

PŘEHLED ZPRÁV

Kamiony nejsou zlo	2
Uzavírka Česko. Silničáři často pracují na hlavní i objízdné trase najednou	5
Kvůli výběru mýta přes satelity zaplatí dopravci statisíce.....	6
Až mýto přivede kamiony, zablokujeme silnici, zní z obcí.....	7
Mýto na silnicích prvních tříd.....	8

PLNÉ ZNĚNÍ ZPRÁV

Kamiony nejsou zlo

Transport a logistika

23.7.2019

Rubrika: Silniční doprava

Josef Melzer je spolumajitel společnosti M+L Logistik a na pozici prezidenta organizace ČESMAD nahradil Vladimíra Starostu.

Josef Melzer

* S čím přicházíte na pozici prezidenta ČESMADu?

Myslím, že není třeba nic zásadně měnit. Současné změny ve vedení jsou jen přirozená obměna, nic zásadního se nekoná. Budeme pokračovat v tom, co nastavil předchozí prezident, který na své pozici vydržel neuvěřitelných 18 let. Je to vlastně trend v celém našem odvětví, protože i v dopravních firmách dochází k výměně generací. A to je vlastně i docela dobrá šance pro ČESMAD. Tato organizace má více jak 50letou historii, kde základem vždy byla profesionalita a odbornost, a toto chceme rozvíjet. Naším cílem je využít potencionálu generační obměny u členských firem a navázat na tradici otevřené spolupráce z devadesátých let. Je to příležitost pro novou dynamiku naší práce.

* Co nyní nejvíc trápí české dopravce?

Současné problémy se odehrávají na mezinárodní i národní půdě, přičemž je to mezi nimi asi tak půl na půl.

* Začneme mezinárodní dopravou.

Zde je největším problémem tzv. Balíček mobility, jehož domlouvání se táhne již od roku 2015. Uzavřený by mohl být snad příští rok, teď totiž jeho schválení přibrzdily volby do Evropského parlamentu. A Finsko, které nyní předsedá EU, to nemá jako prioritu. Symbolicky to zůstane na Německu, které je největší tranzitní zemí. Pokud se Balíček mobility schválí tak, jak je předložený, věřím, že situace v mezinárodní dopravě se posune kupředu i ve prospěch České republiky. Pro nás je to dobrý kompromis a zde je třeba zdůraznit, že ve vyjednávání ČESMAD sehrál důležitou úlohu. A to jak na národní úrovni, tak i v Bruselu.

* Tento balíček by měl trochu narovnat podmínky na trhu a pomoci českým dopravcům vůči zahraniční konkurenci.

Ano, konkurence z Polska, Rumunska nebo Maďarska je pro nás velký problém. V podstatě zažíváme něco podobného, co naši kolegové v Německu v devadesátých letech, kdy jsme vstoupili na jejich trh.

* Konkurence je ale dobrá věc, prospívá trhu.

To ano. Tvrdím, že zdravá konkurence nikoho nezabila. I my stále ctíme liberalizaci trhu. Jenže třeba v Polsku ji chápou úplně jinak. Ano, konkurence je dobrá, pokud ale máte stejné podmínky. A to bohužel nemáme.

* Co tím myslíte?

Především daňovou politikou našeho státu. Třeba již zmíněné Polsko má nižší spotřební daň na PHM a i celkově nižší zdanění práce. České daňové sazby nemají moc daleko k těm německým, takže je velmi složité dopravcům z východu konkurovat. I proto přebírají naše zakázky a česká kamionka každý rok snižuje svůj výkon. V důsledku toho náš stát přichází o nemalé prostředky do státního rozpočtu. Ale co je mnohem závažnější, snižuje se tím celková konkurenceschopnost našeho průmyslu.

* Snížení daně na PHM by mělo přinést více peněz do státní kasy, protože by tranzitní doprava tankovala u nás. A stát by ve výsledku vybral víc peněz.

Ano, přesně to mám na mysli. Naposled o této otázce uvažoval Miroslav Kalousek. Udělat takové rozhodnutí chce totiž i velkou politickou odvahu. Každopádně máme v plánu tuto otázku znovu otevřít a přesvědčit politiky, že to má smysl. Vždyť daňové zatížení či sazby **mýta** jsou u nás na podobné úrovni jako na Západě, ale na naší infrastruktuře to není absolutně vidět.

* S čím u nás ještě bojujete?

Bojujeme s tím, že doprava je veřejností vnímána jako něco špatného, co nám škodí. Kolem nás je také spousta **mýtů** ohledně **kamionové** dopravy.

* Jaké například?

Že **kamionová** doprava znečišťuje ovzduší a zvyšuje CO2. Přitom nákladní doprava emituje asi jen čtyři procenta oxidu uhličitého. Lidé také stále nechápou, že nákladní auta vozí zboží pro ně. Že když chtějí mít v regálu patnáct druhů minerálních vod, tak že je někdo musí do obchodu dovézt. Doprava se podílí nezastupitelnou měrou na naší životní úrovni. Je to každý z nás a naše poptávka po zboží a službách, co **kamiony** a řidiči každý den plní svou práci.

* Rádi asi nevidíte ani diskuzi o omezení jízd o víkendu.

Ano, z toho jsou dopravci hodně nervózní. Takový zákaz jen zvýší intenzitu v den, kdy se smí jezdit. Komunikace totiž budou zatíženější, a tudíž hrozí větší riziko nehody. Pevně věřím, že tento neuvážený návrh neprojde, a budeme se soustředit spíše na budování a modernizaci infrastruktury. To je totiž klíč k bezpečnosti a komfortu, který si přejí nejen dopravci, ale i běžný motorista. Trochu nás děsí i diskuze o zákazu předjíždění.

* Už jste to naznačil, asi největší problém je ve špatné infrastruktuře. Chybějí dálnice, obchvaty, silnice jsou přetížené.

Ano, to je asi největší problém naší republiky. Česko je středem Evropy a tranzitní zemí, jenže na to nemáme vybudovanou infrastrukturu. Máme tady výrobu, ale vyrobené zboží nemáme kudy pořádně odvázet. Tristní je to ve srovnání se zeměmi, jako je Polsko, Rumunsko či v Chorvatsko, kde se staví neuvěřitelně rychle. Pokud se tohle nezlepší, budeme všichni trpět. Doprava u nás bude. Snahou je,

aby **kamiony** přes nás projely a nerušily nás. Jenže na to potřebujeme kvalitní dálnice s velkými parkovišti. S nelibostí také pozorujeme, co se děje s **mýtem**.

* V jakém ohledu? Vždyť už je celkem jasné, že ke změně provozovatele dojde.

To ale není tak úplně pravda. Pořád je zde určitá nejistota, a ta je nejhorší pro všechny. Ať se systém změní, hlavně se ale nesmí snížit komfort užívání. To nikdo nechce. Problém vidíme i v tom, co bude s **mýtem** na silnicích I. třídy. Na konci září se začínají vyjednávat kontrakty na další rok, a když to nevíme, strašně špatně se jedná o nákladech.

* Máte nějaké informace o tom, že by se mohly upravovat sazby **mýta** vůči ekologickým vozidlům? Třeba jako v Německu.

Česko obecně nemá žádnou koncepci v rozvoji **mýta**, včetně možnosti podpory ekologických pohonů. ČESMAD se o to zajímá a snažíme se s tím pracovat. V tuto chvíli ale nevím, že by se nějaké takové změny připravovaly.

* Ještě jsme se nedotknuli problematiky nedostatku řidičů.

Ano, to je velký problém nejen české dopravy. Potýkáme se s tím, že práce řidiče má velmi nízkou popularitu, takže mladí lidé to nechtějí dělat. U nás bohužel chybí systematická výchova nových řidičů, kterou dělala armáda. V tomto ohledu schází jakýkoliv zájem státu. A řešení typu rekvalifikace nezaměstnaných není systémové. Stát nám ani příliš nepomáhá se zaměstnáváním cizinců. Celý proces je pro dopravce příliš dlouhý a hodně nákladný. I to je jeden z důvodů, proč česká **kamionka** rok od roku ztrácí.

* Byla by možným řešením nějaká specializovaná škola, učební obor či nástavba, která by se zaměřovala na výchovu řidičů?

Škola není špatný nápad, ale narazí to na věk školáků. Navíc je to poměrně riziková záležitost, protože i když investujete do školáka, nemáte jistotu, že vám do práce skutečně nastoupí. Potíž je také v tom, že by si udělali jenom řidičák bez profesáku. Ale ten by jim asi řada firem zaplatila. Dnes už sice existují školy, které něco podobného dělají. Jsou to však ojedinělé případy, nic systémového. Prostě chybí nám pravidelná výuka lidí.

* V poslední době došlo v mnoha krajích k výměnám dopravců zajišťujících přepravu osob. Jak toto vnímáte?

To co se nyní děje nás velice znepokojuje a mělo by znepokojoovat i občany. Osobní doprava v krajích je služba veřejnosti a ne každé vedení kraje si uvědomuje svou zodpovědnost. Domníváme se, že u výběrového řízení by neměla být hlavním kritériem pouze cena, ale i spolehlivost a kvalita. To, jak se kraje chovají k partnerům, kteří jim dlouhodobě a spolehlivě zajišťovali veřejnou dopravu, je skoro až nezodpovědné. Některé kraje dokonce ruší výběrová řízení a snaží se zakládat tzv. vnitřního dopravce, což rozhodně není cesta k efektivitě. Snažíme se proto víc diskutovat s kraji, aby všechny strany byly spokojené.

* Moc pozitivně asi budoucnost české **kamionky** nevidíte.

Pokud Balíček mobility projde v rozsahu, tak jak leží, je to dobrý základ pro to, aby se v Evropě něco změnilo k lepšímu. Pak už bude jen záležet na členských státech, jak budou kontrolovat dodržování podmínek. Strašně bych si přál, aby se české kontrolní úřady co nejdříve spojily dohromady a začaly efektivně spolupracovat. Přál bych si, aby tyto orgány fungovaly podobně jako v Německu BAG. Technické vybavení na to máme, nyní je zapotřebí nastavit jednoduchá a jasná pravidla, jejichž dodržování se ale bude striktně kontrolovat. A to hlavně u cizinců, kteří z našich orgánů moc respekt nemají. Co se týká dlouhodobější budoucnosti, věřím, že pokud se vlády zaměří na budování moderní infrastruktury a její údržbu, současně s tím se zefektivní a zmodernizuje státní odborný dozor a nebudeme ztrácet čas populistickými experimenty, může si česká **kamionová** doprava udržet významné postavení.

Uzavírka Česko. Silničáři často pracují na hlavní i objízdné trase najednou

iDnes.cz

23.7.2019

Rubrika: CZ

Jako by si mysleli, že o prázdninách Češi nikam nejezdí a zůstávají pěkně doma. Stovky uzavírek a objížděk naplánovali silničáři často vedle sebe a uzavřeli tak naráz hlavní silnice i objízdné trasy. Také často na sebe navázali opravované úseky, takže auta jedou od jednoho semaforu na zúžení k druhému.

Například v Ostravě vedou z východu na západ (z centra do Opavy) dvě rušné ulice Opavská a Rudná. Obě se opravují. Na Vysočině se modernizuje dálnice D1, jenže teď bohužel i silnice 602, která vede podél ní a sloužila v krizi jako objížďka. Na hlavním tahu mezi Hradcem Králové a Náchodem se opravuje most v Černožicích a do toho začne výluka železniční trati, takže i ti, kteří by chtěli raději jet vlakem, budou odsouzeni ke stání v koloně v **autobusu** náhradní dopravy.

V Praze byl pro změnu v uplynulém víkendu úplně mimo provoz lanový most na Jižní spojce. Most prošel zatěžkávacími zkouškami před případnou opravou. A už několik měsíců se opravuje návažná komunikace Jižní spojky, tedy Štěrboholská spojka.

Zobrazit fotogalerii

Pražský primátor Zdeněk Hřib (Piráti) si trochu naběhl tím, že před volbami sliboval lepší koordinaci výluk, oprav a uzavírek.

„Každý musí poznat, že ta koordinace v uvozovkách je v lepším případě stejná jako předtím. Tohle by Adrianě Krnáčové neprošlo. Přejde mi, že kolony jsou stejné jako loni, ne-li horší, zejména v jihovýchodní části města,“ míní pražský opoziční zastupitel Patrik Nacher (ANO).

Proč se v Česku všude tak zuřivě opravuje? Odpovědní úředníci často opakují, že je potřeba utratit peníze z evropských dotací, protože když se to nestihne do schváleného termínu, Evropská unie stavbu neproplatí. Na tom něco i je.

„Peníze, za které se modernizuje například D1, pocházejí z Operačního programu Doprava a ten je vypsán na roky 2014 až 2020. Pak je tam ještě tříletá lhůta na dokončení, kolaudaci a proplacení. Ty projekty skutečně mohou mít nějaký závazný termín dokončení. Státu nezbude než s tím počítat, a těch uzavírek je pak víc,“ zastává se úředníků Daniel Mayer, předseda Asociace pro evropské fondy.

MF DNES už před několika dny požádala o reakci na nezkoordinované uzavírky třeba náměstka pro dopravu v Praze Adama Scheinherra nebo silničáře. Třeba Ředitelství silnic a dálnic si problém uvědomuje.

„Výslovně jsme v květnu uvedli, že plánovaná uzavírka silnice 602 je v kolizi s modernizací D1. Přesto ji Městský úřad Velké Meziříčí povolil,“ brání se Jan Studecký z ŘSD.

Redakce se snažila kontaktovat i tajemníka radnice ve Velkém Meziříčí, ale nepodařilo se ho zastihnout. Ohledně svých uzavírek neodpověděl ani pražský magistrát.

K uzavírce dvou souběžných hlavních ulic v Ostravě Jan Studecký z ŘSD uvedl, že silničáři sice věděli, že se chystá obojí, ale nedokázali už některou z oprav odložit. „Tyto akce byly vzájemně koordinovány, nicméně jejich termínovému střetu nešlo zabránit,“ vysvětloval Studecký.

V Ostravě přitom dokonce i policie přesvědčovala úředníky, aby rekonstrukce neběžely najednou.

Další dopravní komplikace se čeká na území Královéhradeckého kraje, kde začne u Jaroměře výluka na železnici vedoucí podél opravované silnice. Náměstek pro dopravu Královéhradeckého kraje Martin Červíček (ODS) také ujišťuje, že se snaží uzavírky koordinovat, ale ne vždycky to jde.

„V zimních měsících proběhlo několik koordinačních schůzek. Výsledkem jednání byl posun termínů některých staveb, případně přesun stavby do příštího roku. Avšak vzhledem k potřebě oprav silniční sítě se některým souběhům není možné vyhnout,“ reagoval Červíček.

Řidiči jedoucí z Prahy do Karlových Varů zase minou postupně tři semaforey, které řídí kyvadlově dopravu. „Ve čtvrtek jsem jela z Karlových Varů do Prahy. Na okraj Prahy mi to trvalo tři hodiny, normálně se to dá ujet za hodinu a půl,“ postěžovala si řidička Bára Šmudlová z Karlových Varů.

Kvůli četným uzavírkám někdy vznikají až absurdní situace. Například plzeňský **autobus** linky číslo 30, který jezdí ze severu na jih města, absolvuje nyní na své trase celkem čtyři různé objížďky.

Některá města dokonce zřizují speciální funkci „koordinátora dopravních staveb“. Zlín ho chce aktuálně přijmout. Brno už ho má. Ani tak se ale kolony nepodařilo v druhém největším městě republiky odvrátit.

Existují i příklady, kdy se koordinace víceméně daří. Ve Štětí na Litoměřicku se uzavřel most, a dokonce i pěší musejí jezdit přes Labe provizorním přívozem. V červnu 2020, kdy oprava mostu skončí, zavře kraj nejbližší most po proudu v Roudnici a jízdu přívozem si zase vyzkoušejí Roudničtí.

Uzavírek ubude po roce 2020. Současný program EU Doprava přinesl do Česka 123 miliard korun od roku 2014 (kilometr dálnice stojí v průměru 152 milionů korun). V dalším období už dostaneme coby bohatší stát Unie určitě méně peněz. Takže „uzavírka Česko“ se pomalu otevře.

Kvůli výběru mýta přes satelity zaplatí dopravci statisíce

Hospodářské noviny

22.7.2019

Rubrika: Podniky a trhy

Doprovci se musí začít připravovat na nový způsob výběru **mýta** na českých dálnicích a silnicích první třídy. V prosinci jej přestane vybírat pomocí **mýtných** bran rakouská společnost Kapsch. Nahradí ji satelitní systém sdružení firem CzechToll ze skupiny PPF Petra Kellnera a slovenského SkyTollu. To na konci tohoto měsíce spustí testování nového systému, do kterého již investovalo 1,9 miliardy korun.

Kvůli změně budou muset všichni dopravci, jejichž **kamiony** jezdí v Česku, vyměnit ve svých vozech palubní jednotky, které s **mýtným** systémem komunikují. Současné dnes fungují pouze s **mýtnými** branami, nové budou posílat informace satelitům.

Celkem musí SkyToll s CzechTollem pro řidiče připravit 450 tisíc těchto přístrojů. „V současné době jich máme k dispozici 235 tisíc. V září budeme na plném počtu,“ popisuje generální ředitel CzechTollu Matej Okáli.

Doprovci si zmíněné zařízení budou moci pořídit od druhé poloviny září. Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) na ně nyní apeluje, aby to provedli co nejdříve. „Je důležité, aby to dopravci nenechali na poslední chvíli. Mohlo by to způsobit fronty na čerpacích stanicích a dalších zákaznických místech před spuštěním systému,“ říká ředitel úseku provozovatele elektronického **mýta** ŘSD Václav Nestražil.

Přístroje si dopravci přímo nekupují, ale skládají za ně vratnou kauci. Za jednotky, které využívají dnes, v minulosti složili 1500 korun. Nově to bude 2500 korun.

Doprací budou staré jednotky vracet až po spuštění nového systému. S největší pravděpodobností tak většina z nich bude nějaký čas vlastnit dva tyto přístroje na jeden vůz – současný a nový. To pro majitele velkých **kamionových** flotil znamená, že budou mít až stovky tisíc korun uložené u správců **mýta** na vratných kaucích. Podle ŘSD se navíc někteří bojí, že jim Kapsch nevrátí zálohu za současné jednotky. To se může stát, budou-li poškozené. „V těchto případech bude možné podávat reklamace,“ dodává Nestražil.

CzechToll a SkyToll spustí nejprve 1. prosince výběr **mýtného** od **kamionů** pomocí satelitů na již zpoplatněných úsecích. Od ledna 2020 se pak zpoplatnění rozšíří o dalších 900 kilometrů silnic první třídy. Stát navíc zvažuje, že zpřísní postihy pro řidiče, kteří budou zpoplatněné úseky objíždět po silnicích nižších tříd.

Zatímco se CzechToll a SkyToll připravují na výběr **mýta**, současný správce Kapsch chce celou soutěž, ve které byl neúspěšný, zrušit u soudu. Docílit chce i zneplatnění smlouvy mezi státem a novým správcem. V červenci jeho námitky uznal Krajský soud v Brně. Stát počítá s tím, že i přesto **mýto** začne vybírat zmiňované sdružení. Pravděpodobně je, že stát s Kapschem povede spory o odškodnění.

12 miliard korun se ročně vybere díky novému systému. Roční náklady, které případnou novému správci, budou činit jednu miliardu.

Až mýto přivede kamiony, zablokujeme silnici, zní z obcí

Mladá fronta DNES

23.7.2019

Rubrika: Jižní Čechy

Na vybraných silnicích první třídy má od začátku příštího roku platit **mýto**. Obyvatelé Katovic nebo Drahonice na Strakonicku se bojí, že se těžká doprava od Plzně a Českých Budějovic přesune právě k nim. Boj proto nevzdávají.

JIŽNÍ ČECHY Dva **kamiony** proti sobě jedou do úzké ulice v Katovicích na Strakonicku. O chvíli později se další dva potkají v drahonické kolmé zatáčce. Neprojdou, jeden bude muset zastavit, nejspíš couvat. Zkrátka zašpuntují dopravu. A podobné situace se za několik měsíců mohou stát pravidlem.

Od ledna příštího roku stát zpoplatní pro těžkou dopravu silnici I/20 z Českých Budějovic na Plzeň. A tak hrozí, že se právě do těchto obcí, ale třeba i Cehnic či Střelských Hoštic, přesune velká část **kamionů** na komunikaci první třídy I/22. Tam naopak **mýto** platit nemá a vozovka tak mnohým poslouží jako náhrada, kde bude průjezd zdarma.

Ještě před několika měsíci z **ministerstva dopravy** od bývalého šéfa **Dana Ťoka** (za ANO) zaznělo, že by mělo na vybraných místech platit nulové **mýtné**, aby se doprava nepřesouvala jinam. Teď se ale ukazuje, že to je nereálné. Nulová sazba by zpochybnila celý tendr nového **mýtného**. To rozšíří poplatky pro těžkou dopravu na dalších skoro 900 kilometrů komunikací prvních tříd.

V obcích, kde se tak může od ledna dopravní situace výrazně zhoršit, se ale i tak nechtějí vzdát a jsou připraveni se bránit. Třeba Střelskými Hošticemi projede denně 5 500 aut a k nim by mohly přibýt stovky těžkých nákladních vozů. „Snažili jsme se, kde to jen bylo možné. Ještě by mělo být v pondělí jednání v Praze. Na možný problém upozorňujeme čtyři roky. Nikdo přímo zodpovědný se sem ale nepřijel podívat, aby tu situaci viděl na vlastní oči. Obce nejsou na takovou zátěž připravené,“ zdůraznila Šárka Němečková (KDU-ČSL), starostka Katovic. Ve chvíli, kdy ke zpoplatnění dojde a **kamiony** si najdou cestu právě přes městy a další obce mezi Horažďovicemi a Vodňany, přistoupí zřejmě obyvatelé k blokování silnice I/22. „Je to jedna z posledních možností, jak na problematiku

upozornit," doplnila starostka. „Bylo by to formou přecházení silnice v určitých intervalech a tím pozdržení dopravy. Je to jedna z možností, jak vyjádřit nespokojenost a aktivně upozornit na problém,“ navázal jihočeský poslanec Lukáš Kolářik (Piráti).

Zavedení **mýta** na silnicích prvních tříd dlouhodobě sleduje i katovický a krajský zastupitel Tomáš Hajdušek (ODS). Před časem navrhl a prosadil, aby krajské zastupitelstvo hlasováním zpoplatnění odmítlo. Pátral i po tom, proč a kdo nastavil nové **mýtné** právě takto. „Z odpovědi ministra vyplývá, že byla zvažována pouze ekonomická stránka, ale ne například otázky životního prostředí,“ zmínil Hajdušek.

Po lednu budou sčítat auta

Krajské zastupitelstvo pak schválilo, že nesouhlasí se zpoplatněním silnic I. třídy. „Pokud budou i přes nesouhlas silnice v rozsahu navrženém ministerstvem dopravy zpoplatněny, požaduje zastupitelstvo rovněž zpoplatnit silnice I/22 a I/29 (z Písku na Tábor, pozn. red.),“ sdělil náměstek jihočeské hejtmanky Josef Knot (TOP 09). Není ale reálné, aby se situaci podařilo takto narovnat do doby zavedení nového **mýta**.

MF DNES se už dříve ministerstva dotazovala, jak dospělo k výběru silnic pro **mýtné** a zda existuje dopravní model zabývající se dopady zpoplatnění. Na to však nereagovalo. Podle mnohých šlo především o to, připravit nový tendr na **mýtné** tak, aby ho dál automaticky nespravovala společnost Kapsch. Mnohé obce se tak staly rukojmím státu, jak to někteří politici opakovaně komentují.

Ministr dopravy Vladimír Kremlík (za ANO) oznámil, že pro oblasti, které může **mýto** negativně ovlivnit, stát připraví kompenzační opatření. „Rozumíme místním samosprávám, že mají z nezbytného zavedení **mýta** na další silnice obavy. Pro zmírnění možných dopadů uděláme maximum,“ slíbila Lenka Rezková, mluvčí ministerstva. Dodala, že na příštím setkání v polovině srpna prodiskutují možnosti omezení vjezdu **kamionů** na vytipovaných silnicích, kde hrozí objížďení zpoplatněných úseků. „Řešení eventuálních problémů s objížďením by mohl napomoci i systém statických i dynamických kontrolních vah,“ dodala mluvčí.

Zpoplatnění další silnice první třídy, aby se **kamiony** nepřesouvaly, jak navrhl kraj, tak rychle podle ministerstva nepůjde. Bude to možné až v případě, že se skutečně prokáže, že se po 1. lednu 2020 zhorší situace na objízdných trasách. „Zároveň bude v příštím roce probíhat sčítání dopravy, které také může odhalit, kde jsou problémy a budeme hledat, jak je vyřešit,“ doplnila.

Mýto na silnicích prvních tříd

ČT 1

22.7.2019

Rubrika: Události v regionech

Bohumil KLEPETKO, moderátor

Od příštího roku se začne vybírat **mýto** i na vybraných úsecích silnic první třídy a starostové už teď bijí na poplach bojí se, že města obce na silnicích nižších tříd které, kterých se to netýká se stanou obětí, že nákladní auta **kamiony** budou o to víc jezdit po objízdných trasách přes ně někde takovou situaci s nadměrnou tranzitní dopravou kvůli objízdným. Kvůli objížďení **mýtem** zpoplatněných úseků zažívají už teď třeba ve Všerubech na Domažlicku a stejně tak i za hranicemi v německém soka mu, kudy denně projede kolem tisícovky **kamionů**.

Daniela TUNKLOVÁ, redaktorka

Jandák žije ve stejném domě ve Všerubech u Kdyně 67 let takovou dopravu tu ještě nezažil.

Jiří JANDÁK, obyvatel

Tady projíždělo, že vlastně auto skládám. Ten pán ulic auta a přelít přes hradbu až do dvora našťestí tady nebyly vnoučata.

Daniela TUNKLOVÁ, redaktorka

Kvůli hluku spí v noci 2 3 hodiny.

Jiří JANDÁK, obyvatel

Čtvrtý úprav už začíná jezdit zemědělský stroje **kamiony** převáží ty **kamiony** tady jezdí, tak to už potom nedozvíte.

Daniela TUNKLOVÁ, redaktorka

Stejná silnice stejný problém i na německé straně Chaps, jak Rus mám velký strach nedávno jsem měl s kočárkem za vesnicí nákladák uhnout cesty a skoro na smetl i s kočárkem jsme těm Kindl války ve stínu na šestikilometrové trase autem jsme cestou k dosáhnou do Všerub před polednem, kdy je provoz klidnější potkali 4 **kamiony**.

Václav BERNARD, starosta Všerub

Už prakticky dnes nemáme Všeruby už dnes máme Všeruby levou stranu a Všeruby pravou stranu.

Daniela TUNKLOVÁ, redaktorka

A podle starostů se situace ještě zhorší to, až se od ledna bude platit **mýtné** na nových úsecích prvních tříd.

Václav BERNARD, starosta Všerub

Plzeňském kraji bude situace vypadat, takže bude zpoplatněná silnice první třídy Plzeň Folmava dále silnice první třídy Plzeň České Budějovice. A jediná nezpoplatněné trasa na západ zůstane přes nás v Indii Malkin ti, až se v Česku zavede **mýtné** budou tuto silnici motoristi využívat ještě více nejsme takový provoz nákladních automobilů připraveni si tenká výuky.

Daniela TUNKLOVÁ, redaktorka

Jaké obce v Jihočeském kraji se obávají zpoplatnění silnic prvních tříd třeba tady v Cerhencích na Strakonicku denně projede až 5000 aut.

Helena SOSNOVÁ, starostka Cehnic

Pro nás by bylo nejjednodušším řešením nechat stav takový, jaký je.

Daniela TUNKLOVÁ, redaktorka

Minulý týden dostala vláda od Svazu měst a obcí Jihočeského kraje nesouhlasný dopis.

Andrej BABIŠ, premiér /ANO/

Přišli o té tak jiná sociální demokracie platila 3000 km zpoplatnění, a tak jsme to uhráli na 900 tak jsme vůbec nemusely rozšiřovat.

Lenka REZKOVÁ, mluvčí **Ministerstva dopravy**

Další setkání, které proběhne zhruba v polovině srpna chceme prodiskutovat možnosti zamezení objížďení **kamionů** na vytipovaných silnicích.

Daniela TUNKLOVÁ, redaktorka

Nový **mýtný** systém je už vysoutěžený od prosince má provozovat konsorcium firem CzechToll SkyToll stát si od něj slibuje 12 miliard korun ročně Marcela Durasová a Daniela Tunklová Česká televize.

Bohumil KLEPETKO, moderátor

Obce postižené nadměrnou **kamionovou** dopravou nechtějí jen pasivně čekat starostové Všerub u Kdyně a bavorského šlo, kam mu dnes večer za necelou hodinu podepíšou Česko německou iniciativu proti mezinárodní nákladní dopravě a sníh a na jejím základě chtějí proti novým opatřením v českém **mýtném** systému společně bojovat ve Všerubech na Domažlicku jsme teď živě Daniela Tunklová EU autorkou úvodní reportáže Daniela nejsou tyto obce ve svém snažení přece jen malými pány, jaké mají záměry, co konkrétně chtějí dělat.

Daniela TUNKLOVÁ, redaktorka

Ano je to pravda, těch možností už moc není nabízelo se samozřejmě zpoplatnit silnice první třídy jednalo jen 27 z Plzně do Klatov to ale naráží na usnesení vlády, které počítá s těmi 900 km silnic prvních tříd starostové taky ještě přednedávnem doufali, že bude zavedené nulové **mýtné** tak, jakým slibovali ještě loni **ministr dopravy Dan Ťok** s příchodem **Vladimíra Kremlíka** se to ale změnilo, protože podle něj by bezplatné **mýtné** mohlo zpochybnit ten dojednaný tendr další možnosti možností, které se teď starostové obou obcí přiklání nejvíce je zakázat tranzitní dopravu nad 12 tun v úseku od Kdyně jsem do Všerub na hranice. A i když i to už se v minulosti o to se už v minulosti tedy obec pokoušela, bohužel ale úřad v Domažlicích tuto jejich iniciativu zastavil s tím, že neexistuje objížďná trasa starosta šlo, kam mluvil i o případných obchvatech podle něj by to ale. Situaci jenom zhoršilo a ten problém se přesunul jinam, jak už zaznělo ten podpis iniciativy se uskuteční zhruba za hodinu tedy oba starostové předpokládají, že se jim společnými silami podaří vyvíjet větší tlak na českou vládu tak, aby se ještě jejich problémy daly nějakým způsobem vyřešit.

Bohumil KLEPETKO, moderátor

Teď názornější pohled na to, jaká je situace teď, jaká by měla být po prvním lednu tedy. Dálnice silnice první třídy, na nichž se **Mýto** vybírá červeně jsou vyznačené dálnice modře silnice první třídy. Těch v Česku celkem 5800 km **mýtné** se zatím platí jen na 236 km z nich a takto by to mělo být od nového roku nejdelší zpoplatněný úsek na silnicích první třídy. Bude dlouhý 112 km jde o silnici mezi Plzní Českými Budějovicemi **mýtné**. By se mělo platit taky například na 90 kilometrovém úseku mezi Hradcem Králové a Mohelnicí. Celkově se jedná o silnice v délce 870 km. Kraje z nich na základě memoranda podepsaného ještě s bývalým ministrem dopravy **Danem Ťokem** vybrali 600 km, na kterých si přáli nulovou sazbu za nového ministra **Vladimíra Kremlíka** ale ministerstvo od tohoto memoranda odstoupilo slibuje jinou zatím blíže neupřesněnou kompenzaci. Z Liberce je teď s námi zástupce ředitele kanceláře Asociace krajů Radek Polma dobrý večer. Dobrý večer co říkáte tomu, že **ministerstvo dopravy** pod novým ministrem **Vladimírem Kremlíkem** odstoupilo od podepsaného memoranda o nulové **mýtu** na podstatné části silnic první třídy jakou váhu tedy nějaké dohody a podpis memoranda ministerstva mají, když chvíli platí a novým ministrem pak zase ne.

Radek POLMA, zástupce ředitele Kanceláře Asociace krajů ČR

Tak musím potvrdit, že to memorandum skutečně podepsáno svaz měst obcí z **ministerstva dopravy** a soud s asociací krajů. Faktem ovšem je, že s nástupem nového ministra toto memorandum bylo, řekněme, nenaplněno a paní předsedkyně, Asociace krajů v tomto duchu okamžitě volá jednání s paní pane ministrem dopravy a ve své podstatě chtěla znát stanovisko, proč to také. A zdá se že a právní důvody by pravděpodobně nějakým způsobem mohli. Vznést nějaké pochybnosti v rámci uzavře za uzavírání smluv v rámci **mýtného** systému to znamená, že z našeho pohledu jsme informováni o tom, že se jedná o právní důvody.

Bohumil KLEPETKO, moderátor

Tak ale máte slíbené nějaké kompenzace máte už představu o tom jakou podobu ty byty kompenzace měli mít.

Radek POLMA, zástupce ředitele Kanceláře Asociace krajů ČR

Ano pravdou je, že práva na základě této schůzky paní co řekne pane ministrem 10. července proběhla první koordinační schůzka mezi. Ministrem dopravy svaz měst obcí asociací krajů a dalšími zúčastněnými orgány, jako jsou třeba policie nebo. Svaz průmyslu dopravy, kde právě pan ministr předložil materiál, který v tuto chvíli je rozeslán krajům kraje diskutují projednávají. A v následujícím měsíci zhruba v polovině měsíce srpna. By mělo dojít druhé kolo naší schůzce, kdyby se tato věc měla projekt.

Bohumil KLEPETKO, moderátor

Dobře pane Polmo, ale co v tom materiálu, konkrétně tedy faktem podobu ty kompenzace by měli mít.

Radek POLMA, zástupce ředitele Kanceláře Asociace krajů ČR

Faktem je, že v rámci tohoto materiálu byly navrženy nebo řekněme změny 4 možné okruhy kompenzací první peníze první kolo první okruh byl nastaven první okruh je zmíněn směrem k financování oprav rekonstrukcí silnic druhých třetích tříd mostů, což vlastně v tuto chvíli kraj už po pěti

let opět po pěti letech. Zpětně dostávají jsme v letošním roce dostali další 4 000 000 Kč to znamená předpokládáme, že by tyto kompenzace, anebo tyto finanční prostředky byly znovu dál pokračovat nastavené pokračoval by v dalších letech další. Navržená kompenzace je finanční prostředky, respektive dotační titul na odstraňování dopravní nehodovosti nebo dopravních lokalit nebo nehodovosti do Prahy lokalit, kde dochází k častým dopravním nehodám. Třetí oblast je výstavba cyklostezek bezbariérových bezbarvých našla půl na chodníky. A poslední z variant nebo posledních návrhů je finanční spoluúčast na možnosti vybudování systému vysokorychlostního vážení, které by vás, které vážilo přetížené **kamiony** a případně nákladní dopravu.

Bohumil KLEPETKO, moderátor

A ty obavy obcí z objízdných tras po silnicích nižších tříd toto ale příliš neřeší.

Radek POLMA, zástupce ředitele Kanceláře Asociace krajů ČR

Neřeší ale faktem je, že ty obavy jsou reálné, protože současné vy jste zmínil v první části nebo zase na začátku reportáže, že vlastně v současné době mnoho nebo velká část nebo část **kamionové** a nákladní dopravy jezdí po silnicích druhých třetích tříd my v tuto chvíli bereme stanovisko **ministerstva dopravy**, že nelze akceptovat náš návrh na nulovou sazbu **mýtného** systému jako fakt, se kterým se v tuto chvíli asi nedá toho moc nic udělat to znamená budeme se snažit i se svaz měst obcí řešit nebo řekněme navrhl také opatření, aby ty dopady na silnice nebo na na na opotřebení Sněhurka třetí byl tříd byly co nejmenší.

Bohumil KLEPETKO, moderátor

No a k tomu dnes ústavou dané mu spolku obcí v českoněmeckém pohraničí na Domažlicku a přilehlém Bavorsku jaké tento spolek pozici může nebo nemůže počítat s vaší podporou podpora aktivizace krajů.

Radek POLMA, zástupce ředitele Kanceláře Asociace krajů ČR

Tak není to jediný spolek samozřejmě vyjadřuje se k tomu celá řada dalších. Sdružení spolků my sami jsme v kontaktu minimálně 7 se třeba. Oni dávají proaktivní návrhy na základě svých vlastních zkušeností my se snažíme nějakým způsobem. Kompenzovat nebo zakomponovat tyto návrhy do opatření nebo do návrhu opatření, které vzejdou z krajů směrem **ministerstvo dopravy** můžou počítat s vaší podporu já si myslím, že tam spíš svaz měst obcí protože, pokud se to bude, protože to se jedná přímo města, ale protože lidem i, protože pracujeme a řekněme řešíme tyto věci v kooperaci se náměstí, tak si myslím, že ta podpora tam je na místě.

Bohumil KLEPETKO, moderátor

Pane Polmo, já vám děkuji na shledanou dobrý večer. Dobrý večer na shledanou.