docela dost času na to, abychom to studovali. Je to chyba, manažerská chyba, a způsobuje to zpoždění České republiky v této důležité oblasti.

Nedá mi to, abych aspoň ve stručnosti nepopsal problémy, které jsou na Ředitelství silnic a dálnic. Určitě věřím tomu, že ani tato vláda nás neobviní, že jsme se my jako občanští demokraté spojili s odbory, ovlivnili jsme rozhodnutí odborářů a spikli jsme se proti vládě. To já věřím, že tomu opravdu nikdo neuvěří, i kdyby to někdo z těch vládních stran říkal. Já a mnozí jiní jsme dostali neuvěřitelně tvrdý dopis od všech odborových organizací z Ředitelství silnic a dálnic, kde používají tak silná

slova jako personální genocida za ministra Prachaře. Podotýkám, ten dopis je k dispozici, není to stanovisko opozice, ale odborů. Už jsem mluvil o tom výběru manažerů. Zaměstnanci, odboráři, odborná veřejnost i opozice jsou přesvědčeni, že se panu ministrovi vůbec nedaří personálně řídit Ředitelství silnic a dálnic. Jeden příklad – s velkou slávou uvedený nový generální ředitel. Vydržel tam čtyři měsíce, dostal neuvěřitelný plat 200 000 korun a dostal nakonec po čtyřech měsících jedenáct platů. Za čtyři měsíce 2,2 mil. korun! Já když jsem byl ministrem dva měsíce a vyplatil jsem roční odměnu tehdejšímu generálnímu řediteli ŘSD, tak jsem byl podroben velmi tvrdým interpelacím. A to ten ředitel měl 85 000 měsíčně a dostal 120 000 roční odměnu. To znamená za čtyři měsíce ministrem Prachařem vybraný generální ředitel bral víc než předchozí generální ředitel za dva roky. A sami si řekněte a zhodnoťte, co za čtyři měsíce může někdo udělat.

Mám k dispozici podrobné údaje ze závodu Praha, nejdůležitějšího závodu v rámci struktury ŘSD. Ten samý případ. Přicházejí lidé, odborníci jsou vyhazováni, přicházejí lidé, kteří mají blízko k panu ministrovi a jeho blízkým a opět dostávají neuvěřitelně vysoké platy. Pokud by to někoho z vás zajímalo, jsem schopen to tady doložit. A ty platy jsou zhruba o 100 % větší, než mají ti dlouholetí zaměstnanci, kteří odcházejí. Takže sice do srpna jsme měli mít ztransformované ŘSD, ale ještě pár měsíců pana ministra Prachaře ve funkci a nebude žádné ŘSD. Možná je to cíl, že se postaví nové a nemusí se transformovat, nebudou tam žádní zaměstnanci, možná jenom ti, kteří za čtyři měsíce dostanou jedenáct platů.

Konkrétní pochybení zmínil František Laudát. Tak já to zkusím jenom vyčíslit. To vzdání se možnosti započíst penále za zpoždění proti poslední faktuře, nebo posledním dvěma fakturám, což je standardní věc, kterou mnozí z vás znají z radnic. Když má dodavatel zpoždění, je tam smluvní penále, tak mu prostě poslední fakturu nezaplatíte v plné výši nebo vůbec. Započtete, a je to. ŘSD se toho dobrovolně vzdalo. Odhadované náklady ŘSD jsou více než 200 milionů. Protiargument, že se to může někde potom posléze vysoudit, prostě staví ten stát do mnohem horší pozice.

Druhé rozhodnutí – o ukončení práce na dalším úseku, to znamená, budeme platit konzervaci a vícenáklady firmě zhruba 100 milionů korun. A to bych mohl zmínit legrační, ono to totiž není legrace, zakázku na řízení provozu v Pisáreckém tunelu, když dostala firma, která má jednoho zaměstnance. Až po mediálním tlaku to ŘSD zrušilo. Ale nejdřív musel být mediální tlak.

Všichni jihočeští poslanci bez ohledu na politickou příslušnost by se měli ptát pana ministra, proč nekoná. V listopadu 2013, příští měsíc bude roční výročí, ÚOHS vrátil tu zakázku na základě podnětu jednoho z uchazečů k novému rozhodnutí. Ne k nové zakázce, k novému rozhodnutí. Uplynulo 11 měsíců, a nic, vůbec nic. Pan ministr řekl na společné akci, a chci mu poděkovat, na semináři jsme debatovali o problémech financování dopravy a zejména silničních staveb, říká: Nemám lidi. Všichni se bojí, že je zavřou. Nojo, ale to je zodpovědnost ministra dopravy. Takhle to tam říkal. Já myslím, že možná ne úplně tak expresivně, ale takhle jsme ho pochopili. Ale my nebudeme stavět dálnice, protože ministr není schopen sehnat lidi do hodnotících komisí? A kolikrát slyšíme z úst nejvyšších politiků: Naší prioritou je

cesta do Rakouska. Tak na jižní Moravě zrušíme dálnici a v jižních Čechách raději o té dálnici nerozhodneme. A budeme jezdit do Rakouska a budeme říkat: Milí rakouští kolegové, to je naše priorita. Jenom se nám to nějak nepovedlo. Tady nemám lidi, tady jsou problémy, tak tady to stavět nebudeme.

O dalších, řekl bych laických zásadách typu – a možná to jsou i dobré nápady, bez uvozovek, ale mít dobrý nápad v okamžiku významné stavby po letech, že trasa povede jinudy, tak správné sdělení občanům zní: Já mám dobrý nápad a cesta bude o 15 let později. To je jediné relevantní sdělení. A pak musí zasahovat premiér Sobotka, který říká: No, ministr dopravy rychleji mluví než myslí, ten obchvat Znojma bude tak, jak je to naplánováno. Ta R52 bude, jak jsme to naplánovali. Předpokládám, že u pražského okruhu nakonec řekne: Pražský okruh bude v trase, jak jsme kdysi naplánovali. To všechno ale znejistíuje odbornou veřejnost, oddaluje stavby, a tím pádem způsobuje ekonomické škody českému státu.

A možná úplně nakonec. Já, když se mě ptali, když pan ministr Prachař nastupoval do funkce, tak se mě ptali novináři, co bych mu přál. A já jsem mu přál, aby vydržel ve funkci celé funkční období. Musím svůj názor opravit. Přestože jsem mu to přál a pro rezort by to bylo dobře, kdyby dobře fungoval, tak v této chvíli vím, že pro dopravu by to bylo špatně, kdyby vydržel celé funkční období.

Samozřejmě vy, kteří máte většinu, koaliční poslanci, nás můžete přehlasovat. Já možná vystupuji tak dlouho, protože mám avízo, že neschválíte program této schůze, tudíž neproběhne řádná debata, pouze my, kteří máme přednostní právo. Proto jsem možná zabíhal i do zbytečných podrobností, které mohli kolegové přímo z těch regionů, kteří vědí víc než já, jak je trápí D trojka a nečinnost, jak je trápí pražský okruh. Protože pražský okruh, každý, kdo rozumí dopravě, si řekne: To není problém hlavního města, to je problém nás všech, že nakonec v tom směru z východu na západ nebo západu na východ tu Prahu nějak objet potřebujeme všichni. A bohužel tady dochází k velkému zpoždění.

Mýlí se pan nepřítomný premiér, který alibisticky říká: To není ministr za ČSSD, to je ministr ANO, s tím já nemám nic společného. No to je chyba. Ministerský předseda odpovídá za všechny ministry a je jedno, z které jsou koaliční strany. Nikdo tu odpovědnost z něho nesejme. My jsme s panem předsedou Fialou už před několika týdny vyzvali ministerského předsedu, nebo premiéra, aby učinil personální výměnu na tom resortu. Bylo to po tom extempore s R52. Bohužel premiér to nevidí. Možná i pod dojmem toho letního turné po ministerstvech. I na té dopravě přece tehdy měli tiskovku pan ministr s panem premiérem. Pan premiér mu takhle klepal po ramenu a říká: Všechno funguje. Od té doby se ukázalo, že to není pravda.

A poslední, ale on to není detail. PR oddělení, už o tom mluvil František Laudát, funguje na Ministerstvu dopravy velmi dobře. V březnu s velkou slávou byl vládou schválen a prezentován materiál, který se jmenoval Významné zakázky resortu dopravy v roce 2014. A na silnicích je 15 významných staveb v materiálu této vlády, tohoto ministra dopravy, aby před třemi týdny ta samá vláda schválila jiný materiál ministra dopravy, který se jmenuje Významné stavby na rok 2015 a 2016. A hle, co

se nestalo? Deset z 15 staveb, které byly avizovány na rok 2014, jsou z ničeho nic avizovány na rok 2015. O některých z nich jsem mluvil. D trojka se měla stavět několik měsíců. Ale při tom přístupu, a jsem si jist, že to tak bude, v březnu, nebo v dubnu, nebo v květnu příštího roku vláda přijme materiál, který se bude jmenovat významné dopravní stavby v letech 2016, 2017, možná i 2018, a budou tam ty samé stavby, které nezahajujeme.

A ještě jedna zkušenost, opravdu od zaměstnanců ŘSD, a my jsme na to opakovaně upozornili. Pan ministr měl chvályhodnou snahu, a podotýkám chvályhodnou bez uvozovek, bez ironie, zlepšit řešení výkupu. My jsme upozorňovali, že to řešení, které zvolil, není správné. Že ten cíl je správný, že v tom cíli má podporu opozice, ale nemá správný nástroj. Vzpomeňme si my všichni, co nám ministr říkal. Nabídneme jim osminásobek, a když to do nějaké doby nepodepíší, čtyřnásobek. A když to nepodepíší ani v té další době, tak dvojnásobek, a když to nepodepíší, tak jim to vyvlastníme. Tak za prvé, ministr vydal ten avizovaný metodický pokyn, kde už je jenom jedna cena. Nabídneme osminásobek. Nic dál se nesnižuje. Což ovšem znamená, že se budou dělat nové posudky, dojde ke zdržení. Každý příčetný majitel pozemku, když dostane tuto nabídku, tak odmítne. Pan ministr si představuje, že když odmítne, půjde na vyvlastňovací úřad a ten to vyvlastní. No to tak nebude, protože zákon říká jasně, že se musí prokázat, že stát udělal úplně všechno. A v zákoně je číslovka 16, a ne 8. Metodický pokyn v otázce vyvlastňování nemá žádný smysl. To znamená, jediné – já si myslím, že to nebylo cílem, já nechci podezřívát pana ministra, že to bylo cílem. Jediné, čeho docílil, že se to odloží a všude bude 16násobek, anebo se bude vyvlastňovat, ale až po tom 16násobku. Takže bohužel, špatně zvolená metoda, pan ministr to vzal politicky prestižně, místo odborné debaty, argumentů. Zkušenosti lidí jednak z vyvlastňovacích úřadů, zkušenosti lidí z ŘSD říkají, že takhle to prostě skončí. A když jsme navrhovali, abychom buď za prvé to vrátili do toho stavu, kdy rozhodoval znalecký posudek, nebo aby v zákoně byla jedna číslovka, ať je to jasně, tak jsme byli odmítnuti. Důsledek ovšem ponese me my všichni, protože se zase za rok bude psát, že ti poslanci schválili špatný zákon. Nikdo si samozřejmě nedá tu práci, aby zjistil, jaké byly pozměňovací návrhy, kdo je podpořil, kdo je nepodpořil.

Závěrem bych chtěl říct, že jsme si vědomi politické reality, jsme si vědomi neochoty vládní koalice o těch problémech diskutovat. Odkazování na interpelace je docela fajn, až na to, že z těch interpelací se nic nedozvíte. Jednou na minulé schůzi tady pan ministr nebyl. A když dáme interpelaci, co se stane? Začne za vámi běhat parlamentní tajemník a pořád říká: Na co se budete ptát? Na co se budete ptát?

No ptáme se pořád na to samé. Na ty základní věci. Když už to bude? Kdy bude podepsaná smlouva a vyhlášena zakázka na mýto? Kdy se začne stavět na D trojce? Jak se bude postupovat na D jedničce?

A nedá mi to, abych neskončil opravdu svou osobní prioritou. Všimli jste si, jak je ticho kolem R35? Já jsem si toho bohužel všiml. Opět ztrácíme roky a měsíce na klíčovém spojení moravských a českých krajů. To je jediná, jediná rozumná cesta, jak ulehčit D jedničce, ať už po rekonstrukci, nebo před rekonstrukcí. Zase se to neděje.

Ale všiml jsem si turné pana premiéra, předvolebního, a je to docela normální. Navštívil 27 senátních okrsků a vyjmenoval 27 priorit české vlády. Čirou náhodou všdycky v tom okrsku, v kterém byl. Od pražské trasy metra D po Znojmo, o kterém jsem mluvil, R52, D trojku a mohl bych pokračovat. A my jako občanští demokraté říkáme: když má někdo 27 priorit, znamená to, že nemá prioritu žádnou a že si s tím neví rady.

Já vás žádám, abyste podpořili program schůze, abyste apelovali na ministerského předsedu, aby provedl personální výměnu. My se nebudeme míchat do tahanic o to, která strana. My tam chceme někoho, s kým můžeme debatovat o dopravě. A chci říct, že pokud dnešní program nebude schválen, tak příští týden my jako občanští demokraté navrheme zřízení jiné komise, ne vyšetřovací, ale pracovní, což jednacím řád umožňuje. Máme vymyšleno, že chceme navrhnout, aby tam bylo 9 zástupců parlamentních stran. Protože to bude pracovní, takže nebudeme navrhopvat ani paritní, dvě největší vládní strany by měly po dvou. Pak chceme, aby ostatní kluby tam byly po jednom. A chtěli bychom přivzat dva zástupce z akademické sféry a dva zástupce z odborné veřejnosti a v tomto fóru, dejme tomu, v průběhu pěti šesti měsíců definovat základní problémy rezortu doprava a pokusit se najít i řešení, protože doprava opravdu přesahuje dvě nebo tři volební období. Takže věřím, že i když nepodpoříte dneska tento program, že příští úterý, když budeme navrhopvat zřízení pracovní komise, bude to o práci, nebude o ani o funkcích, ani o vlivu, ani o hlasování v té komisi, že nás podpoříte. Děkuji za pozornost.

Místopředsedkyně PSP Jaroslava Jermanová: Já děkuji. Eviduji faktickou poznámku, kterou nemohu připustit. Já nevím, jestli pan Laudát se spletl, nebo zda se chce přihlásit s přednostním právem. Poprosím, aby vydržel, protože je před ním celá řada řečníků. Takže já bych nyní prosila k mikrofonu pana poslance Okamuru. Prosim, máte slovo.

Poslanec Tomio Okamura: Vážená paní předsedající, dámy a pánové, na úvod je třeba říci, že když jsem se dozvěděl o této mimořádné schůzi, že bude svolána, tak to bylo pro mě hodně překvapivé, ne-li šokující, že ODS a TOP 09 iniciovaly svolání této schůze. Určitě souhlasím s TOP 09 i s panem Kalouskem, že Sněmovna nemůže rezignovat na svou kontrolní úlohu a na odpovědnost, nepřehlížet někde totální zmatek a neschopnost řídit a organizovat rezort, kterým protékají desítky miliard. Ale je opravdu škoda, že pan Kalousek z TOP 09 a celá tato strana nezačala vyšetřovat už tehdy svoji ministryni paní Parkanovou, jejíž neschopnost řídit obranu se stala příslovecnou a jejíž trafika nás stála podle dostupných informací minimálně stamiliony. Pokud jde o dopravu, tak by absolutní vítězství v rozházení veřejných peněz podle dostupných informací získal s největší pravděpodobností ministr za ODS pan Řebíček. Takže když mluvíme o vyšetřování, měli bychom v této souvislosti vyšetřovat také exponenty TOP 09 a ODS za škody, které této republice s jejich přispěním zřejmě vznikly. Takže ODS by si měla vzpomenout právě například na

ministra Řebíčka, který se tak jako paní Parkanová stal pro veřejnost synonymem nekompetentnosti a také synonymem pro korupci.

Je asi poctivé si říci, že se na dopravě rozkrádalo či předražovalo zřejmě vždy. Proto ostatně naše poslankyně Olga Havlová a Úsvit iniciovaly vznik komise na vyšetření dálnice 47, o kterém tady budeme příští týden hlasovat na další schůzi. Je evidentní, že zřejmě vždy, nebo většinou, žádný z ministrů tomu rozkrádání či korupci či předražování nikdy účinně nebránil. Ve třetím tisíciletí, v čase, kdy po celém světě fungují satelitní systémy, abych připomněl i někoho jiného, tak nám pan Šimonovský z KDU-ČSL zařídil drahý a zastaralý mikrovlnný systém mýtných bran a vzhledem k absolutně netransparentní soutěži, kdy tenkrát ze čtyř zájemců byli tři ministerstvem vyřazeni, je nad slunce jasné, že někdo v zákulisí měl s největší pravděpodobností úrodný rok. Takže pokud máme vyšetřovat počínání pana Prachaře, tak proč ne? Veřejná kontrola je vždy potřeba, ale pojďme si říct, že tu máme i další adepty na vyšetřování, přičemž právě někteří zástupci minulých vlád by měli být podle mého názoru jedni z prvních na tapetě.

A teď už jenom velmi krátce k těm některým bodům, co se týče kritiky Ministerstva dopravy. Tak jsou to například neprůhledné soutěže na veřejné zakázky, které Ředitelství silnic a dálnic přiděluje bez pořádných výběrových řízení s tím, že často oslovuje jen dvě tři vybrané firmy nebo záhadné firmy bez historie a těm pak uděluje zakázky "jen pod 6 milionů korun", ale za posledních pět měsíců o celkovém objemu 2,3 miliardy a to už jsou v součtu nějaké peníze. Tady je dobré si uvědomit, že podle veřejně dostupných informací je nejproblematičtější pražský závod Ředitelství silnic a dálnic. Můj návrh je, aby místo poslanců šetřila tyto s největší pravděpodobností zmanipulované zakázky přímo policie.

Pochopitelně není možné nevsimnout si ani anarchie, která panuje při opravách a stavbách dálnic. Jen slepý totiž může nevidět, že na opravovaných úsecích dálnic buď vůbec nikdo není, nebo tam čtyři dělníci koukají na jednoho, který přehazuje lopatou šterk. Minulý pátek jsem na hradecké dálnici hned za Prahou napočítal zhruba deset opuštěných stavebních strojů a jeden, v něm sice nějaký dělník byl, ale ten s hlavou vyvrácenou vzad spal a bylo 11.10 hodin dopoledne.

Bez diskusí je také nekvalita a drahota našich dálnic. Ten konkrétní příklad s D47 jsem tady zmiňoval. Neskutečný, slušně řečeno, nepořádek panuje samozřejmě ne na dálnicích, ale i v železniční dopravě. Dráhy jsou na straně jedné stále ve ztrátách, ale na straně druhé se investuje do předražovaných souprav a lokomotiv. Zářným příkladem z minulosti jsou pendolina, což byly stroje jako nevhodné pro naše tratě a samozřejmě už v době nákupu zastaralé, resp. v době, kdy byly nasazeny, tak už byly zastaralé a předražované. Za miliardy jsme také modernizovali, v uvozovkách, železniční tratě tak, že tam nejde jezdit více než 160 km za hodinu. Takže jsme ve třetím tisíciletí v České republice na železnici dosáhli rychlosti, které dosahovaly parní lokomotivy na konci 19. století za císaře Františka Josefa, což je skutečně na jednu stranu úsměvné, na jednu straně samozřejmě absolutně tristní.

K nápravě by přitom stačilo tak málo. Začít vypisovat výběrová řízení otevřená pro všechny zájemce, a to z celého světa. Když mohou v Rumunsku stavět dálnice Američané, a levněji než české firmy, tak by mohli klidně stavět i u nás. Věřím, že by si české subdodavatele dokázali pohlídat lépe než naše Ředitelství silnic a dálnic či dosavadní ministři. Děkuji za pozornost.

Místopředsedkyně PSP Jaroslava Jermanová: Já děkuji a prosím k mikrofonu pana poslance Radima Fialu a prosím, aby se připravil pan poslanec Schwarz, pan poslanec Sklenák, pan poslanec Laudát a pak pan ministr Prachař. Prosím, máte slovo.

Poslanec Radim Fiala: Děkuji za slovo. Vážené kolegyně, kolegové, vážená vládo, nedávno našimi médii proběhla zpráva nebo informace, že pana ministra Antonína Prachaře kritizoval i pan premiér Bohuslav Sobotka. O tom, za jakým účelem svolali tuto schůzi poslanci za ODS a TOP 09, snad ani nemluvě. My se ale nehodláme pouštět do bezhlavého pranýřování pana ministra. Nás zajímají fakta a ne vaše politické hry, vážení kolegové. Proto tímto prosím pana ministra, aby nás všechny zde přítomné s těmito fakty seznámil.

Vážený pane ministře, mám na vás několik otázek. Jak je možné, že od počátku roku 2014 se v čele Ředitelství silnic a dálnic vystřídali čtyři lidé a i současná pověřená ředitelka paní Soňa Křítková není podle vašich slov tlumočených portálem týden.cz tou správnou osobou pro tento post? Kdo podle vašeho mínění nese osobní odpovědnost před občany za personální nestabilitu nejenom na celorepublikovém ředitelství, ale také krajských ředitelstvích?

Za druhé. Podle vašich slov, pane ministře, při stavbě silnic a dálnic neustále přetrvávají pochybení v zadávání podlimitních zakázek. Kdy a kdo to vyřeší a kdo nese osobní zodpovědnost za dosavadní stav věci?

Za třetí. V nejvýznamnějším indexu konkurenceschopnosti vedeném prestižním Světovým ekonomickým fórem v Davosu je naše dálniční a silniční infrastruktura hodnocena až jako 81. na světě. To znamená, že nás v otázce výstavby a údržby těchto pozemních komunikací předběhla nejenom celá řada postkomunistických zemí, jako je například Chorvatsko na 17. pozici, Slovinsko na 37. pozici, Estonsko na 54. příčce, a dokonce Ázerbájdžán na 69. pozici. Před námi je dokonce i nestabilitou a terorismem sužovaný Pákistán na 75. pozici ze 144. Před námi jsou také Laos, Etiopie, Ghana a Guatemala. Tak tristní hodnocení předčilo dokonce i celkový propad České republiky v tomto žebříčku konkurenceschopnosti z někdejší 29. na dnešní 37. místo. Opět se vás tedy ptám: Kdy a kdo vyřeší tento stav věci? Kdo nese osobní odpovědnost za dosavadní stav věci?

Za čtvrté. Ministerstvo dopravy plánuje zahájit do roku 2016 dopravní stavby za 233 mld. korun. Plánuje se mj. stavba a dostavba jihočeského úseku dálnice D3, rychlostní silnice R35 u Opatovic nad Labem, nový úsek dálnice D1 mezi Přerovem a

Lipníkem nebo dálnice D11 mezi Hradcem Králové a Smiřicemi. Jak je možné, že oficiální webové stránky ŘSD při takto ambiciózních plánech postrádají studii o ceně dálnic z let 2011, 2012 a 2013? Studie, kterou tam máte, je z poloviny roku 2011 a nevyovídá o cenách našich dálnic nikterak lichotivě. Necelých 227 mil. korun za jeden kilometr dálnice, to je podle této studie o celou třetinu vyšší cena, než je běžné v zemích, jako je např. Dánsko. Proto se ptám: Kde jsou čísla za poslední roky a jaký je prosím současný trend a co s tím hodláte dělat?

A za páté. Vážený pane ministře, to vše výše zmíněné není vaší kritikou, nebo pouze vaší. My víme, jakou paseku za sebou na tomto ministerstvu zanechaly předchozí vlády. My víme, jak je těžké cokoliv reálně změnit, když vaše okolí, možná náměstci, možná jiní ministerští úředníci, možná dokonce někteří vládní kolegové, když toto vaše okolí nechce změnit na dosavadním stavu vůbec nic. Nicméně my jako poslanci a my jako veřejnost vám nemůžeme nijak pomoci, pokud nám po necelém roce ve funkci neřeknete, co se tam na ministerstvu vlastně děje a kdo za tento stav nese zodpovědnost a popřípadě kdo vám brání, abyste na tom cokoliv změnil. Děkuji. (Potlesk několika poslanců Úsvitu.)

Místopředsedkyně PSP Jaroslava Jermanová: I já děkuji a nyní prosím k mikrofonu pana poslance Schwarze.

Poslanec Bronislav Schwarz: Dobré odpoledne, paní místopředsedkyně, kolegyně, kolegové. Mně se ani tak nechce mluvit. Kdybych mohl – neznám to tak dobře –, radši bych dal prostor panu ministrovi, protože jsem slyšel od rána a teď od kolegy Fialy konkrétní věc a myslím si, že pan ministr by měl teď dostat slovo místo mě, aby přesně reagoval. Protože to byl projev takový, který jsem očekával. Myslel jsem si, že je po volbách, takže bude klid, ale klid nevidím, takže jenom řeknu, co mě mrzí.

Kolega Fiala zmínil, že to není jenom kritika pana ministra. S tím souhlasím, protože když se podívám na takový seznam, který jsem si tady připravil (ukazuje papír se jmény a daty), tak vidíte, že tuhle celou řadu od roku 1993 je Prachař až tady dole, jenom osm měsíců. Takže v tom měl pravdu.

Potom bych se chtěl zeptat, nebo spíše jak to vnímám. Myslím si, že tady dneska je tato mimořádná schůze tak trošku i kvůli tomu, že když se začalo povídat, že bychom se mohli podívat formou vyšetřovací komise na D47, a začalo se tady povídat, že pravděpodobně by to bylo dobré, tak najednou má někdo zájem dělat vyšetřovací komisi na celé Ministerstvo dopravy. Taky velice zajímavé.

Pak tady kolega Stanjura zmínil velice zajímavou věc, pro mě úsměvnou, že už vyšetřovací komise, když dneska neschválíme program, tak už ví, že bude chtít iniciovat pracovní skupinu, tak já bych se ho pak prostřednictvím paní místopředsedkyně zeptal – on tu není – proč pracovní skupinu? Ať tedy nechá Prachaře pracovat! Je ministr, ať mu nekritizuje personální změny, ať ho nechá prostě

pracovat! Nemusíme mít pracovní skupinu a zase honorovat některé lidi v pracovní skupině. Vždyť Prachař je od toho, aby pracoval. Mrzí mě, že tady nikdo neřekl z těchto lidí, co tu i sedí a jsou tady napsaní, že Prachař jako jediný po pomalu 25 letech začal na svém ministerstvu dělat tzv. jednotné řízení. Snaží se o to. Jak s EIA, tak vůbec s fungováním ministerstva. To je strašně důležité. Pak je zajímavé, jenom takové kousky, zapomněl někdo, že rozjel po té době výkupy. Já se trochu po republice pohybuji, ale vím co je u nás dálnice D8 na Teplicku. A tam si nedokázali poradit dlouhé roky, dlouhou dobu s tím, když se sesune půda, co se bude dělat. A po osmi měsících se tady do něho střelí! Já si myslím, a je to z toho vidět, aspoň já to tak cítím, i moji kolegové, předpokládám, že prostě začal bourat něco, co se dlouhé roky tady budovalo, ale budovalo se k ničemu.

A já bych závěrem, abych už nezdržoval, chtěl jenom říct: Prosím vás, Prachař to nedělá pro sebe a pro voliče ANO. On to dělá pro nás všechny, proto nechme ho opravdu pracovat. Nezřizujme nějaké pracovní skupiny, to je zbytečný. Protože vůbec nedostal čas, aby něco ukázal. A zapomněli jsme opravdu zmínit a zopakují: jednotné řízení, které rozjel, výkupy, které rozjel. A mně spíš připadá, nebo je úsměvné, nedokážu to nazvat, že pracuje s úředníky, které tam měl, a když si vezme k sobě pár manažerů, na což má ministr právo, tak jako kdyby píchl do vosího hnízda, že už tam nemají lidi, kteří tam byli 25 let. Tady je mám, opět je ukážu, vypsané, a s nimi nešly dělat ty silnice. Strašně dlouho to trvalo.

A závěrem perličku. Víte, pan kolega Stanjura, prostřednictvím paní místopředsedkyně, řekl, že se ti lidé bojí, že je někdo zavře. Prosím vás, ne někdo. Já jsem taky patřil mezi ty, kteří jsme stále dostávali oznámení na Ředitelství silnic a dálnic. A když tady řekl pravdu, že se bojí, že je někdo zavře, tak asi to tam není tak košer. Ale to jsou lidi, kteří tam všichni byli. A když je začne měnit, aby se to rozjelo, k obrazu svému toho ministra, tak se všichni díví.

To je všechno, děkuju.

Místopředsedkyně PSP Jaroslava Jermanová: Děkuji a jen pro informaci, proč dostal slovo pan poslanec Schwarz. Je to řečník našeho klubu a též i místopředseda a v nepřítomnosti pana předsedy Faltýnka ho zastupuje.

A nyní dovoluje, abych přečetla pár omluv. Dalším přihlášeným v pořadí je pan poslanec Sklenák. Prosím, aby se připravil. Z dnešního jednání se z důvodu zahraniční cesty omlouvá pan poslanec Bendl. Paní ministryně Válková se omlouvá od 13.30 hodin z dnešního jednání. Pan poslanec Gabal se z dnešního jednání omlouvá od 12 hodin z pracovních důvodů. Pan poslanec Schwarzenberg mezi 12. a 19. hodinou z osobních důvodů. A pan poslanec Kostřica z pracovních důvodů.

Nyní prosím pana poslance Sklenáka.

Poslanec Roman Sklenák: Děkuji za slovo, vážená paní místopředsedkyně. Vážení členové vlády, kolegyně a kolegové, asi před rokem vydal Nejvyšší kontrolní

úřad svůj kontrolní závěr, který se týkal nákladů na výstavbu českých dálnic a rychlostních komunikací v letech 2008 až 2012. A já si z něj dovoluji odcitovat: "Síť dálnic a rychlostních silnic měla být podle koncepčních materiálů Ministerstva dopravy z 90. let už dostavěna. Pokud vše půjde tak jako dosud, bude dokončena za 32 let a bude to stát 520 miliard korun, což je o 64 procent víc, než se předpokládalo v roce 1999. Je to mimo jiné způsobeno nedostatky v koncepční a řídicí činnosti Ministerstva dopravy. Od roku 2007 nemá Česká republika žádný závazně schválený střednědobý ani dlouhodobý koncepční materiál, který by vymezil priority a naléhavost dokončení jednotlivých staveb v závislosti na dostupných finančních zdrojích." Tolik tedy citace ze závěru rok staré kontroly Nejvyššího kontrolního úřadu. Já vnímám, že to je jen střípek v té složité mozaice problémů v resortu dopravy, ale já ho zmiňuji proto, abychom si uvědomili, kdo že to nese reálnou zodpovědnost za stav v resortu dopravy. Které politické síly to jsou.

Samozřejmě v resortu dopravy je asi více než kde jinde velká setrvačnost a ta se počítá ne na měsíce, ale na roky. V takových podmínkách nejde změnit kurz ze dne na den a samozřejmě každý ministr dopravy sklízí následky rozhodnutí, které udělali jeho předchůdci dávno a dávno před ním. To tedy není omluva současného ministra, ale to je prostě realita. Proto musím říct, že když jsem poslouchal své kolegy z pravé části spektra, tak já považuju za určitou otrlost takovýmto způsobem chtít pranýřovat současného ministra. Když se podíváme na tu plejádu ministrů v minulých vládách, například zmíním pana Aleše Řebíčka a jeho miliardové zakázky pro firmu Viamont, nebo v minulém volebním období pana ministra dopravy Víta Bárta, to byl ten odborník zřejmě, který zastavil svým rozhodnutím 27 připravených rozestavěných silničních a železničních staveb.

Ale dobře, to je tedy minulost. Tématem této chvíle je otázka zřízení vyšetřovací komise Poslanecké sněmovny v resortu dopravy v oblasti veřejných zakázek. A já nechci být nějak neobjektivně loajální k panu ministru. Já jsem při sestavování vlády oceňoval přístup hnutí ANO, které deklarovalo, že na tento post posadí krizového manažera, který začne postupně všechny dlouhodobé problémy resortu řešit. Bohužel musím konstatovat, že pan ministr Prachař v tomto ohledu moje očekávání naplnil jen do určité míry. Bohužel například v personálních otázkách bych řekl, že přímo navázal na tápání svých předchůdců. Stále před ním stojí další výzvy – vyhlášení tendru na nového provozovatele mýtného systému nebo převod majetku Českých drah na Správu železniční a dopravní cesty. Byla zde o tom řeč. Bude třeba maximálně urychlit čerpání evropských peněz ze současných operačních programů. Pokud vím, je zajištěno čerpání pouze ze dvou třetin celkové částky. Vidím rezervy v přípravě zákona o líniových stavbách. Je to klíčový zákon, který zjednoduší povolování dopravních staveb a urychlí budování dopravní infrastruktury, tedy tím nejen že dá práci lidem, ale přiláká další investory, přispěje ke tvorbě pracovních míst a tak dále. Bohužel zatím tedy máme pouze obecný věcný záměr. Ale přes to všechno jsem optimista a předpokládám, že Ministerstvo dopravy bude schopno začít do konce roku všechny tyto věci řešit, a myslím si, že my zde bychom se měli přece jen věnovat spíše legislativní činnosti.

Protože poslanci sociální demokracie zde nechtějí tvořit nějakou lacinou stafáž v antikampani před druhým kolem senátních voleb, nepodpoříme program této schůze. Děkuji.

Místopředsedkyně PSP Jaroslava Jermanová: Děkuji a nyní prosím k mikrofonu pana poslance Laudáta. Prosím, pane poslanče, máte slovo.

Poslanec František Laudát: Děkuji za slovo, paní místopředsedkyně. Dámy a pánové, nezlobte se na mě, ale co je na tom, že to je otrlost? Já vám tady znova zopakuji, vy se zaštiťujete – teď mluvím k sociální demokracii, odboráři, jenom když se vám to hodí – já jsem schválně sáhl po těchto dokumentech, ne nějaká podloudně vytahovaná čísla, kolik se proinvestovalo, neproinvestovalo, taky jsem to panu ministrovi tady nevytknul, nevím, jak to chodí, kdy se vyúčtovávají stavby v tom roce a podobně. Nicméně prosím vás, jestli vám někdo napíše a podepíše se pod to pan Skoupil, šéf odborů: Za celou dobu existence naší organizace nedošlo k takovéto doslova personální genocidě. Dochází k úsměvným situacím, kdy sami zaměstnanci pátrají, v jakém úseku vlastně pracují.

Já jsem právě chtěl, aby například předseda klubu sociálních demokratů nenaplnil definici Murphyho zákonů, jak tedy jasně říká: Optimista je člověk, který nemá dostatek informací. Nám nejde o nic jiného, my jsme nechtěli vyvolat schůzi, já jsem chtěl zařadit bod projednání a upozornit na to, že situace je alarmující. Jestli vám přijde normální... Vám asi možná jo. Tak si zkuste po té D1 jet. Nevím, jestli řidiči a uživatelé dají za pravdu mně, nebo vám.

Jakou virtuální realitu vlastně chcete v téhle zemi vytvářet? Děláte si z lidí randu? Nebo já tomu nerozumím.

K panu Okamurovi – éra Řebíčka, TOP 09. TOP 09 v té době neexistovala. Pamětníci vědí, jak ať koalice, či opozice, řádl jsem spíš v koalici v hospodářském výboru, nadával jsem, v jakém stavu jsou dálnice, silnice, jak je tragicky špatná cenová politika. Ale kdo z vás reálně teď tady může jít a omlátit tyto nedostatky panu Prachařovi o hlavu? On vás pošle taky kamsi. A už se tak i stalo, co vím. Takže prosím, každý má jenom takové nástroje a možnosti, jaké má. A to ostatní už je na vás.

Já si myslím, že vedle legislativní činnosti máme i kontrolní funkci. Jestliže tady zjevně hrozí zhroutení klíčové státní organizace, chaos v klíčových strategických projektech... A my tady máme mlčet? Vždyť přece voliči říkají poslancům: Vy jste ti darebáci, vy jste ti mafiáni, vy jste ti bílí koně těch mafiánů. Prosím vás, my jsme zodpovědní. Kdo si co vezme z pana Prachaře?

Já předpokládám, že pan premiér tady vystoupí a řekne, jak bude tu situaci řešit.

Já jsem si nevymyslel termín mezi prvním a druhým kolem senátních voleb. Já si myslím, že tragický nárůst tragických nehod na našich silnicích za posledních devět

měsíců prostě není volební téma. Já s tímhle nechci hrát. Já nechci hrát s krví kvůli vašim mandátům v Senátu. Nechci! A tohle mě tady prosím nevykládejte.

Pan Schwarz – pracovní skupina. Ono se totiž ukazuje, že kdyby to byly jenom ty smluvní závazky, u kterých možná v minulosti někdo podepsal dodatek na Opencard na překlenovací období, a už tam byla policie. Já nevím, jestli se bude o to teď zajímat, protože tam zjevně někdo poslal stát – nebo zjevně, to musí říct právníci a kriminalisté – do nevýhodné podoby. Tak jestli začnou šetřit, tak já nevím, pak nemusí být poslanecká vyšetřovací komise. Když někdo řekne prostě "my nebudeme uplatňovat oprávněné nároky, a pak si to rozdáme u soudu dalších patnáct dvacet let nebo deset let", já nevím. Prostě pokud stát někdo dostává do jednostranně nevýhodné pozice, no tak prostě já nevím, jak jinak to řešit. Buď budou konat jiné orgány, nebo my jako politici jsme za to zodpovědní morálně, začneme se o to zajímat.

Já neříkám, že všechno, co pan ministr měl jaksi na mysli a chtěl dělat, je špatně. Kéž by se mu povedlo tak rychle protlačit výstavbu dálnic, silnic, železnic a tak dále. Ale on má prostě jenom představy, ale bohužel ta vlastní realita krachuje. V tom je problém. Ona krachuje. Krachuje, a krachuje s důsledky, které teď, pokud tam nastoupí skutečně krizový manažer, ale pan Prachař není krizový manažer, na ŘSD, tak nedokáže možná ještě jeden dva roky rozhýbat. To, co se tam teď stalo, není žádná legrace. A kdo jste v minulosti sanoval jenom prošvihnuté stavební projekty, jenom konflikt s legislativou – já to dělám, já se tím přizívám. Ostatně mi to tady pan nepřítomný Hájek vyčítal. Takže vím, co to je za tragédii, kolik to stojí peněz, jaký legislativní surf, kolik musíte nalít právníkům peněz, abyste tu situaci zvládli, a to na DI se děje na standardních jednoduchých stavbách. Pokud se pohybujete v prostoru investic, tak musíte vědět, co to znamená, že se staví bez řádně schválených třeba pozměňovacích změnových listů. Proboha, porušujete smlouvy, jestli to nevíte.

Pranířování. Já jsem sám netušil, že je to v takovém krachu. Samozřejmě, byl to asi tvrdý projev, to samozřejmě. Ale já bych chtěl, abyste si z toho odnesli ta věcná fakta. Věcná fakta. A prosím, to, že pošle pan ministr nějaké lidi do minulosti, že mu jaksi nekonvenují, nevyhovují, to je naprosto v pořádku, každý za to je zodpovědný. Ale jestliže to odborně v některých rezortech nebo institucích zdevastujete takovým způsobem, že o technologických investicích na železnici rozhodují lidé, kteří zřejmě v životě neslyšeli slovo rekuperace a mají teď o tom rozhodovat... Rozumíte, já neumím chovat krokodýly a v životě bych to nešel dělat. A obdivuji lidi, kteří se zvednou a ze zcela jiné branže, ze zcela jiného světa jdou a chtějí šmahem a teď a okamžitě... Vždyť ty následky můžou být i tragické. Myslíte, že teď se můžeme sebrat a jít řídit elektrárnu Temelín? Na silnici nedojde k Temelínu ale může dojít ke stovkám mrtvých, na železnici totéž. Chápete, že každý obor má nějakou svoji kvalifikaci?

A jenom chci říci, že v případě, že zamítnete schůzi, tak my se domníváme, že veřejnost má právo. A TOP 09 se na každé další schůzi bude snažit o zařazení bodu aktuální situace v resortu Ministerstva dopravy. A vy to holt budete zamítat, až to

dojde tak daleko, že odboráři budou stávkovat, OPD1 dokrachuje, OPD2 zkrachuje... Tak v tom pokračujte. Samozřejmě média vám budou psát, jak jste skvělí. Děkuji.

Místopředseda PSP Jan Bartošek: Děkuji vám. A nyní je řádně přihlášen pan ministr Prahař.

Ministr dopravy ČR Antonín Prachař: Vážený pane předsedající, vážená kolegyně, vážení kolegové z vlády, vážené paní poslankyně, vážení páni poslanci, já chápu starost pravicové opozice a některých dalších politických stran o stav Ministerstva dopravy, infrastruktury silnic, dálnic. Co ovšem moc nechápu, je fakt, že jde o stejné strany a stejné osoby, které za 25 let v této zemi s infrastrukturou neudělaly vůbec nic. Já bych si jenom pro ty, kteří měli tu čest v loňských předčasných volbách zasednout poprvé do poslaneckých lavic, a pro ty, kteří byli opětovně zvoleni, dovolil krátký exkurz a oživení paměti.

Ministerstvo dopravy jsem po osmi letech pravicových vlád zdědil v totálním rozkladu, zdecimované personálně a koncepčně. Výstavba infrastruktury byla zastavena, byly zastavené a zablokované projekty, plánování staveb, výkupy pozemků. Namísto rozvoje dopravní infrastruktury opanovaly rezort skupiny lidí, kterým šlo o vlastní penězovody. Impotenci posledních osmi let vedení rezortu korunuje např. absurdní chlubení nedávné pravicové vlády v čele s ministrem financí Kalouskem, že v rozpočtu za rok 2013 ušetřil neuvěřitelných 11 mld. na investicích do infrastruktury. Já naopak tvrdím, že bylo tragickou chybou těchto 11 mld. efektivně neinvestovat. Možná jsem si mohl na ten úřad sednout, nedělat nic a také tzv. šetřit. Rozhodně bych měl dnes větší klid, vystačil bych si s politickými proklamacemi, frázemi, se kterými tady přežívali za peníze daňových poplatníků mí předchůdci, tzv. pravicoví politici.

Pro oživení paměti si úvodem připomeňme smutnou historii, ze které plyne fakt, že tady dnes před vámi stojím. Kdyby totiž nebylo nekonečné řady korupčních kauz, promrhaných miliard a naprostého šlendriánu minulých vlád, co se týče výstavby dopravní infrastruktury, tak bych asi osobně do politiky nikdy nešel, nestal bych se ministrem a zřejmě by ani nevzniklo hnutí ANO. Absolutně souhlasím s předsedou našeho hnutí a ministrem financí, že se zde nejvíc začalo krást v době Topolánkovy vlády. Jméno Aleš Řebíček je synonymem pro zneužití funkce ministra dopravy k soukromým zájmům. Spolujemitel firmy Viamont pan Řebíček, člen ODS, před nástupem do funkce, kde byl od 4. září 2006 do 23. ledna 2009, prodal svůj podíl ve společnosti Viamont za 700 mil. V majetkovém přiznání v roce 2009 uvedl majetek 342 mil., čímž porušil zákon o střetu zájmů. Podle médií a dostupných zdrojů získala jeho firma od roku 2007 do roku 2009, kdy působil ve funkci ministra dopravy, zakázky za 10,4 mld. Vzpomeňme jenom jeden z krásných příkladů – most v Kolíně za 1,3 mld., který skončil v Bruselu, a následovaly korekce uplatněné Evropské komisí vůči čerpání rozpočtu v České republice.

Kdo si vzpomene na dodávku nefunkčního manažerského systému IMIS za 1 mld? Další zakázky dostávaly firmy, které sponzorovaly ODS. Kde byl v té době pan Stanjura? Fungoval? Proč nekřičel? Protože stejně jako pan Řebíček na Ministerstvu dopravy fungoval pan Stanjura jako primátor města Opavy, které platilo zakázky určité firmě Eskon. Aby pan Stanjura nebyl ve střetu zájmů, přepsal tuto firmu na manželku. Kde tehdy byl pan Kalousek? Nebyl ministrem financí od 9. ledna 2007 do 8. května 2009? Proč nekřičel, že ministr dopravy obírá stát o desítky, možná stovky milionů? Protože šlo o kamaráda pana premiéra Topolánka. Někteří pánové tady mají krátkou paměť a velmi silnou hroší kůži. Ale z exkurzu zpět k rezortu dopravy.

Řebíčka stačila ještě Transparency International zažalovat kvůli sporné zakázce za 400 mil. na externí právní služby. Které právní kanceláře v kauze figurovaly a na které politické strany jsou napojené, si může každý zjistit z otevřených zdrojů. Také si pamatujeme případ Michala Haly a dalších řídících pracovníků, kteří kradli v milionech. O odpovědnosti tehdejších ministrů dopravy ale nikdo nemluví. Dodnes na Ministerstvu dopravy řešíme Řebíčkovu dědictví v podobě dodatků se společností Kapsch, které tajně uzavřel s pomocí svého výběřčího supernáměstka Hodače za doby ministra dopravy za ODS. Také se tehdy Řebíčkovu s touto firmou podařilo bez otevřené soutěže dojednat zakázku na vybudování informačních tabulí za 4 mld. Nikdo s tím až do nástupu této vlády nic nedělal. Sedm let se nic nedělo a podobné kšefty pravicové vlády všemožně kryly.

Řebíček, který sám uznal, že krade až moc a okatě, s kapsou naditou veřejnými penězi odešel nakoupit Slavii. Začalo rychlé a nesystematické střídání ministrů. Pan Bendl, další člen ODS, který rozumí všemu, od dopravy k zemědělství až po prodej středočeských nemocnic, vydržel v resortu čtyři měsíce. Poté nastoupil Gustav Slamečka, opět nominant ODS, kterému ministr dopravy Aleš Řebíček jako řediteli Státního fondu dopravní infrastruktury posílal desetitisícové až statisícové odměny ročně. Tento blízký přítel Marka Dalíka, toskánského jachtaře Mirka Topolánka, vydržel v čele resortu 14 měsíců. Za tuto dobu zdražil mýto, aby se kamiony začaly vyhýbat dálnicím, Českým drahám prodloužil monopol na 15 let, což je dnes vyčítáno mně. Bývalý ministr Slamečka připravil systém memorand o zajištění financování služeb ve veřejném zájmu v dálkové a regionální železniční dopravě. Za celé období vlády Petra Nečase, tedy ministrů Bárty, Šmerdy, Dobeše a Stanjury, ovšem nebyla tato memoranda dodržována, nebo byla dodržována jen zčásti. Nebyly přiznávány inflační doložky. Tato skutečnost přispěla k destabilizaci finanční situace Českých drah a ke zhoršení jejího zadlužení.

Opět mi nezbyvá než se pozastavit nad tím, jak krátká je paměť pánů z ODS, i když chápu, že tato strana by se od svých bývalých členů a ministrů nejraději odstříhla.

Nevím, jestli má také cenu zmiňovat tragická data Víta Bárty z Věcí veřejných, pro informaci 13. července 2010 až 21. dubna 2011, a jeho věrných, kteří se obohacovali penězi daňových poplatníků v koaliční vládě pana Nečase z ODS. Málokdo si už pamatuje, že po jeho příchodu dostalo výpověď 17 % ministerských

úředníků. Fluktuace zaměstnanců na Ministerstvu dopravy za jeho vedení dosáhla dokonce 30 %. Kromě kvapného zadávání zakázek pro desítky stranických soukromenců však neudělal vůbec nic. Naopak, všechny stavby a projekty zastavil, aby pak mohl pan Kalousek ukázat, jak umí snižovat schodky. Proč ODS a TOP 09 tenkrát nekřičely? Protože šlo o zachování jejich vlády.

V této souvislosti je rovněž nutné zmínit působení dlouholetého prvního náměstka ministra dopravy Lukáše Hampla, který nejdříve jako vrchní ředitel ministra Barty přípravu staveb zastavoval, aby za dva roky jako první náměstek ministra tlačil investory k co nejrychlejší přípravě a dočerpání OPD. Nečasova vláda tak neustálým omezováním finančních prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury, dokonce i spolufinancováním staveb operačního programu Doprava tento deficit dále prohlubovala.

Co se tedy povedlo, v uvozovkách, byl nákup nového registru vozidel za 27 mil., pan poslanec Stanjura tady o něm dlouze hovořil, na který pan Bárta nevypsal výběrové řízení a který v roce 2012 několik měsíců kolaboval. Poté se prokázalo, jak fungovala firma pana Bárty. Tehdy mimochodem Kalouskovým fízlům, kteří všechno sledovali a nahrávali, nevadilo, že se za dva roky stal ministrem pan Radek Šmerda. Po něm převzal opratě člen narychlo vzniklé strany LIDEM Pavel Dobeš, který doplatil na nefunkční registr a spojení s nechvalně známou Karolínou Peake. Vzpomínáte si na tuto dobu? Bylo tehdy Ministerstvo dopravy v lepší kondici, než je dnes? Chápu, že v neustále kolabující vládě ODS, TOP 09 a Věci veřejných měl každý ministr spíše udržovací funkci, zvláště když se nestavěly silnice, investice byly zastaveny.

Zbyněk Stanjura, 12. prosince 2012 až 10. července 2013, se stal ministrem dopravy jenom proto, že byl posledním spojencem Petra Nečase v ODS. Jeho pomýlená sedmiměsíční mise měla opět pouze udržovací charakter. Pan ministr Stanjura byl zvolen 6. prosince a do vánočních svátků na Ministerstvo dopravy nepřišel. Existují o tom záznamy. Kde byl celých 14 dní? Stejně jako jsem dnes já, byl i on kritizován za pomalé opravy dálnice D1, i když je potřeba říct, že tehdy se prováděly v nepoměrně menším rozsahu. My dnes doháníme dědictví těchto špatně naplánovaných oprav. Pan Stanjura svou nečinností a neustále se měnícími rozhodnutími prohloubil chaos a zpoždění v legislativní činnosti ministerstva. Zastavil nabídky na PPP projekty dálnice D3 do Českých Budějovic. Jak zvládl nefunkční centrální registr vozidel? Vyřešil ho zadáním bez výběrového řízení z ruky společnosti ICZ, včetně neveřejné části registru vozidel. Zcela zabrzděny byly přípravy napojení systému EUCARIS, který dovoluje a umožňuje vyhledávat data o registrovaných vozidlech z ostatních členských zemí Evropské unie. To jsou problémy, které tady navěřil a nechal je ledabyle za sebou. Nevím, jestli pan Stanjura při analýzách a studiích, které si nechal udělat v oblasti mýta, vůbec zjistil, že evropská směrnice z roku 2009 nařídila České republice do tří let zavést evropskou službu elektronického mýta, od roku 2009 do roku 2012, 9. října. Musím smutně konstatovat, že za toto období se nestalo vůbec nic a nyní doháníme deficit, který máme, a dostáváme upozornění ze zemí Evropské unie, že Česká republika

v zavádění evropské služby elektronického mýta neudělala téměř nic. Dnes pan Stanjura kritizuje zpoždění výběrového řízení na mýtný systém.

Toto dědictví posledních osmi let a osmi ministrů, kdy se o výstavbě jenom žvanilo, ale pro dopravu v České republice se neudělalo nic, jsem jako bývalý majitel dopravní firmy, člověk z praxe, na ministerstvu přebral. Situace v rezortu a kostlivci ve skříních v podobě zvláště dálnice D47 s narušenými mosty, zastavené výstavby silnic a dálnic, neexistující projekty, problémy na D8, nevykoupené pozemky, pokračování dálnice D11 a kolem D3 nevypsání nebo špatně rozběhnutý tendr zakázek, dělených zakázek, který několikrát konstatoval Nejvyšší kontrolní úřad, zpožděné nebo nekvalitně připravené legislativy, například o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, nebo absolutní šlendrián při přípravě zákona o dráhách, systémová pochybení při čerpání investičních prostředků – to všechno, včetně lidí ve vedení ministerstva a Ředitelství silnic a dálnic, jsem po těchto tristních osmi letech a osmi ministrech zdědil. Já jsem si na to nikdy nestěžoval. Začal jsem hledat kompetentní lidi, kteří by byli ochotni toto šílené a rozkradené dědictví nést se mnou. Věřte, že to není jednoduché. Obnovujeme rezort dopravy ještě z doutnajících trosk.

Možná bych měl také zmínit poslední nápad vlády Petra Nečase spojit Ministerstvo dopravy s Ministerstvem průmyslu a obchodu. Asi už to bylo v takovém stavu, že by bylo možná jednodušší toto udělat a zamést za tím stopy. Jako mi dnes vyčítají, že nechci transformovat Ředitelství silnic a dálnic. Budme rádi, že takovýto nápad nevyšel, že vláda skončila dřív, než mohla tuto děsivou představu dokončit.

Na rozdíl od svých předchůdců se problémy rezortu nebojím pojmenovat a hlavně je konečně řešit. Nejsm si jistý, že by mi měly radit strany, které se na rozvratu rezortu přímo podílely nebo nad ním kvůli zachování vlády zavíraly oči. Pro ilustraci, jenom čachry se zakázkami na ŘSD z období let 2006 až 2013, správní delikty z pochybných výběrových řízení, neschopnost řádně realizovat stavby v termínech a stopnout si porušení rozpočtové kázně jsou již dnes finančním úřadem a Úřadem na ochranu hospodářské soutěže oceněny platebními výměry a pokutami v souhrnné výši přes 7 mld. korun. Odhadované další, u kterých se ještě snažíme zachránit uznatelnost nákladů a neporušení rozpočtové kázně, mohou mít hodnotu dalších 5,5 mld. Promlčené povinnosti dodavatelských firem vrátit inkasované peníze na zřušovanou práci se blíží 1 mld. To je v kostce stav, ve kterém rezort dopravy nechaly pravcové vlády svým nezodpovědným a možná i záměrně zlodějským řízením.

Co jsme udělali za osm měsíců? Já moc neumím žvanit, nechci se ani moc chlubit tím, co se v rezortu povedlo, i když jsem přesvědčen, že se toho povedlo více než jakémukoliv ministroví, kterého jsem tu jmenoval. Je ovšem mou povinností k rezortu dopravy a současně všem občanům naší země, abych zde přece jenom uvedl stručný výčet některých úspěchů.

V krátké době osmi měsíců a za obtížných podmínek při plném provozu jsme začali řešit závažné problémy z minulosti a také jsme znovu nastartovali práce a výkon rezortu. Jeho obnova bude ještě vyžadovat nějaký čas, přesto se již přes popsání potíže díky řadě kvalitních pracovníků rezortu dopravy podařilo dosáhnout

úspěchu v řadě oblastí. V oblasti legislativy jsme v krátkém čase zpracovali, předložili a v procesu legislativy obhájili návrh zákona novely č. 416, o urychlení výstavby dopravní infrastruktury. Proč ho přijímaly v roce 2009 pravicové vlády a stanovily tak nízkou cenu výkupu pozemků, která vedla k neskutečným průtahům vyvlastňovacích řízení a znamenala zrušení mnoha již dříve navržených smluv? Téměř po dvou letech neschopnosti můžeme opět akcelarovat majetkoprávní přípravu, která zásadním způsobem limitovala dokončení přípravy klíčových projektů. Podařilo se nám zpracovat a do mezirezortního připomínkového řízení předložit počátkem října návrh věcného záměru zákona o liniových stavbách, 25 let tady nic takového nebylo, který po schválení vládou a schválení na něj navazujícího zákona o liniových stavbách v příštím roce výrazně zjednoduší, urychlí a zefektivní výstavbu klíčových liniových staveb dopravní infrastruktury. Zároveň ušetří významné finanční prostředky státnímu rozpočtu, respektive umožní postavit výrazně více staveb a rychleji za méně peněz.

Ministerstvo dopravy konečně aktivně participuje na přípravě novely stavebního zákona ze strany Ministerstva pro místní rozvoj, stejně jako spolu výrazným způsobem komunikujeme při prosazování zákona o zadávání veřejných zakázek. Pan poslanec Laudát mě napadá, že nemáme zákon o zadávání veřejných zakázek, že se všechno zpožďuje. Asi si ve své řeči a euforii neuvědomil, že tento zákon je v gesci Ministerstva pro místní rozvoj, nikoliv Ministerstva dopravy. Naším cílem je prosadit jednotné integrované povolení s jedním odvoláním, jedním soudním přezkumem dle povinností stanovených Evropskou unií a zefektivnit problematické oblasti v přípravě staveb.

Na Ministerstvu dopravy probíhaly od roku 2012 práce na novém zákoně o dráhách. Exministr Stanjura v březnu 2013 práci zastavil na věcném záměru, který byl z 80 % hotov, a místo toho uložil urychleně vytvořit alternativní materiál, který neměl oporu v legislativních pravidlech vlády, a nikdo z vrcholných úředníků Ministerstva dopravy to účinně nerozporoval. Tím pan Stanjura způsobil výrazné zpoždění a komplikaci celého procesu. Tento alternativní materiál byl dále nepoužitelný a z důvodu časového muselo nakonec být přistoupeno namísto nového zákona pouze k velké novele zákona o dráhách, kterou rezort Ministerstva dopravy dokončuje a do konce listopadu předloží vládě. Zde opět vidíte, jak doháníme v obrovském časovém presu řešení problémů, které způsobili nekompetentní ministři v minulých letech. Je příslovečné, že jde o tytéž osoby, co dnes nejvíce křičí z opozičních poslaneckých lavic.

Budu nyní dál pokračovat v pozitivnějších zprávách.

Pokračujeme v oblasti investic do rozvoje dopravní infrastruktury. V oblasti vodních cest v roce 2014 po dlouhém období nečinnosti byly ze strany Státního fondu dopravní infrastruktury a Ministerstva dopravy kompletně rekonstruovány nové projekty. V současné době jsou v realizaci projekty za více než jednu miliardu. Jedná se o modernizaci plavebních komor Brandýs nad Labem a Velký Osek, které byly v havarijním stavu. Neopomenu přístav Hluboká, přístav Petrov nebo významné dokončení vltavské vodní cesty v úseku vodního díla Hněvkovice–Týn. Veřejně

zakázky, které byly dřív terčem zájmu Nejvyššího kontrolního úřadu na Ředitelství vodních cest za éry mých předchůdců, jsou vedeny prokazatelně transparentně a v souladu se zákonem. Dokončena byla rovněž analýza předchozích studií proveditelnosti a jejich dílčích etap kanálu Dunaj–Odra–Labe, která umožní zadat studii proveditelnosti v rozsahu, na kterém vybraný zpracovatel nebude muset zkoumat již vyzkoumané. Těch studií bylo za éry mých předchůdců zadáno 43.

V oblasti železniční dopravy na Správě železniční dopravní cesty pokračujeme v uvolnění zdrojů na přípravu tzv. náhradních projektů operačního programu Doprava 1, kdy značně narostl objem finančních prostředků na pokrytí přípravy akcí proti předchozímu období. Probíhá realizace mnoha úseků v rámci snahy kompletní dokončenosti tranzitních železničních koridorů. Sami jste svědky, v médiích jsou oznámení, kdy uzavíráme dílčí části dálnice zejména v nočním období a o víkendu, abychom mohli montovat nové mosty, které jsou součástí těchto železničních koridorů.

Dokončena je většina technických studií vysokorychlostních tratí pro možnost zpracování objektivní studie příležitosti, která by rozsah vysokorychlostních tratí na území České republiky měla potvrdit, stabilizovat a dále nasměrovat Správu železniční dopravní cesty k další reálné a smysluplné přípravě těchto nových tratí. To, co tady vykládal pan poslanec Laudát, že je to posunuté zase na listopad – ano, mám několik doplňujících připomínek k jednotlivým zpracovatelům a chceme mít materiál, který bude mít absolutní vypovídací schopnost, a bude tento materiál naprosto komplexní.

Zjednodušili jsme procesy uvnitř rezortu. Udělali jsme optimalizaci organizační struktury generálního ředitelství Správy železniční dopravní cesty. Zrušil jsem zbytečnou pozici prvního náměstka generálního ředitele, jím řízené útvary byly převedeny do řídicí kompetence generálního ředitele a ostatních náměstků. Došlo k zintenzivnění prací centrální investiční komise Ministerstva dopravy, která konečně zasedá a projednává dokumenty jak Správy železniční dopravní cesty, tak Ředitelství vodních cest, tak i Ředitelství silnic a dálnic jednou týdně oproti bývalému jednání jedenkrát za měsíc.

Největší problémy však stíhaly oblast silniční dopravy. Zde přes složitou personální situaci a vyprázdňenost vidíme hmatatelný, výrazný pokrok. Konečně je funkční úsek výstavby silnic na Ředitelství silnic a dálnic. U všech staveb, které měly jít letos do tendru, se podařilo výběrové řízení na zhotovitele minimálně zahájit, ve vybraných případech dokončit, nebo tomu tak bude do konce roku.

Co se týká oprav, byla prosazena vyhláška, která velmi usnadňuje povolení k provádění oprav pozemních komunikací tam, kde je nutné stavební povolení, což umožnilo v nebývalé vysokém rozsahu zahájit rekonstrukce ucelených úseků dálnic, rychlostních silnic a silnic první třídy. To musí vidět každý, kdo se pohybuje po republice autem. Nikdy se nepracovalo na dálnici D1 v noci, o sobotách a nedělích. Rád bych se touto cestou omluvil řidičům, ale opravy po osmi letech nečinnosti

minulých vlád jsou nezbytně nutné a jejich rozsah může na mnoha místech komplikovat dopravní situaci.

V letech 2011 až 2013 nebyla prakticky zahájena výběrová řízení na zhotovitele významných staveb. Výběrových řízení na akce nad 200 milionů bylo zahájeno celkem 11 za tři roky v období 2011 až 2013, z toho dvě byla zrušena. Zároveň za naší éry byly vytvořeny nové obchodní podmínky, které prošly velkými změnami na základě obrovského množství dotazů v rámci výběrových řízení na zhotovitele a modernizaci dálnice D1. Tím, že za mých nekompetentních předchůdců došlo prakticky k zastavení zahajování výběrových řízení, došlo i ke změně na stavebním trhu a nabídky uchazečů jsou hluboko pod předpokládanou hodnotou zakázky. To v důsledku vede k velkým problémům při hodnocení nabídek zejména z hlediska nepřiměřeně nízké ceny.

Dlouhodobě se nedařilo zahájit stavby, na které byl vybrán zhotovitel v roce 2009, tzv. řebíčkovské stavby. Pod mým vedením se podařilo většinu těchto staveb zahájit, a to podepsáním dodatků ke smlouvě, ve kterých zhotovitelé poskytlí poměrně výrazné slevy z oné už tady diskutované valorizace. Jedná se o stavby silnic I/27 Velemyšleves, stavby Osičky – Hradec Králové, I/9 Dubá, obchvat, R6 Lubenec–Bošov a postupně se k zahájení připravují i zbylé stavby.

Konečně se dnes spouští nová výběrová řízení na zhotovitele. V roce 2014 bylo již zahájeno 10 výběrových řízení. Za roky, které jsem tady uvedl, jich bylo zahájeno 11, z nichž dvě byla zrušena. Za rok 2014 bylo 10 výběrových řízení na zhotovitele stavby u akcí nad 200 milionů korun, což je stejný objem jako za poslední tři roky. Další minimálně tři zakázky se chystají do konce roku 2014 vypsat, např. další stavby na dálnici D3. Zároveň se velké množství zakázek připravuje na rok 2015. Mluvíme až o 31 zakázkách s předpokládanou hodnotou každé nad 200 milionů korun. To je obrovský pokrok po období nečinnosti a neschopnosti zrušit marasmus, který v sektoru dopravy nastolily pravicové vlády.

Budu dále pokračovat.

Byla zahájena realizace dlouho očekávaných novostaveb – silnice I/11 na Trinecku a další novostavby na silnici první třídy Staňkov – Červenohorské Sedlo jih. Tahové studie jsou zpracovány a schváleno značné množství rychlostních komunikací, které legitimizují další projektovou přípravu na základě průkazu ekonomické efektivity, nezbytně nutná podmínka pro financování z Evropské unie, národních zdrojů státního fondu. Schváleny jsou tahové studie na R3, R6, R7, D11/R11, R35 Opatovice–Mohelnice a R48. Těsně před schválením je na R35 Hradec Králové – Jičín, R52 severní část. Do konce roku 2014 budou dokončeny a schváleny všechny tahové studie – zbývá R4, R49, R55 jižní část.

Schvalovány jsou desítky aktualizovaných záměrů projektů na jednotlivé stavby, opět na základě průkazu ekonomické efektivity, který je nutný pro další legitimní postup v přípravě staveb. Postupně jsou uzavírány generální dohody se správci inženýrských sítí o spolupráci při přípravě a realizaci staveb v oblasti přeložek

inženýrských sítí. Vyladěno je znění obchodních podmínek, které již není rozporováno uchazeči výběrových řízení.

Byla prosazena směrnice Ředitelství silnicí a dálnic pro větší podrobnost zadávacích dokumentací, což by mělo vést k menšímu množství změn během výstavby a snížení rizika neuznatelných výdajů. Finalizován je program pro možnost oprav silnic II. a III. třídy v roce 2015 ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Jsem první ministr, který namísto zakázek pro spřátelené firmy prosadil pomoc krajům na opravy silnic II. a III. třídy ve formě finanční podpory ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Metodický pokyn bude hotov v průběhu listopadu. Jasně stanoví, jak budou v rámci nové stavební sezóny čerpány. Práce na schválených projektech se budou moci rozjet od března 2015 a připravujeme vyčlenit částku 2–3 mld. korun.

Když jsme u silniční dopravy, nezapomeňme na mýto. Jde o problém komplikovaných smluvních dodatků uzavřených za Řebíčkovy diktatury. Dnes je dokončován výběr projektového manažera na zajištění prací nutných pro pokračování výběru mýta po roce 2016 formou otevřené soutěže bez nutnosti zadávat společnosti Kapsch v jednotném řízení bez uveřejnění prodloužení stávající smlouvy. Konečně řešíme, jak jsem se už zmínil, transpozici evropské směrnice o službě elektronického mýta, kterou zanechaly předchozí vlády. Řešíme to už pět minut po dvanácté. Je vůbec zázrak, že doprava v této zemi ještě nezkolabovala.

Dovolím si ještě zmínit v krátkosti výsledky, které jsme dosáhli v oblasti veřejné dopravy. Došlo ke stabilizaci finančního rámce zajišťování železniční dopravy, ve spolupráci s Ministerstvem financí se podařilo zajistit finanční prostředky na regionální železniční dopravu ve shodě s již citovaným memorandem z roku 2009. Přestože v rozporu s dohodami nebyly vypláceny dotace o inflaci, podařilo se pro roky 2014 a 2015 inflační navýšení pro dálkovou a regionální dopravu zajistit, tedy stát i kraje nebudou nuceny v těchto letech snižovat rozsah objednané železniční dopravy. Prosadili jsme objednávku veřejných služeb v dálkové železniční dopravě pro jízdní řád 2014/15. V průběhu přípravy objednávky se podařilo v rámci jednání s ČD stabilizovat rozsah dopravy, zavést objednávku nových vlaků a obnovit některé rychlíky, které byly v předcházejících dobách zrušeny.

Vládou byl schválen postupný plán liberalizace veřejných služeb v železniční dopravě. Svým usnesením ze dne 15. září 2014 vláda projednala materiál o postupu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících, v dálkové dopravě a schválila další postup liberalizace. Zároveň došlo ke stabilizaci sektoru železniční dopravy tím, že byla vymezena část trhu, která v nejbližším období nepředpokládá zadání služeb Českým drahám. Kdo to dřív prosadil, aby to vláda schválila? O těchto krocích se jenom populisticky blábolilo, jaké byly veřejné soutěže. Pan poslanec Laudát tady zmiňoval trať Plzeň–Most, on se asi spletl, která byla předmětem soutěže. Nebyla! Žádná soutěž na to nebyla vypsaná. Společnost Arriva požádala v březnu Správu železniční dopravní cesty o přidělení kapacity a bez jakékoliv soutěže dala státu nabídku, stejně tak jako daly nabídku České dráhy. My jsme tyto nabídky vyhodnotili, požádali jsme o doplnění a zároveň zaslali návrh smluv. Když jsme

porovnávali další kolo těchto nabídek, zjistili jsme, že společnost Arriva podala nabídku pouze do 20. září nebo 30. září – na rozdíl od Českých drah, že společnost Arriva má o jedno místo obsaditelnosti ve svých vozových jednotkách méně a že toalety nevyhovují pro použití pro hendikepované. Na základě toho a doporučení odborníků z Ministerstva dopravy a komise jsem rozhodl, aby tuto zakázku na jeden rok dostaly dále České dráhy, národní dopravce.

Došlo rovněž k vydání nové vyhlášky o jízdních řádech ve veřejné linkové dopravě. Tato vyhláška přizpůsobila proces schvalování a formu zpracování jízdních řádů vývoji objednávek veřejných služeb technickému pokroku v informačních technologiích. V souladu s požadavky na otevřenost veřejné správy řeší nově i problematiku zveřejňování dat o jízdních řádech. A toto nemá asi cenu poslancům z ODS a TOP 09 vysvětlovat, protože oni o otevřenosti veřejné správy nikdy ani neuvažovali.

Jako historicky první ministr dopravy, a bylo to tady rovněž konstatováno ze strany opozice, jsem se rozhodl, že nebudu přebírat stavby, jež nebyly zhotoviteli předány v souladu s parametry zakázky. My na rozdíl od dříve proklamovaných způsobů řešení stavby reklamujeme, podáváme žaloby, soudíme se, trváme na plnění obchodních podmínek. Nebereme žádný bakšiš za to, že přebíráme nekvalitní díla. Kvůli nečinnosti ministrů Řebíčka, Bárty a dalších tady máme největší problémy.

Ještě bych se krátce zmínil o tom, co už tady rovněž zaznělo. Za vlády pana ministra Stanjury byla nepodáním soudních žalob v oblasti valorizací na stavbě D47 pravděpodobně způsobena škoda promlčením řádově jedné miliardy, kterou by dodavatelské firmy měly státu vrátit. V dnešní době mám čtyři soudní rozsudky, kde je povinnost vrátit finanční částku. Zároveň je uvedeno, že některé částky byly promlčeny.

Po diskusích se nám podařilo obnovit šetření policie pro korupční podezření s výstavbou dálnice D47, které policie trvale odmítala. Dnes už složky protikorupční policie v Ostravě toto řízení opět obnovily.

Vážený pane předsedající, vážená vládo, poslankyně, poslanci, ještě bych dlouho mohl mluvit, ale já skutečně na to nejsem zvyklý. Já jsem zvyklý raději něco dělat. Nepamatuji si, že by se ve Sněmovně svolávaly mimořádné schůze, když tu ministři ODS pod kontrolou a s přispěním tehdejšího ministra financí bezostyšně kradli a rozdělávali zakázky bez výběrových řízení. To ale nebylo tím, že – protože to bylo v jejich vládách zcela běžné. Dokud budu ministrem dopravy, a nehodlám v žádném případě rezignovat, tak bude obnova rezortu dopravy pokračovat včetně pro někoho možná nepřijemných kroků, které odhalují, jak špatně minulá vláda a minulá vedení včetně Ředitelství silnic a dálnic v rezortu dopravy naši zemi v minulosti spravovaly.

Pan ministr Stanjura říkal, jaké měl krásné a dobré odborníky na Ředitelství silnic a dálnic. Možná by stálo za úvahu říct Poslanecké sněmovně – paní Pošvářová, o které tady byla rovněž řeč, pracovala na úseku kontroly a kvality Ředitelství silnic a dálnic, byla členem majetkové komise pro D47 a zároveň od pana generálního

ředitele Čermáka dostávala zakázky jako osoba samostatně výdělečně činná na zpracování posudků. Možná tímto by se měla zabývat komise. A já plně podporuji návrh hnutí Úsvit pro zřízení komise pro D47. Je potřeba, aby někdo už konečně řekl, kdo za to tady všechno může. Děkuji. (Potlesk poslanců hnutí ANO.)

Místopředseda PSP Jan Bartošek: Děkuji vám, pane ministře. Mám zde faktickou poznámku pana poslance Laudáta. (Nelze!) Pardon. Takže já ji odmažu s tím, že se hlásí pan poslanec Stanjura.

Poslanec Zbyněk Stanjura: Tak já nebudu ten, který by říkal, že není zvyklý mluvit, a mluví 50 minut, takže jenom v krátkosti.

Já myslím, že pana ministra, aspoň v mých očích, omlouvá to, že si to nepsal sám, že to celé četl. A mně to vadí, že není schopen z očí do očí odpovídat na konkrétní dotazy a konkrétní podněty. Já nebudu hájit období, kdy jsem tam nepůsobil, a ani nechci hájit období, to musí hodnotit jiní, a nebudu na rozdíl od pana ministra říkat, že já jsem ten jediný dobrý a ti ostatní byli nekompetentní a on teď přichází jako spasitel a všechno to udělá. Já myslím, že to hodnotí odborná veřejnost, a kdo chce, tak s nimi může mluvit a může se zeptat, jak oni hodnotí fungování v jednotlivých letech nebo měsících.

Ale jenom pro upřesnění, ten, který vám to chystal, tak tam udělal věcné chyby. Tak za prvé, ministr se nevolí, ministr je jmenován prezidentem republiky. (Z pléna: Losuje se.) Losuje – zatím tak daleko ještě nejsme. Možná se v některých stranách losují adepti. A nebylo to 6. prosince, ale bylo to 12. prosince odpoledne. 13. prosince, pravda, jsem nebyl na Ministerstvu dopravy. Já bych poprosil, aby poslanci ANO na mě neřukali čas. Nevím, o čem mluví, o jakém čase. Jestli už spěcháte, můžete jít, prostřednictvím pana místopředsedy, jinak se prosím přihlaste. Nemusíte na mě ťukat na hodinky. Žádný čas neběží. Jestli vám vadí, že je 13.48, tak to je váš problém a nemusíte tady sedět. Jste tady dobrovolně.

Takže to bylo 12. prosince, kdy jsem byl jmenován, a je pravda, jak tady dramaticky řekl ministr, že jsem 13. nepřišel na Ministerstvo dopravy. No proč ne? Protože byly interpelace! Byl jsem den ministr a bylo na mě šest interpelací. A představte si, já jsem se neschoval, ale byl jsem v Poslanecké sněmovně a snažil jsem se odpovídat, nebo aspoň přislíbit odpověď na věci, o kterých jsem samozřejmě nemohl být informován, a 14. prosince byla schůze, kde byly zákony a kde jsem tady jako poslanec prostě zůstal. Takže ani v pátek jsem nebyl na Ministerstvu dopravy. A od pondělku jsem tam už chodil. Ale to je detail.

Já tady nebudu předkládat píchací hodiny ministru Prachařovi, tak jak on nemá doklad, kdy tam byl. To je prostě dětinské. Tak jenom nebylo to šestého, bylo to dvanáctého. Byl jsem ministrem šest měsíců ve vládě s důvěrou a pak jsme měsíc fungovali v demisi. A myslím, že je logické, že v demisi každý normální politik nečiní žádná strategická rozhodnutí, jenom ten úřad udržuje v chodu šest měsíců.

My jsme tady jasně ukázali na zpoždění různých věcí a zdrželi jsme se osobních útoků. Ten, kdo vám to psal, používal lži, osobní útoky a urážky. A možná vás to překvapí, já takhle postupovat nebudu. Já si myslím, že ten rezort opravdu není politický, že je více odborný, že tady musíme nalézt shodu. Neřekl jste nic o té D trojce, proč jedenáct měsíců. Pan kolega Schwarz – já ho neoslovuji, jenom jmenuji – se divil. Já jsem citoval pana ministra. Já tomu nevěřím, že není možné svolat komisi a rozhodnout. On to ale takhle říkal na tom semináři, že nemá lidi, že ti lidi se tam bojí přijít a rozhodovat. A mě to nijak netěší. A navíc na rozdíl od pana ministra si nemyslím, že všechno má řídit ministr. Všimněte si té ich formy: já jsem zrušil náměstka v SŽDC, já jsem vydal v ŘSD metodický program atd. Jediné, v čem se fakt lišíme, je, že já jsem po svém nástupu na ministerstvo neprováděl ukvapené personální změny. Neprováděl. Všechny manažery jsem zdědil, snažil jsem se jim definovat nové úkoly, nové přístupy, někteří to pochopili, ale v tak krátkém období ani nebylo rozumné k těm personálním změnám přistupovat. A mně by ani nevadilo, kdyby pan ministr udělal jednu personální změnu, to je naprosto logické vůbec po nástupu nové vlády, a v okamžiku, když novináři po mně chtěli komentář, když se měnilo tu vedení Českých drah, tu vedení ŘSD, tak jsem říkal: ministr na to má plné právo a já budu hodnotit to vedení podle výsledků, nebudu říkat dopředu, jestli ten je dobrý, ta je dobrá nebo ten je špatný nebo špatná. Problém je v tom, že personální změny neustále pokračují, a to nezdůvodníte tím, že bylo něco špatně v roce 2007. A já ten rok 2007 nebo 2008 nehájím, ani to nebylo předmětem jednání. Je zajímavé, že jiní tady byli voláni k tomu, aby mluvili k věci, a pan ministr četl připravený projev, nebo napsaný projev, který k věci nebyl. Ale budiž. Já chci jenom říct, že když chcete citovat fakta, tak ať vám ty lidi ta fakta zdůrazní.

Možná ještě dvě poznámky. Já jsem žádné studie na mýto neobjednal. Já jsem zjistil, že to všechno objednáno bylo, já jsem neutratil ani korunu. Já jsem na základě informací, které byly dostupné a které zpracovali moji předchůdci, připravoval materiál vládě k rozhodnutí. Jestli někdo objednal špatné služby, tak to byli jiní. Já jsem si myslel, že podkladů máme dost, a myslím si to pořád, a proto jsem kritizoval vůbec existenci té zakázky na nového poradce.

A ty pohádky – a říkám to s úsměvem a v dobrém a nechci, aby to bylo kritické – pohádky o tom zákonu o dráhách, já tím nebudu zatěžovat Poslaneckou sněmovnu. Ty, kteří za tato zpoždění mohou, ty si tam pan ministr nechal, ty nevyměnil, a jak se pokoušeli mě opít rohlíkem, jak na tom tvrdě dva roky pracují, tak teď už na tom pracují stejně tvrdě čtyři roky. Jsou to ti samí. Já je tady nebudu jmenovat, protože si myslím, že ministr nemá házet vinu a odpovědnost na úředníky. Buď si v rezortu udělá pořádek a pak nese odpovědnost za to, co ten úřad vyprodukuje, nebo ne a nemá cenu tady říkat: tenhle úředník nebyl dobrý nebo ten byl špatný, něco takového.

Takže pane ministře, příště vás požádám, držte se v těch rozpravách tématu, odpusťte si ty osobní útoky, lži a nepravdy. Já vám to takhle vracet nebudu, já takhle nejsem zvyklý polemizovat. Mně jde o věc. A já se mohu mýlit, já netvrdím, že mám ve všem pravdu. Já jsem jen upozorňoval na problémy, které vidím, a chtěl jsem už na minulé schůzi, teď na téhle schůzi, abychom o těch problémech debatovali. A

pokud jsem kritizoval vás, tak ne jako osobu, vaše charakterové vlastnosti, kompetenci, nekompetenci. Kritizuji konkrétní kroky a konkrétní řešení. Například u těch výkupů – ano, čas ukáže, jestli naše obavy, že ta zvolená metoda není správná, se naplní, nebo ne. Možná se nenaplní. Měli jsme ale cíl stejný. Já jsem nekritizoval cíl, já jsem kritizoval metodu, kterou jste zvolil, a pokud se za rok ukáže, že ta metoda, kterou vy jste prosadil – a to jsem tady řekl, ne že bych vám upíral nějakou zásluhu –, se ukáže jako funkční, tak to samozřejmě přiznám v té rozpravě. Není žádný důvod, abych to nepřiznal. Nemám z toho radost. A skončím tím, co jsem říkal na začátku. Po vašem jmenování se mě ptali novináři, co bych vám přál. Já jsem vám přál, abyste pokud možno v tom funkčním období žil co nejdéle. Takže nejsou to žádné osobní útoky, skutečně starost o věc, a snažil jsem se i v tom dnešním vystoupení vyvarovat se osobních útoků a mohl bych je také jmenovat, mohl bych vysílat jedovaté šipy a podobné věci. Každý podle svého naturelu. Vy jste zvolil tuto metodu. V mých očích vás omlouvá to, že vám to někdo napsal, protože evidentně s některými výrazy nebo některé stránky jste slyšel poprvé a měl jste problém to tady vůbec přečíst. Příště bych poprosil, abychom debatovali věcně, abychom dávali argumenty, a uvidíme, který argument, které řešení se zvolí.

Ale jednu jedinou věc musím zmínit. Budeme za pár týdnů slavit 25 let od výročí revoluce. Ta vaše interpretace, že za 25 let se nic neudělalo, prostě neodpovídá pravdě. Nechci omlouvat chyby, přehmaty, případně zlodějny, které se staly. Nechci a nebudu, to ať se (nesrozumitelné) ti, kteří je prováděli. To je naprosto v pořádku. Ale ta interpretace, že se tady nic za 25 let neudělalo, prostě neodpovídá realitě. A já vím, že i vy to víte, jenom se vám politicky hodí říkat něco jiného.

Místopředseda PSP Jan Bartošek: Já vám děkuji, pane poslanče, za váš příspěvek. A nyní pan poslanec Laudát.

Poslanec František Laudát: Děkuji za slovo, pane místopředsedo. Jenom na několik málo věcí pan Prachař odpověděl, na drtivou většinu otázek neodpověděl. Tudíž zvažte znova, zda mají být nějakým způsobem vyšetřeny. Fakt je, že rozsah toho průšvihů v rezortu dopravy je takový, že kdo ví, jestli je to jenom vůbec na vyšetřovací komisi. Já jsem také před těmi 14 dny nevyzýval pana ministra, aby odstoupil, nicméně když nic jiného – a pan ministr tady vzal z jedné vody právě ERÚ, ministra Řebíčka. On si tam přivedl těch údajně 12 lidí, možná jich bylo o něco méně, nebo více, já skutečně nemám přístup k nějakým personálním databázím – ale pak by bylo docela zajímavé, oni už tam zase nejsou. Proč? Řada z těch lidí byli právě z té éry pana Řebíčka. Oni tam pracovali nebo pracovali na Ministerstvu dopravy. Jedna věc.

Druhá věc. Když pan ministr říká, jak to bylo všechno katastrofa, tak já se ptám, proč vládě v březnu dal balíček nějakých zakázek v rámci –

Místopředseda PSP Jan Bartošek: Já se omlouvám, pane poslanče. Poprosím kolegyně a kolegy, aby snížili hladinu hluku v sále, abychom se dobře slyšeli. Děkuji vám, že to budete respektovat.

Poslanec František Laudát: Děkuji. ... v režimu JŘBÚ, a když víte, on do toho zatáhl celou vládu dneska a je to veřejně dostupný zdroj. V JŘBÚ si prostě můžete vybrat, komu to dáte. Tak proč to dostala firma, od níž personálně vedou kroky k jistému, dneska asi nejvíce skloňovanému člověku, kterému média dávají nálepku kmoťr? Já jsem dalek toho, abych řekl kmoťr, protože zatím ho ještě soud neodsoudil. Takže to jsou věci. Děje se pravý opak toho, než pan ministr tady říkal.

A když pomínu úplně všechno, dobře, svět se nezblázní, že nebudeme stavět dálnice, resp. republika, ekonomika je na tom hůř, ta bude frflat, ale pro boha živého, proč tam držíte ministra, za jehož vlády z mého pohledu dramaticky narostly nejzávažnější dopravní nehody? To s vámi už ani nepohne ta krev na silnicích? Já jsem vám tady řekl jasná čísla, jasné vyčíslení ekonomických škod, což trošku je narcismus ve světle těch lidských tragédií. Proč proboha někdo ruinuje bezpečnostní opatření, která byla sjednána? Ptám se, proč pan ministr neodpoví, jaký je investiční chaos na D1. Já myslím, že pan Babiš, ministr financí, na to má jednoho velkého odborníka, který v tomhle – a on ho všude vyzdvihuje, pana Wagenknechta, tak ať ho pošle, ať udělá audit na ty úseky. Co napíše pan Wagenknecht na to, že vlastně po dálnici se jezdí, po rekonstruovaných silnicích, a teprve teď se vyrábějí, nebo kompletují, já nevím, v žádném případě nejsou schváleny, změnové listy?

Já nechci vyčítat panu ministrovi, já jsem řekl u mýtného, že to je problém, zdědil něco. A to nejsou jednoduchá řešení. To prostě může trvat, můžete si nabit ústa, jako se to stalo pražským zastupitelům za hříchy minulosti. Já jsem se snažil tahat to, co se tam děje teď aktuálně. A vám skutečně ještě nestačí, že ten chaos je tam obrovský. Já jsem citoval materiály, které vyrobili pracovníci v té organizaci, nikoliv abych tady já říkal svoje domněnky. Byl bych rád, kdyby... Asi nemá smysl požadovat po panu ministrovi odpovědi, on tady přečetl nějaký dopředu připravený materiál, který se vůbec netýkal, v několika malilinko věcech zareagoval.

Víte, když jsem tady pokládal třeba otázku na ten pražský okruh, jakou plní funkci. On totiž neplní primárně funkci objízdné trasy kolem Prahy. On plní funkci, aby přenášel vnitroměstské dopravní vztahy právě na ten okruh. Co to má za praktický důsledek? Samozřejmě se zvýšila automobilizace obyvatel Středočeského kraje a dalších aglomerací. A zřejmě dneska ten podíl nebude tak nízký, té průjezdné a objízdné dopravy po pražském okruhu, jako byl ještě v letech 2006 a 2008 v těch analýzách a zátěžových diagramech. Ale tehdy to bylo 15 %. Dobře, dneska to bude 20. Ale všechno ostatní je přenesení vnitroměstských vztahů. Čím dále odtáhnete okruh od Prahy, tím větší, intenzivnější zátěže vám zbudou v hustě obydlené aglomeraci města, silně urbanizovaných oblastech města. A to už je jednou nevratná škoda. To už nikdo nikdy nezmění. Pak máte dvě možnosti, že v trase přitažené k městu postavíte další silnici, jako to město plánuje už dlouhou dobu, dokonce ještě z éry socialismu na Praze 11. To je hned na hraně města, jak vyjíždíte z Prahy na

Brno. Takže místo jedné dálnice tam budeme mít v budoucnu, pokud budete chtít zlepšit standard a bezpečnost řidičů z té lokality, tak tam budou dvě silnice. A jestliže odtáhne 511 nebo stavby Suchdola, tak vždycky město mělo k dispozici spoustu animací, jak výrazně dopravní zátěže zůstanou v obydlených zónách města, o kolik vám naroste nehodovost, o kolik se zvětší počet tragických dopravních nehod. A toto založíte na nějakých třeba sto let. A tady někdo přijde a lehce od boku vypálí: Uděláme to jinde, s tím, že plán Středočeského kraje není nic.

Já se dívím, že zrovna sociální demokrat tady řekne, že neschválí program. To znamená – a byli to i sociální demokraté i členové ODS, kteří urputně bojují o dálnici D3. To znamená, že vy schvalujete to, že najednou se pošle, možná, s velkou pravděpodobností, příprava obchvatu Budějovic D3 do kopru, a začínáme z nuly. Občanům středních Čech asi nevdá, anebo vaší politické reprezentaci ve středních Čechách nevdá, že se posílá do bodu nula trasování a příprava dálnice D3, protože byly zastaveny, či dokonce zrušeny tendry na projektovou dokumentaci. Vám nevdá, že budete muset znova rozpoutat tak složitý a tak z hlediska legislativy háklivý proces na přeschválení zásad územního rozvoje, na přeschválení územního plánu vyššího územně správního celku pražsko-středočeské aglomerace. Totéž se asi bude odehrávat u Budějovic. Skutečně vy něco jiného říkáte lidem, ale tady něco jiného děláte.

A jestliže si vezmu, já bych si dokázal představit, že bych tam někde ušetřil, ale ten odsun, když si započítáte mrtvé, zraněné, lidi postižené nemocemi a hlukem z toho města, kde ta průjezdná doprava zůstane dalších deset patnáct let, tak to tedy tady předvádí pan ministr hodně mizerný byznys. To vás tedy ubezpečuji. Kdysi jsem viděl analýzu, každý rok, po který nebyl postaven úsek dálnice D11 mezi Poděbrady a Hradcem Králové, když se statisticky převzal počet nehod a smrtelných nehod a vážných nehod na silnici I. třídy, která tam v té době byla, a říkalo se jí tehdy prioritně silnice smrti, tak to znamenalo statisticky, já neříkám, že k tomu došlo, ale kdyby byla statistika v dlouhých letech, tak je to 11 mrtvých každý rok navíc. Jestliže pan Prachař udělal ve středních Čechách s dálnicí D3 totéž, tak si můžete napočítat, je to podstatně háklivější, dneska tábořská trojka mezi Prahou a Chotovinami je nejhorší úsek, takže vám je to jedno. Vy tady prostě budete zajišťovat politické krytí. Tak ať to lidé slyší, co děláte ve skutečnosti.

Mně je to líto, protože já skutečně jsem byl připraven komunikovat s panem Prachařem. Myslím, že to byli všichni členové hospodářského výboru. Ale co slyším ze všech stran, tak on i lidsky má obrovský problém komunikovat. A politika je o komunikaci. Tady se mají diskutovat věcná řešení. Já nevím, v kolika ještě případech postaví politické reprezentace před hotovou věc, jako s R52, D3, teď s 512 na pražském okruhu, protože ho s prominutím, no nechci říct oblovali stejní lidé, kteří se snaží odsunout okruh ze Suchdola kamsi k Řeži.

Takže čeho se dočkáme příště? Vám, pánové poslanci a dámy poslankyně z Ústeckého kraje, nevdá, že v tom výhledu se s další infrastrukturou, modernizací, řešením dopravně citlivých míst v Ústeckém kraji příliš nepočítá? A v dalších mnoha následujících letech. Víte, když se podíváte na mapu nehodovosti, tak zjistíte, že

právě tam jsou ta místa. Na třináctce, na silnici I/13. Vy se domníváte, vám to nestojí za to, podniknout razantní opatření k tomu, abychom splatili ten dluh, který máme vůči Ústeckému kraji, který trpěl, byl ekonomicky vytěžen za minulé éry takovým způsobem, a vám to nestojí za to, že bychom měli nějak splácet ten dluh aspoň v úrovni moderní infrastruktury, v nějaké prioritní ose? Nestojí vám to za to? No dívím se voličům, že vám toto tolerují. Ale oni to neslyšeli. Oni si totiž přečtou v médiích, jak je to skvělé, jak ANO, bude líp. Ale víte, všichni jezdíme po těch silnicích a dálnicích. Takže prostě nevím. Budeme postiženi my, ale copak, nás je tady 200, ale obyvatel téhle země je deset a půl milionu. Děkuji.

Místopředseda PSP Jan Bartošek: Já vám děkuji. (Potlesk zprava.) Vzhledem k tomu, že nevidím nikoho přihlášeného do diskuse, tak zazvoním a přivolám kolegy z předsálí, aby mohli přijít. Jen připomínám, že podle § 54 odst. 7 zákona o jednacím řádu rozhodne Sněmovna pouze o pořadu uvedeném v žádosti, a nelze tedy navrhnout změnu nebo doplnění pořadu. Rovněž tak nelze rozšiřovat schválený pořad.

Nyní tedy budeme hlasovat o návrhu pořadu 18. schůze Poslanecké sněmovny tak, jak byl předložen. Já vás pro pořádek všechny odhlásím a požádám vás, abyste se opět přihlásili svými kartami.

Zahajuji hlasování a táži se, kdo je pro schválení pořadu této mimořádné schůze, ať zmáčkne tlačítko a zvedne ruku. Kdo je proti?

Je to hlasování číslo 2, přítomných poslanců 115, pro návrh 49, proti 62. Konstatuji, že návrh nebyl schválen.

Na žádost ještě předsedy klubu ODS svolávám 10 minut po skončení, což je zhruba ve 14.20 hodin, schůzku vedení Sněmovny, jednak předsedů poslaneckých klubů, jejich zástupců a bude to u předsedy Poslanecké sněmovny.

Končím dnešní jednání a přeji pěkný zbytek dne.

(Schůze skončila ve 14.11 hodin.)