

[Transcript] 5:59 / Dálnice na dluh. Správná cesta pro Česko?

Ford Puma a Kuga jsou vozi kategorie SUV, do kterých se dobře nasedá a řidič má přehled odění před sebou.

Ford Puma zaujme svou kompaktností a větší Kuga s variabilním zavazadlovým prostorem je navíc k dispozici s hybridním pohonem.

Rezervujte si dvoudenní testovací jízdu na Ford skladem CZ.

Poletech, kdy se v Česku stavby dopravní infrastruktury realizovali bude chle míždým tempem nebo vůbec se možná karta začíná obracet.

V příštím roce má být sprovozněno víc než 113 km nových dálnic, což je v místním prostředí rekordní tempo.

Minister dopravy Martin Kubka z ODS by ho rád udržel i do budoucna. A to jak událnic, tak přibudování dlouho slibovaných, vysokorychlostních železničních tratí.

V následujících 10 letech máme v plánu dostavět jako Česká republika základní dálniční síť, splatit v tomto jeden ze svých dlouhodobých infrastrukturních dluhů a zároveň začít vstavou vysokorychlostních tratí.

Šef Rezortu dopravy hodlá přibudování klíčových dopravních staveb častěji využívat takzvané PPP-projekty,

kterých veřejný sektor spolupracuje s tím soukromím. Zrovna dnes má kupku v materiálu této věci vyhodnotit vláda. Jak tento typ projektu funguje, v čem jsou jeho výhody a kde se skrývají rizika?

A jak realně je, že v Česku začne dopravně infrastrukturní stavby můbům?

Pě středa 16. srpna. Tady je Pavel Wondra a 5.59. Spravodajský podkás cez nám správ.

Jansura, odborník na dopravu a publicista ze serveru z dopravy.cz. Dobrý den.

Dobrý den.

Je to čas prázdně nadovolených, lidi hodně cestují a nabírají taky zkušenosti a možnost srovnávat, jak vypadá dopravní infrastruktura u nás a jinde.

A aspoň z můjí zkušenosti tedy z toho srovnání nevychází Česko vždycky zrovna dobře. Než se pustíme do podrobností dá se obecně říct,

v jakém stavu se české dálniční a železniční trasy ve 3. dekádě 3. tisíciletí nachází?

To je pomírněžká otázka, na kterou není jednoduchá odpověď. Máme v Česku velmi dobré dálnice, velmi dobré železnice

a také sčasně velmi špatné silnice, železnice, celá ta Česká dopravní síť velmi nevrovená.

Takže když bych to měl hodnotit třeba známkou jedničky do pěti, tak si myslím, že jsme někde tak mezi dvojkou, trykou, co se týče kvalitéj dopravní sítě v České republice.

Pojďme se teď budíš podívat na tu dálniční síť. To je dlouhodobě bolesté hle země, nejedna vláda slibovala hory do lidí,

když to tak řeknu a potom si na tom velámala zuby je ubec možné v tuhle chvíli mluvit o nějaké skutečně propracované dálniční síti.

Toto chvíle je spíše možné mluvit o propracovaných plánech na dálniční síť a to je asi pozitivně, že po těch letech,

kdy se o tom jenom spíše mluvilo a ty stáby byli jenom na papíře, tak za poslední roky vidíme u ředitelci jíci nic a dálniční skutečně ikoná

a velmi rychle pracuje na přípravě nových úseků dálnic a především pěch páteřních, které jsou potřeba což je tedy vzajmené na dokončení d1 kolem přerova

a pak dálnic d35, která by měla být alternativou, kde je jedná z těch namoravů.

To je asi ten zásední posun, samozřejmě platí, že boužel ta dálniční síť stále není česků dodělaná

a chybí vlastně možnost rychleho propojení mezi všemi krajskými městy, aniž by se muselo jezdit přes prhu, ale v tomto jsem spíše optimistu a věřím, že do roku 2030 ta základní kostra bude opravdu jízotová. Připravujeme nové projekty PPP, v letošním roce využíváme úvěr Evropské investiční banky a zároveň do budoucna připravujeme další projekty PPP, o který ještě letozvlétě bude jednat vláda České republiky.

Vláda ještě byhem léta bude jednat o dalších takzvaných PPP projektech na výstav budovpravní infrastruktury.

A musí Česká republika i ve složitých ekonomických časech investovat.

Pokud bychom to neudělali, tak také stratíme šanci s nás plácet i historické dluhy.

Záměry dnes Martin Kupka představil prezidentovi Petru Pavlovy.

Ten se zajímal taky o to, jak pokračují klíčové stavby, dální CD35, Pražský okruh a nebo rychlo dráha na letiště Václava Havla.

Pražské hlavní nádraží cestující čekají na autobus na letišti.

Mezi sedmou hodinu rani a sedmou večerní jezdí každý dvacet minut.

Obývá pláta hledinka, bývá.

Na cedulích to z ní ho nosně, Pražský okruh.

Ve skutečnosti je ale celkových 3,8 km v provozu miněněš polovina.

Přitom se začala chystat už skoro před 50 lety.

Když se to rozpočítá, je to 780 metru dálnice na rok.

Je jasné, že pokud teď začneme s přípravou PPP projektu, tak ty samotné stavby začnou v příštím vládním období nebo dokonce v přes příštím.

Vládním období máme zájem na tom, aby se tohle podařilo rozeběhnout nohem rychleji.

Mimo rozpočtových státních fund dopravní infrastruktury,

který rozděluje ty peníze na silnice a železnice, letos počítá svídají ve výši 151 miliard korun.

To je vlastně nejvíce té doby, co byl v roce 2000 zřízen.

A minister dopravy Martin Kubka za ode smá zároveň velké plány pokude o financování dopravních stavep

soukromími investory formou takzvaných ppp projektů public private partnership.

Ostatně jeden takový projekt se právě realizuje na stavbě dální cd4 mezi příbrami a pískem a zdá se, že to tam de nad očekávání dobře.

Mohl byste konkrétně k téhle stavbě a vůbec k principu ppp projektů říct něco víc?

Ppp projekty, když to řekneme opravdu hodně zjednu dušeně,

tak je to v podstatě dopravní stavba nebo jakýkoliv projekt na leasing,

kdy soukromí investoru postaví tu dálnici,

v tomto bodě to je dálnici d4 a 32 kilometru údlový úsek,

střím vrami do písku, násadně se o ní ještě 25 let stará

a stát mu za to platí nějakou roční fixní částku, která není rozhodně mala

a po 25 letek si stát tu dálnici, převezme v podstatě jako novou.

Když bych to přirovnal, tak je to něco, kdybyste si vral hypotéku na dům

a ještě se vám o ten dům někdo stará o těch 25 let

a vy samozřejmě zaplatili nejenom cennu toho domu,

ale tu údržbu a především pak ty úroky.

A jsou tyhle ty typy projektu prostat výhodné i z pohledu ceny,

neplatí tady princip, že to si se postaveno,
dojme tomu drůvé rychlé, ale taky zavíc peněz,
že si prostě příplatíte za to u kvalitu.
Na to jsou v podstatě dva různé pohledy. My se samozřejmě musíme koukaj
na to, že ta investice je na 25 let a starat vlastně bude mít tu istotu,
a bude se starat ten soukromý investor 25 let,
tak se na to musíme samozřejmě dívat i cennou peněz,
že něco jiného je postavu vydání nyní za zhruba 18 miliard korun,
což je částka za to postavení a dál zaplatí dávších být ceneš 10 miliard korun
za to údržbu a dál ještě miliardy korun za ty úroky,
pokud by jsme to vzali optikou financování státního rozpočtu,
tak stát by si stejně na tu dálnici počil a zaplatil ty peníze na úroci.
Je to takový dvůj pohled, samozřejmě ten soukromý investor tam má
svá rizika započítána a u čtu rizikovou přírůšku.
Na druhou stranu, zrovna v tomto případě,
investor nese kompletně riziko zvýšení nákladů během výstavby,
ke kterým došlo ciba během lojenského roku
poměrně výrazně po té ukrenské krize,
celkově energetické krize s tou plíce nistavebních materiálů výrazně
a toto není v tuhle chvíli problém státu,
ale toho investora, respektive toho zdužení, které tu dálnici staví.
Takže nedá se říct úplně, že je to prostát rizikové.
Spíš si, myslím, že stát naopak to riziko zdívoje cen
převádí na někou jiného, na druhou stranu ten, kdo to riziko nese si,
tohle to riziko nechá také patřičně zaplatit v té ceně, kterou bude stát zpláce.
V pondělí byla v ostravě zaháje nastavba dálnice D47.
To by měla spojit ostravu s zbytkem republiky a Evropou.
Dálnice povede od hranic s polským přes Bohumin a ostravou do lipníka nad Bečvou.
Je to vstup napojní do dálniční Evropské sítě
a velice významná věc samřejmě i z toho ekonomického pohledu dalšího rozvoje regionu.
Nesůž je jasné, že se první zahájení stavby nepodařilo.
Do hry totiž vstoupil pokus zapojit dostavby soukromého investora.
A ostravská dálnice se tak měla stát průkopníkem tohoto modelu.
V roce 2002 tehdejší vláda přidělila celou zakázku firmě Housing and Construction.
Ta másta věd dálnici D47 a to za 125 potažmu 200 miliard korun.
Vláda přitom má nabídky i od jiných firm a to za přibližně pětinovou cenu.
My jsou lidé, kteří nám v tom nefandí,
na příklad tě, kteří odpovídají za zvukovou techniku na tomto sedskání.
Zmouvu z Housing and Construction, ale zrušil zemanů v nástupce ve straně
i v čele vlády Vladimír Špidla. Příbyla nevýhodná.
Izraelci si přišli na více než půl miliardy odsupného a dálnici dostavil stát.
Ono to není poprvé, co se o PPP projektech do právní infrastruktur,
které u nás mluví jenom, že ty předchozí pokusy dopadli vesměs neslavně,
vys například stavba nebo spíš nestavba dální CD-47

s měrem na Ostravu, soukromou Izraelskou společností
v časech vlády tehdejšího premiéra Miloše Zemana.

Co se tedy změnilo, že to teď na jednou d.

Pokud se budeme bavit o tom případě stavby D4.

Těch věcí se, že sešlo více.

Tady dlouhodobě vůči PPP projektům právě kulistušenostem

s CD-47 byla velmi negativní nálada,

ale už někdy po roce 2010 se začel ukazovat,

že těch peněz na dopravních stavby není tolik

a že z daleka všechno nezaplátí Evropské dotace

a že je potřeba začít hledat i jiné formy financování,

což je právě případ PPP.

A ten tlak stavibných firm i bank i projektčních firm

byl poměrně velký až tedy došlo k nějakému kompromisu,

že se skusí jeden pilotní projekt, což je teda ani CD4.

Vlastně k tomu rozhodí došlo ještě za vlády premiéra

Bohuslava Sobotky a za ministrování Danatioka

a k tomu následnému uzavřenému kontraktu došlo za vlády André Babiše.

Tak došlo k tomu, že se tento projekt vyskoušel

s tím, že se ukáže, jaké jsou zatím zkušenosti

a podle toho se bude postupovat dál.

Ten průběh prací na CD4 i vůbec to tempo výstavby

je zatím takový, že jsou časná vláda, je přesvětěná,

že PPP projekty jsou jedním z možných nástorů

jak rozvoj do právní infrastruktury,

u nás financovat i zedem k tomu,

jak rozte silně za dlužení státního rozpočtu.

Ono samozřejmě u projektu do právní infrastruktury,

ale vůbec u projektu vlastně takové velikosti

často bývá, že něco rozjede, třeba předchozí vláda

a pak až ta další se k tomu dostane.

Jak vlastně důležitá, v tomto směru byla postava

už vám je změnňovaného ministra dopravy Dan Tjoka,

protože on byl ve funkci poměrně dlouho

a to nebývá zvikem v této zemi,

dá se říct, že i jeho zkušenosti

s výstavbou dopravní infrastruktury,

které tam se hráli nějakou pozitivní roli,

dají se mu připisovat nějaké nadstandartní zásluhy

na tomto projektu CD4.

Počítají, protože byl to pan těk,

který v podstatě celý tem proces ppp rozjel.

Jeho zásední výhodou bylo i to,

že se na té ministrské funkcie uzežel poměry dlouho

a rezord dopravy pod ním začal být velmi stabilní,
což platilo zejména o ředitelství,
se nic dá ní zde se do té době ředitele vřídali
odstatě v řádu měsíců

a ta organizace byla velmi nestabilní.

To se výrazně změnilo.

Dálo by se říct, že v podstatě všechno,
výstaví nebo je těsně předzahajím stav,
by je produkt rozhodnutí ministra Čoka
a té vlády, co byla v té době, kdy byl ministrem.

Vím, že ppp projekty
v Česká republice historické
nemají dobrou povězd,
nezískali dobrou povězd,
skouška na D47
nebo na ID3.

Já bych rád, abychom trošku zkusili
rehabilitovat pojem
public-private partnership.

Ministerstvo do pravých cidát
novou šanci takzvaným ppp projektům.

Tedy modelu, kdy na zakáce
spolupracuje veřejný sektor
se soukromou firmou.

Jako pilotní projekt, do kterého chce
zapojit soukromy kapitál,
označil ministr Dantók
rychlostní silnice R4.

R4.

Rychlostní silnice sněžující
z Prahy do příbramy
a dál dostra koniec.

V celkových 4,8 km jich
realizace chce ty chtát
zapojit soukromy kapitál.

A jestli se nám to povede
a já jsem přesvědčen, že máme všechny
před pokladu, aby se nám to povedlo
tak by R4 mohla být
první celkově dokončenou dálnicí
ve velmi kvalitním stavu.

Na spořáku

vám to dost necinka,
kam z penězi, aby byly chráněné

před inflací. Fond Monetika zhodnotí jakoukoliv částku o 6,5 % a to firmám i do mátnostem. Více na Monetika CZ. Je to také prostat velmi dobré porovnání, jak vlastně staví soukromý investor, když má tu stavbu komplet od A do Z pod svojí kontrolou a naopak jak staví stát, když šetá akce pod kontrolou řiditelství celice dá nic nebo správě železnic. V tomhle si myslím, že zajme na to z rovnání počtu lidí na stavbě, tempa výstavby, počtu kilometru postavených za rok a podobně. Může to být velmi zajímavé a může to být i prostat velmi poučné zjistit, kde má co udělat jinak a podobně. Na silniční dopravu se dá dneská o všem dívat různou optikou samozřejmě zajišťuje dopravň dostupnost a obslužnost jednotlivých krajů ale také je s druhem emisí z klinikových plinů. Jejš omezování by mělo být celoplanetárným úkolem, když vyjdeme ze správ mezi vládního panelu pro klimatickou změnu, pamatuje ta vládní strategie budování dopravní infrastruktury i na tenhle aspekt. Já bych asi na úhod řekl to, že ani tak nazívat strategii, ale spíš takovým seznámem, co všechno by se mohlo v Česku postavit. Podle toho tak vypadá celý ten dokument, který je v podstatě jenom ukázkou toho, co by se mohl a podobně. Obecně si myslím, že ta strategie to neřeší nějak konkrétně, že železnice ekologičtější a podobně. Já s oblivou uvádím jen příklad trasy Praha Liberec, kde součástí strategie je rozšíření dálnice D10 na 6 prhů

a současně tam stávce budovat dálnice rychlejší železnice, která než nyní, která je v podstatě s celé nekonkurence schopná, ale rychlejší je ta příprava dálnice D10 na 6 prhů, kde už v podstatě probíhá nějaký proces povolování a podobně. Zatímco u železnice jsme velmi na začátku. Ale kdy se vrátím zpátky k tomu dotazu, tak obecně si myslím, že my tady doháníme ještě to mankos minulosti, kdy ta dálnišlí síť opravení dostavená a to přesunutí provozu dálnice, pokud nedůjde k nějaké zásadní indukci dopravy, tak může paradoxně mít na klima přízni vejší vliv, protože ta jízda podálnici je uspornější, plinulejší a podobně než když se jezdí auty přes různá města musí se neustále spomalovat a podobně. Ale to je jenom spíše moje spekulace není to úplně věrejský podložený materiál. Každopádně my potřebujeme v tuhledu chvíli dobudovat základní kostru dálnišní a železní síť, tak aby ta spojení byla finance i do budování vysokorychlostní železničních tratí a tam se asi na rozdíl odstavby dálnic dá nadále počítat i s evropskými dotacemi, jako se s druhým potřebných investic. Jak na vás působí plány vlády v tomto sektoru věříte, že se brzy skutečně začne stavět ve velkém na železnici? Já nejsem úplně takovým optimistou, co se týče tempa přípravy už právě železnic, protože ten proces povolování tratí je velmi zlouhavý a pokud vidím tu rychlostná ředitelství silnice a dálnic, které v posledních letech opravdu velmi zabralo, a pokud po rovnám se z právou železnice, tak mi přijde v podstatě neuvěřitelné, že

tady od roku 2010 vníkal v podstatě jediná nová trat, ten úsek na koridorů zprachy do Českých budovic mezi zhodoměřit semi a voticemi.

A jinak se v podstatě všechny akce na železnici dělají ve stávající stopy nebo dojde jenom k malému narovnání.

Tak se k ppp projektům tak zatím vidím především ten strzec rali tou, že peněz opravdu není dostatek a ani těch Evropských dotací už nebude tolik. Stát musí prostě hledat nějaké alternativní zdruhé financování a ppp projekty jsou v podstatě stavby na dluh akorát rozložené do mnohem dalšího času, ale pokud by těch ppp projektu bylo příliš, tak v podstatě s tím, že nakonec za desetl budeme spláctet jenom ppp projekty a nebude ve mít peníze stávajících.

Vy jste to teď zmínil, že v tom procesu přípravy stavep a teď se zase vracím s pšším silničním došlo v posledních letech k velkému pokroku nebo ke zjednodušení celého toho procesu. U těch železničných to tedy neplatí, nebo je tam prostě jenom různý přístup zpráv železnic a ředitelství silnic a dal nic.

Vysokorechlostní trtě dostali s fáze mluvíme o nich do fáze projektové přípravy, ale stále jsme ve fázi, kdy se v podstatě zpracovávají zámíry projektu nebo dokumentace pro územní řízení ještě nikde nezačal ten samotný povolovací proces, který je velmi zlohavý a na tom teprve uvidíme jak je správa železnic schopná získat a povolení komunikovat s těmi dočnými subjekty, kterými povede

ta trasa železnice a podobně. A tam že má ředitelství silnic a dal nic velký náskok především v té komunikaci s občany, že dokáže už lidem víc vysvětlit, proč chce tohle to případně dosáhnout nějaký kompromisů. U správě železnic zatím ta ochotak ke kompromisu není moc velká stačí se podívat na některé projekty jak jsou v podstatě zamrzle, jak je například odprať zprahy na letiště v tom úseku pod Prahou 6, kde se stále dohaduje zprava železnic z Prahou 6 o tom, kudy ta trasa povede a 10 let nebou, když se zase opět vratím, které se praha liberat, tak tam se v podstatě dělá jenom šijánská spojka příprava a i ta je v podstatě zamrzla a zase klese na odporu obcí, kukolem kterých má ta trativa. Ale není to asi tak, že by měl třeba zrovna minister dopravy kupka menší páky na správu železnic, než má na ředitelství silnic a dal nic, je to asi komplexnější. Ne, to určitě ne, ty páky jsou naprosto stejné. Můžná až přiž natvrdo tak se myslím, že správa železnice je zajeta v takových systémech z minulosti podstatně víc. V než ředitelství silnic a dal nic, které pochopilo i vzelem tomu, že ty dal nic jsou v Českou dlouhodu by je sledovanější, je to pomalo jak s podborem, že každý jezdí autem a vidí ty dal nic a každý tomu rozumí, tak ty dal nic jsou mnohem více sledovanější a i ty spory třeba o stavební povolení jsou mnohem víc medelizovanější než ty problémy na správě železnice. U obce hoře sedly začela výstavba dalšího úsekudálnice D6 mezi Prahou a Karlový Myvary. Do dvou let by tak měla být

kompletně hotovají středu Česká část.
Na dostavbu D6
kejček a je řidiči přes 20 let.
Načala dostava posledně úsekudálnice
D1, 10 km zbývá vybudovat
upřerova. Na začátek stop by čekali
místní i řidiči skoro 20 let.
Dopravě v Praze by podle řidičů
ale i dopravních expertů prospělo kdyby
se dostavily chybějící části okruhu.
Česká metropole totiž nemá hotový
vnější obchvat ani ten vnitřní.
Nám zbývá dostavit bylo to řečeno
700 km dál nic. Já se bojím,
že to o čem pan ministro Kubka
hovoří, těch 10 let
nemusí být reálné.
Je to realistický termín, jinak by ho nezmínil.
Odpovídá tomu, jak se připravují jednotlivé
stavby a co je důležité
pokud tu nebudeme ta, pokud
to zároveň nebudeme měřítko i pro všechny
další vlády, tak se
te infrastruktury nedočkáme nikdy.
Ono skutečně v tom mezinárodním
srovnání to vypadá, jakože česků
ujel rychlovlak, když to tak řeknu.
Jak si vedeme
v tom budování kolejové dopravní infrastruktury,
ale nakonec i té dalniční
ve srovnání se zeměmy se, který my se
můžeme poměřovat. Máte třeba
vy osobně nějaký oblíbený příklad
země, kde to vzali za správný konec.
Já osobně dlouhodobě považuje za ideál
železniční dopravy Jakousko a Švýcarsko,
kde ten zásadní rozdíl
česků je to, že obě země
vědí už teď, co budou příštík
20 let stavit a mají jasnou strategii
kdy a kde, který u sech budou stavit
a proč budou stavit.
V česku boužel dopravní strategie
je výtak, že je potřeba hlavně

utratit peníze a je v podstatě jedno za co. Takže jsme se dostali do fáze, že opravujeme například nádražní budovy v paradubicích za cenu vyšší, než rekonstrukci na národního muzea, ale současně se nám tady ty hlavní páteřní padají, nestaví se nové trate jenom se v podstatě flikují pod různými názvy jako je optimalizace, ravitalizace a podobně, ale nedochází k tomu zásadnímu zlepšení. Zatím co, kdy se podnáme do Rakouska tak se staví nová koromská dráha, která zrychlí to spojení s vídně s měrem na Slovensku a Itálii o více než hodinu, ve Švýcarsku je podobných projektů také spousta a takovýchle velké strategické projekty my v Česku chybí, kdy samozřejmě tě jsou českým strategickým projektem tak ta doba zahájení realizace je stále pomíjné daleko. Ono, je z geografického polohy České republiky vyplývá, že leží na nějaké pomyslené křižovace tras ale v praxi vlastně se dá říct, že se jít trasy vyhýbají ale vytřeba na svém webu z dopravy CZ informujete o různých mezi národních projekty, které počítají se zapojením České republiky ale ta infrastruktura prostě není v takovém stavu, že by se projekty vychlo vlacích, které ale českým územím nemohou potom projíždět v te maximálně rychlosti, tak dá se říct, že Česká republika plní takovou neznávidením hodnou roli nějaké černé díry dopravní v tom celkovém umístění v centru Evropy. Já bych to nenazíval úplně černou dírou proč je ono ani v těch okolních zemí není situace ideální podívámli se třeba do Německa, tak

případě třeba v rychlejší ospojení
z Prahy do Mnihova je rozhodně aktivnější
v Německé straně v Babosku
v podstatě k té třetí tváří
tak jakože by možná jich chtěli, ale
že není zastah potřeba, ale bohužel
u nás, nebo bohužel, či bohudík
ta poloha České republika je taková,
že opravdu můžeme vít velkou transnitní křiřovatkou,
ale kulit stavu infrastruktury
uř není dochází k tomu, že na příklad
některé nákladní vlaky česko obířdětj,
protože i když je to geografické kratší trasa
tak je pro něj rychlejší na příklad
kdo se veroněmeckých přístavů
přez rakouzkováněmecko, než
přimo přes Česko, protože
ta cesta přez rakouzkováněmecko je
spolivětší a rychlejší.
Závěrem, jak pravděpodobné podle vás
je, že ten nový přístup vlády
i když už jste vyjadřoval
určitou rezervovanost, nechcete toupě
nazývat strategii, ale dejme tomu
nový přístup tam může být například
ten akcent na ppp projekty, může tohle
vést odbourání toho dlouhodobého
manka, o kterém jsme tady taky mluvili
a které v tomto směru Českoma.
Já bych neřekl, že to povede k úplnému odbourání
ale určitě je to přispět může
samozřejmě záleží hodně na tom, jaké
projekty budou do ppp vybírány
a kde je potřeba upravdu to urychlení.
Pokud se třeba mluví o trti na letiště
že by byla zařezanat právě pod ppp
tak je to si ceheské, ale ve chvíli
kdy není vyřešen ten
klíčový úsek vzdejevč do Veleslavina
tak je to v podstatě zbytečná investice
protože je stále nebude ta treť
kompletně hotová a nebude možné
je s centra prhy až na letiště
takže znovu platí to, že je

[Transcript] 5:59 / Dálnice na dluh. Správná cesta pro Česko?

důležité hlavně si vybírat ty úseky
kde se ppp vyplatí
určitě třeba smysl to má na d35
kde se bude stavět velmi dlouhý úsek
na tom Českému Rávském pomezí
a kde vstup jsou kromého investora
by mohl celou stavu výrazně urychlet.
Jansura, odborník na dopravu
a redaktor se revrůz do Pravy.cz
Odskrát děkujeme za váš čas a expertízu
děkují za pozvání jezky den
Na to je z dnešního vydání
podcastu 5.59 všechno
k této i ke starším epizodám
se můžete kdykolivrátit
jak v podcastových aplikacích
tak na webu se znam zprávy
a platformně podcasty.cz
Kontaktovat nás můžete přes e-mailovou adresu
za minutu 6
nebo přes profil
za minutu 6 na sociálních sítích Twitter a Instagram
Díky, že nás posloucháte
Za pozornost děkuje
a napříště se těší Pavel Wondra