

Provoz turistického vláčku v Č. Krumlově a okolí

MIROSLAV HÁLA
vedoucí odboru dopravy
a silničního hospodářství MÚ

V poslední době se diskutuje o vhodnosti a oprávnění provozu tzv. turistického vláčku jak ve městě, tak po komunikacích mimo Český Krumlov. Objevují se připomínky negativně hodnotící přítomnost tohoto dopravního prostředku především z hlediska estetického i z pohledu vlastního provozu a jeho vliv na bezpečnost silničního provozu. Na straně druhé existuje i skupina obyvatel, které se provoz vláčku líbí a jeho provoz neodsuzuje. Poslední diskuze se veřejně odehrála minulý pátek na stránkách Českokrumlovských listů mezi podnikatelem a bývalým starostou Ing. Vondroušem a Jaroslavem Pivoňkou ze společnosti Bohemia Train, která vláček provozuje.

Následné informace uvedou na pravou míru vyjádření a některá tvrzení J. Pivoňky: "Ono již schvalování technické způsobilosti bylo zajímavé. I když, jak výše uvedeno, jezdí na 15 místech České republiky a jsou zde dva výrobci, přesto pracovníce odboru dopravy celý měsíc strávila na zplození následujícího: 'Vagonky nejsou způsobilé k provozu na pozemních komunikacích, mašinka ano, avšak může jezdit pouze s neschválenými vagonky.' Toto

vše za peníze vás občanů - daňových poplatníků. Díky pochopení absurdnosti situace jak radou města, tak hlavně úředníky Krajského úřadu v Č. Budějovicích byla trapná situace ukončena." - a provoz turistického vláčku povoleno.

Odbor dopravy a silničního hospodářství rozhodoval ve správním řízení, a to nezávisle na rozhodování rady města nebo na názorech určitých skupin obyvatel. Rozhodoval o schválení technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích podle zákona a na základě předložených dokumentů. Schválení uvedených vozidel do provozu se totiž netýká pouze města Český Krumlov, ale je platné pro celé území ČR a je jedno budou-li jezdit v Č. Krumlově, nebo v Praze. Jednalo se o čtyři vozidla dovezená ze zahraničí. V zákonné lhůtě odbor dopravy rozhodl o schválení technické způsobilosti tažného vozidla - mašinky - jako zvláštního vozidla. Naopak neschválil technickou způsobilost přípojných vozidel pro přepravu osob, a to s ohledem na ustanovení § 14 vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, kde je uvedeno "**přívěsy nesmí být používány k přepravě osob**". Proti tomuto rozhodnutí, jak to umožňuje náš právní

řád, podal provozovatel turistického vláčku odvolání. Je to zcela běžný postup v případech, kdy správní orgán rozhodne jinak, než si představuje účastník správního řízení. **Odvolací orgán, odbor dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu v Č. Budějovicích, změnil výrok rozhodnutí s tím, že Městský úřad Č. Krumlov schvaluje technickou způsobilost přívěsů pro přepravu osob.** Schválení technické způsobilosti je bez jakýchkoliv omezení, a proto se může vláček pohybovat po všech pozemních komunikacích, kde to dopravní situace a dopravní značení umožňují.

Konstatování, že pracovníce odboru dopravy "celý měsíc strávila na zplození rozhodnutí o neschválení technické způsobilosti k provozu pro vagonky" je velice populistické a nesvědčí o objektivním podávání informací. Tato pracovníce za dobu od podání žádosti firmy Bohemia Train s.r.o. do doby konečného rozhodnutí vyřizovala v úředních dnech běžné záležitosti občanů na přepážce registru vozidel tak, aby čekací lhůty byly pro ně přijatelné. Mimo to bylo nutné prostudovat jak předložené doklady k žádosti, ustanovení prováděcí vyhlášky ve vztahu ke schválení vozidel k provozu, tak i případné udělení výjimek pro provoz dovezených vozidel do ČR ve vztahu k našim předpisům - uvedené pracovníce je a

bude ze zákona odpovědná za schválení vozidla po celou dobu jeho provozu. Odbor dopravy dále v průběhu správního řízení požádal písemně Ministerstvo dopravy ČR o vysvětlení některých pojmů a souvislostí vztahujících se k technickému schválení turistického vláčku pro provoz na pozemních komunikacích. Na tuto žádost poukazující na nejasnosti a rozpor v zákoně a prováděcí vyhlášce jsme nedostali odpověď do dnešního dne.

Rovněž mi není jasná zavádějící formulace, že díky pochopení absurdnosti situace především úředníky Krajského úřadu v Č. Budějovicích byla ukončena trapná situace kolem schvalování technické způsobilosti vláčku. Vždy jsem byl přesvědčen, že pokud zákon něco zakazuje, nelze tuto činnost povolit - a to ani pokud se zdá být rozhodnutí absurdní.

Jsem přesvědčen, že práce odboru dopravy a silničního hospodářství se v této konkrétní kauze odehrávala v souladu se zákonem a správní řízení probíhalo nezávisle na "pochopení absurdnosti situace" kohokoliv z jednotlivých odpůrců či zastánců turistického vláčku v Českém Krumlově. Provoz turistického vláčku není pouze soukromou záležitostí provozovatele, ale jedná se zde především o bezpečnost cestujících i ostatních účastníků silničního provozu.

UPOZORNĚNÍ OBČANŮM

Výměny občanských průkazů

Platnost občanských průkazů vydaných do 31. 12. 1994 končí s koncem roku, tedy 31. 12. 2005. Jedná se o občanské průkazy typu knížka s vyznačenou dobou platnosti "bez omezení" nebo "platnost prodloužena bez omezení", dále o občanské průkazy typu karta vydané od 1. 5. 1993 do 31. 12. 1994, v nichž je rovněž vyznačena doba platnosti "bez omezení".

Vzhledem k výrobním lhůtám je nutné o výměnu dokladu požádat nejpozději do 30. 11. 2005. O výměnu občanského průkazu může občan Č. Krumlova požádat na oddělení občanských průkazů a cestovních dokladů Městského úřadu Český Krumlov, Kaplická 439 (budova bývalé Komerční banky - 1. patro) v úředních dnech:

PO a ST 7.30 - 17.00

PÁTEK 7.30 - 13.30

K výměně občanského průkazu je nutné vyplnit žádost, kterou občan získá na výše uvedených místech, a přiložit jednu barevnou fotografii odpovídající velikosti, kterou je možné pořídit v budově úřadu. Výměna občanských průkazů je bezplatná.

Následná výměna občanských průkazů se uskuteční v těchto termínech:

♦ do 31. 12. 2006 - OP vydané do 31. 12. 1996

♦ do 31. 12. 2007 - OP vydané do 31. 12. 1998

♦ do 31. 12. 2008 - OP vydané do 31. 12. 2003

Jak se schvalovala technická způsobilost vláčku

LENKA BENDO VÁ
registr vozidel MÚ

Jako pracovníce, o níž se hovoří v ČKl v Duelu zaměřenému k vláčku, chci soukromě reagovat. Co jsem spáchala tak strašného za peníze daňových poplatníků?

Jsem úřednice státní správy (nikoliv samosprávy) s pravomocí schvalovat technickou způsobilost vozidel - i dovezených ze zahraničí. Autor výroku, J. Pivoňka, zřejmě nechápe rozdíl mezi státní správou a samosprávou. Jinak by nemohl uvést, že technická způsobilost vláčku byla schválena "i díky pochopení rady města". Rada města totiž nemůže žádným způsobem zasahovat do správního řízení vedeného v této záležitosti, neboť není účastníkem správního řízení.

Správní orgán, tedy odbor dopravy a silničního hospodářství MÚ, projednával v souvislosti s "vláčkem" celkem čtyři správní řízení (mašinka + 3 vagonky), a to ve stejné 30denní lhůtě. Vláček vyrobený v Itálii byl převezen do SRN, kde mu byla také schvalována technická způsobilost a vydány technické průkazy. V SRN byl přihlášen, poté odhlášen a do ČR dopraven jako dovezené vozidlo.

V SRN byla technická způsobilost vláčku schválena na základě technické zkušební zprávy, která byla pracovním dokumentem pro úředně autorizovaného znalce v oboru moto-

rových vozidel a byla vypracována podle německých předpisů pro povolování provozu na komunikacích. Má 46 stran textu a neuvěřitelné množství udělených výjimek z německých předpisů. Jak dokládají přiložené materiály, ani v SRN to nebyla jednoduchá záležitost.

V ČR byla technická způsobilost schvalována dle platných českých předpisů. Přistupovala jsem k tomu stejně zodpovědně jako k jiným správním řízením, týkajícím se schvalování tech. způsobilosti vozidla, kterých ročně kladně vyřeším kolem 200. Předložené materiály, zákon, vyhlášku a další předpisy jsem studovala mnoho hodin.

Mašinka byla schválena a věta parodovaná J. Pivoňkou přesně zní: "Za tahačem mohou být zapojeny do soupravy nejvýše tři přívěsy výrobce (jméno výrobce)". Ten uvádí, že kompatibilita (tzn. vzájemná slučitelnost, snášlivost - spojitelnost...) vzhledem ke zvláštnosti brzdového systému je zaručena pouze s přípojnými vozidly, která sám vyrobí. Znamená to, že za tahač nemůže být zapojen například traktorový vlek. Věta neobsahuje, zda vagonky mohou být naloženy lidmi, nebo třeba hnědým uhlím. A už vůbec zde není napsáno, že tahač může tahat pouze neschválené vagonky, jak píše J. Pivoňka.

Současná právní úprava platná pro schvalo-

vání technické způsobilosti vozidel uvádí, že přívěsy nesmí být používány k přepravě osob - proto nebyly vagonky schváleny.

Všechna motorová vozidla musí mít technickou způsobilost, určitou povinnou výbavu, musí absolvovat pravidelné technické prohlídky atd., což se týká i vozidel určených k hromadné přepravě osob. Je vláček vozidlem hromadně přepravujícím osoby? Celkem jich, mimo řidiče, může přepravovat až 50! A tento vláček je podle J. Pivoňky "díky pochopení absurdnosti situace jak radou města, tak hlavně úředníky krajského úřadu schválen, takže trapná situace je ukončena." A můžeme jen zírat - tento "vláček" nemusí splňovat vůbec nic!

Má nestandardní rozměry, nejen celkové, ale např. vstupních dveří, rozmístění vnitřního prostoru, sedadel, nemusí být například vybaven hasičím přístrojem... To znamená, že bude-li tento vláček jezdit třeba 50 let, nemusí během nich ani jednou na pravidelnou technickou prohlídku a měření emisí... Tato povinnost "našemu krumlovskému vláčku" stanovena nebyla. Naproti tomu "vláček" vyráběný českým výrobcem s technickou způsobilostí schválenou Ministerstvem dopravy ČR musí tuto povinnost splnit 1x ročně! Jak máme vysvětlovat, že zákony neplatí pro všechny stejně?

Dvouleté úsilí vedení města o finance na rekonstrukci Tovární . . .

(dokončení ze strany 1)

František Vozábal, vedoucí obchodního úseku Hochtief VSB a. s., divize 9, Č. Budějovice, generální dodavatel stavby:

V čem spočívá rekonstrukce?

Čeká nás vybudování nových inženýrských sítí, tzn. vodovodního řadu, dešťové a splaškové kanalizace. Dojde k úpravě trasy kabelů jak slaboproudých, tak kabelů NN, vybudování nového veřejného osvětlení a bude upravena trasa plynovodu v místech kolize s novými sítěmi. Komunikace bude mít nové odvodnění pomocí vpustí a oboustranný chodník ze zámkové dlažby. Bude rozšířena o řadící pruhy v křižovatkách, a rovněž v místech autobusových zastávek. Základní šířka nové komunikace bude 8 m, k tomu dvoumetrové chodníky.

Jak budete práce organizovat, když provoz musí zůstat zachován?

Výstavba bude realizována ve čtyřech etapách - od kruhového objezdu. V letošním roce to budou etapy č. 1 v délce 343,6 m, č. 2 (délka 333,89 m) a č. 4 (241,30 m). Etapu č. 3, dlouhou 343,09 m, uděláme do konce května 2006 - termín dokončení celého díla bude závislý od délky technologické přestávky v zimním období 2005/2006. Výstavba v jednotlivých etapách bude vždy prováděna v jedné polovině vozovky - výkopy hluboké asi 3,5 m budou vedeny v pažicích boxech a na zbývající části vozovky bude doprava řízena mobilním světelným signalizačním zařízením.

K uzavírkám vůbec nedojde?

Pouze při zahájení prací na 1. etapě bude plná uzavírka asi 70metrového úseku (od kru-

hové křižovatky k odbočce na sídliště Mír) a doprava bude dočasně vedena v obou směrech od křižovatky s Urbinskou ulicí přes kruhovou křižovatku na sídliště Mír do Tovární.

Poslední etapa se týká řady průmyslových podniků, jichž by se práce neměly dotknout. Jak toho docílíte?

Doprava, resp. příjezd vozidel do jednotlivých podniků bude zachován s mírným omezením, tzn. u světelné signalizace může docházet k mírnému zdržení. Na vjezdech do podniků zřídíme těžké přejezdy.

Bude se dělat i o víkendech?

Nepředpokládáme provádění prací o víkendech, pouze v prodloužených směnách. V několika případech dojde k příčným překopům celé vozovky a tyto práce zřejmě provedeme buď v noci, a nebo o víkendu - vždy podle situace v daném místě a vždy po dohodě s Dopravním inspektorátem Policie ČR. Podle předběžné dohody s městským úřadem (smlouva o dílo bude podepsána v těchto dnech) by mělo dojít k předání staveniště k 1. červenci, poté bude následovat příprava dopravního značení plně uzavírky pro část 1. etapy, naše přípravné práce na zařízení staveniště. Výkopové práce budou zahájeny v pondělí 11. července. Pracovníci naší firmy i subdodavatelé se budou po celou dobu výstavby snažit nejen o nepřerušování dopravy do průmyslových podniků v této lokalitě, ale i o minimální omezení pro občany města v Tovární ulici a okolí.

● ● ●
Jaroslav Vítovec, majitel a jednatel Sta-

vební poradny, s. r. o., České Budějovice, společnosti, která dala městu Č. Krumlov nejhodnější nabídku na stavební dohled rekonstrukce:

Kolik pracovníků vaší společnosti bude stavbu dozorovat?

Jde o poměrně rozsáhlou a složitou stavbu členěnou na etapy, proto jsme již v nabídce požádali o řízení na technický dozor investora nabídky plnou zastupitelnost a silný realizační tým. V uzavřené mandátní smlouvě je jako technický dozor uveden Ing. Robert Tesař a zastupovat jej bude Jan Bělohav. Další spolupracovnice Ing. Ivana Jašková, která se ve firmě specializuje na cenovou problematiku, je připravena pomoci řešit problémy s případnými změnami stavby v jejím průběhu a bude kontrolovat ceny díla. Stavební poradna je silná inženýrská firma, výhodu máme i v dokonalé znalosti zadávací dokumentace a nabídky vybraného zhotovitele. Stavbu bude provádět Hochtief VSB a.s., takže pro realizaci díla budeme mít zkušeného a kvalitního partnera.

Jak časté budou kontrolní dny?

Budou organizovány podle potřeby, ale jinak předpokládáme týdenní interval a denní kontroly prováděných prací - hlavně těch, které budou při dalším postupu prací zakryty. Jedná se o naši první zakázku pro město Český Krumlov v oblasti dozorování staveb, proto chceme s prací uspět, abychom mohli být požádáni i na další zakázky. Ve městě však nejsme žádnými nováčky, ale zatím jsme pracovali spíše pro soukromé investory. Pro vý-

znamnou pražskou společnost jsme dozorovali např. všechny tři etapy náročné rekonstrukce památkového objektu Hotelu U města Vídně, a to je stavba, která se po dokončení stala ozdobou Č. Krumlova. Podíleli jsme se také i na určité formě spolupráce při realizaci stavby Schwan Cosmetic CR. Současně však v Českém Krumlově děláme i na jiných věcech, např. spolupracujeme na technické přípravě otáčivého hlediště a dalších významných a zajímavých českokrumlovských stavbách.

Kdo od vás bude partnerem pro jednání s městem Č. Krumlov?

Komunikaci s městem Český Krumlov, resp. jeho volenými orgány, městským úřadem, Českokrumlovským rozvojovým fondem, ale i jinými partnery a konkrétními lidmi, máme již docela zažitou a vyzkoušenou - a myslím, že je oboustranně bezproblémová. Specializujeme se totiž také na zadávání veřejných zakázek, protože celá procedura podle zákona je velmi komplikovaná a náročná na přípravu i administrativní provedení, takže jsme k tomu měli již několik příležitostí. Zadávali jsme např. Rekonstrukci autobusového nádraží a parkovací dům, stavební úpravy kláštera minoritů a kláštera klarisek, také již zmíněnou Tovární ulici a další stavby. Komunikujeme přímo na různých úrovních a těší nás, že si s mnoha lidmi rozumíme nejen po profesionální stránce, ale také i po lidské. Rádi pro Český Krumlov pracujeme a doufáme, že budeme mít možnost stále se do města vracet. Při své práci se snažíme naplňovat naše firemní krédo "Kvalita - rychlost - spolehlivost - profesionalita", a zatím se nám tento přístup a styl práce vyplácí.