

PŘEHLED ZPRÁV

Ministerstvo dopravy zvažuje zákaz předjíždění kamionů	2
Okolní země přecházejí na digitální dálniční známky. Česko si počká nejméně tři roky	4
Údržba silnic? Nebudu se řídit zákonem... ..	6
Arriva se napojila na německou síť IC Bus	7

PLNÉ ZNĚNÍ ZPRÁV

Ministerstvo dopravy zvažuje zákaz předjíždění kamionů

Radiožurnál

24. 04. 2017

Relace: Ozvěny dne 12:00

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor:

Ministerstvo dopravy zvažuje úpravy týkající se možnosti předjíždění **kamionů**, a to v místech po dopravních omezeních. Ve hře je možnost, kdy ještě ve vzdálenosti do dvou kilometrů po ukončení částečné uzavírky by se nákladní vozy nesměly vzájemně předjíždět. Centrum dopravního výzkumu proto nyní na dálnici D1 testuje chování řidičů. Cílem analýzy je zjistit, kolik řidičů osobních a nákladních aut bezprostředně po skončení uzavírky předjíždí, když dohánějí čas ztracený kvůli omezení rychlosti na 80 kilometrů v hodině. Naším hostem je **Martin Felix** ze sdružení **ČESMAD**. Dobrý den.

Martin FELIX, mluvčí, **ČESMAD**:

Dobrý den.

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor:

Jak vy vlastně hodnotíte ty uvažované změny? Mají podle vás opodstatnění?

Martin FELIX, mluvčí, **ČESMAD**:

Tak vzhledem k tomu, že zavedením těchto změn bude teprve předcházet analýza, která prokáže, jestli to má cenu nebo nemá cenu, tak myslím, že je na to brzo, jestliže prokáže, že to přispěje k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, tak s tím nemáme žádný problém.

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor:

Jak vy ten silniční provoz znáte, myslíte si, že se opravdu často stává, že ti řidiči za uzavírkou jezdí agresivně a riskantně, když jim v předjíždění brání nějaké pomalu jedoucí, většinou nákladní auto?

Martin FELIX, mluvčí, **ČESMAD**:

No já právě nejsem schopen poskytnout žádná tvrdá data k tomu, ze svých pocitů si nemyslím, že...

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor:

Stačí měkká data.

Martin FELIX, mluvčí, **ČESMAD**:

By to byl zásadní problém. Prosím?

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor:

Stačí měkká data. Takže si nemyslíte, že by to byl problém.

Martin FELIX, mluvčí, **ČESMAD**:



Nemyslím si, že by to byl zásadní problém. Je fakt, že ale zvyšuje stresovost tahlecta, takhlecta situace a /nesrozumitelné/ k nějakým agresivním jevům dochází.

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor:

No a myslíte si, že kdyby se to tedy prokázalo a ministerstvo zavedlo takovéto opatření, takže může dopravu zvláště na místech s intenzivnější dopravou tedy zklidnit?

Martin FELIX, mluvčí, **ČESMAD**:

Určitě. Jestli se ukáže, že to opravdu problém je, že tam ta nákladní auta předjíždějí a trvá to velice dlouho a ostatní to stresuje tak proti tomu zavedení nemáme, zvláště, když se uvažuje o značkách třeba proměnných, že to bude jenom v nějaké inkriminované časy, kdy je, kdy je opravdu ten provoz hustý, rozhodně to řešení smysluplné, smysluplnější než nějaké paušální zákazy všude a vždy, tak od toho ty značky máme, aby tam, kde je jich třeba, aby se postavily a fungovaly.

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor:

A pokud by se ty uvažované změny osvědčily, neměl by se případně rozšířit i na jiná místa, nejenom na oblasti dopravního zúžení?

Martin FELIX, mluvčí, **ČESMAD**:

Tak tohleto je, myslím, že to dopravní zúžení je právě ten specifický problém, který by to mělo řešit, takže nevím, jaká jiná místa máte na mysli. Jak říkám, jsme proti paušálním zákazům, nicméně tam, kde to je třeba, tak stejně jako na německých dálnicích, nebo kdekoli jinde využít dopravního značení a případně tam ten zákaz zavést.

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor:

A mimochodem, proč jste proti paušálním zákazům předjíždění **kamionů**? Třeba v některých zemích například na Slovensku už to platí od roku 2009.

Martin FELIX, mluvčí, **ČESMAD**:

My si myslíme, že v České republice je značně odlišná situace než na Slovensku, jednak máme těch dálnic víc, jsou ty dálnice v jiném profilu a je taky na nich podstatně jiný provoz, protože ta D1 je vlastně nejvytíženější tepnou a že tady stále hrozí, že by to bylo kompro..., kontraproduktivní, neboť v pravém pruhu by se třeba za pomalu jedoucím vozidlem hromadila všechna auta, mezi která by si netroufli ani osobní auta z levého pruhu a tam by se zase hromadily za nějakým tím pověstným mužem v klobouku, který jede jenom stovkou a že by to nepřispělo k nějakému zrychlení dopravy nebo lepší, lepší situaci, ale naopak by to zas nové stresové situace vyrábělo.

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor:

No ale když se tedy vrátíme zpátky k tomu navrhovanému zlepšení, nebo té navrhované změně, ona už přece existují místa, kde se předjíždění **kamionů** zakazuje, ale ten zákaz mnohdy řidiči **kamionů** nedodržují. Co s tím? Neměla by jim policie dávat větší pokuty?

Martin FELIX, mluvčí, **ČESMAD**:

Já si myslím, že určitě to není ve výši té pokuty, ty pokuty jsou nastaveny tak, že zabolí každého a obzvlášť zabolí řidiče **kamionů**, který je na té silnici pořád, ale problém je v tom...

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor:

Ale přesto to nedodržují. Tak jak to udělat tedy?

Martin FELIX, mluvčí, **ČESMAD**:

Tak to je, to je věc policie a dohledu a obecně vymahatelnosti práva. To, na to se musí zaměřit policie, která tohle musí kontrolovat a sankcionovat a pak se začne dodržovat tak jako každý jiný zákon.

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor:

Takže myslíte, že těch kontrol je málo, že by mělo být kontrol víc? Ne zvyšovat pokuty.

Martin FELIX, mluvčí, **ČESMAD**:

Jestliže, jestliže je to někde problém, určitě kontrolovat. Další problém je, že u nás opravdu tranzitují velké množství **kamionů** i z jiných zemí a my celkem nedokážeme vymoci pokuty právě od těch zahraničních řidičů, protože...

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor:

Jo, rozumím, rozumím...

Martin FELIX, mluvčí, **ČESMAD**:

/nesrozumitelné, souzvuk hlasů/...

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor:

Rozumím. Pane Felixi, bohužel náš čas vypršel. Tolik **Martin Felix** z **ČESMAD**u. Díky a na shledanou.

Martin FELIX, mluvčí, **ČESMAD**:

Na shledanou.

Tomáš PAVLÍČEK, moderátor:

Tomáš Pavlíček přeje hezký den.

Okolní země přecházejí na digitální dálniční známky. Česko si počká nejméně tři roky

Hospodářské noviny

25. 04. 2017

Rubrika: Události

Autor: Roman Šitner

Když loni zavedlo digitální dálniční známky Slovensko, **ministr dopravy Dan Ťok** (za ANO) hned tvrdil, že je chce také. Po roce však k viditelnému posunu nedošlo.

Ministr **Ťok** před rokem sliboval, že v Česku budou elektronické dálniční známky fungovat od roku 2019. Tři roky byly podle něj tehdy potřeba na změnu zákona a vysoutěžení provozovatele systému. Nyní oznámilo jejich zavedení Rakousko a také Německo. **Ministerstvo dopravy** stále tvrdí, že potřebuje ještě tři roky.

Čeští řidiči tedy zatím mohou jen snít o tom, že by si už nemuseli kupovat, nalepovat a složitě strhávat papírové známky. A že by jim stačilo pouze zadat registrační značku a zaplatit například na benzinové pumpě nebo na internetu.

"Na návrhu změny zákona pracujeme, proces může být ukončen až v dalším volebním období, proto vidíme jako reálný rok 2020," vysvětluje mluvčí resortu dopravy Tomáš Neřold s tím, že by se to teoreticky dalo stihnout i dříve.

Stále je překážkou stejná věc. Není změněn zákon, který by elektronické dálniční známky umožnil. V principu je potřeba jen do zákona vložit pasáže o platbách za známky elektronicky a popsat jejich kontrolu. Za rok se to nepodařilo.

S tím, jak se blíží volby, je stále více jasné, že vše spadne až na další vládu. Nejde přitom o žádné politické téma. Proti konci papírových známek nikdo veřejně nevystupuje.

Na začátku loňského roku byl problém pochopitelný.

Ministerstvo dopravy nevědělo, jak vyřeší výběr mýtného pro nákladní vozy, proto zvažovalo, zda má vůbec smysl měnit v zákoně pasáže týkající se osobních vozů a řešit obě věci odděleně. Už loni na jaře ale ministr **Řok** vysvětloval poslancům, že je rozhodnuto. Nákladní auta a osobní auta se míchat nebudou a úřad bude obě záležitosti řešit zvlášť. Na jedné linii se bude snažit zavést elektronické dálniční známky pro běžné řidiče a na druhé bude chtít vyřešit mýtné pro nákladní dopravu a **autobusy**.

Zákon pak měl být upraven po vzoru Slovenska, aby umožňoval jak papírové, tak elektronické placení za dálnici – dvě varianty, z nichž by si pak ministerstvo mohlo vybrat, a v případě problémů přejít na druhou možnost. Zatím však nebyl předložen ani návrh tohoto zákona.

Ministerstvo vysvětluje, že je v "pokročilém stadiu rozpracovanosti". Změna by podle odhadů ministerstva ročně přinesla více než 200 milionů korun. Automatická kontrola všech řidičů by snížila počet neplatičů, zároveň by část známek mohl stát prodávat přímo přes internet, a ušetřil by tak za tisk známek i za provize z prodeje u benzinových stanic, kde si řidiči kupony pořizují nejčastěji. Snazší by to bylo i pro cizince, kteří by za dálnice zaplatili ještě před cestou.

Na Slovensku provozuje elektronický výběr firma SkyToll. Vybudování a osmiletý chod systému by měly vyjít v přepočtu na 375 milionů korun. Původní odhady počítaly až s trojnásobkem této částky. Slovákům pomohlo, že použili elektronickou aukci a zvítězil ten, kdo nabídl nejméně. SkyToll na Slovensku vybírá i satelitní mýtné pro **kamiony** a čtení registračních značek se mu hodilo také pro kontrolu správného kasírování nákladních vozů.

V Česku zatím stále není jasné, kdo bude mýtné pro nákladní vozidla v budoucnu vybírat. Nyní to díky prodloužené smlouvě dělá rakouský Kapsch. Ministerstvo chystá tendr na nového poskytovatele.

4,5 mld. korun inkasuje stát ročně za dálniční známky. Pokud by byly elektronické, mohlo by to být až o 200 milionů více.

ELEKTRONICKÁ DÁLNIČNÍ ZNÁMKA V principu jde o takzvaný videotolling, kdy kamera snímá registrační značky vozidel jedoucích po dálnici a kontroluje v databázi, zda mají zaplacené. Řidičům pak stačí pouze na internetu nebo například u obsluhy čerpací stanice nahlásit svou značku a zaplatit. Není potřeba nic lepit a následně ani strhávat. Výhodou systému je levnější distribuce a hlavně automatická kontrola všech projíždějících vozidel. Nevýhodou pak nutnost vybudovat a provozovat systém, bez kterého se papírové známky obejdou. Takto peníze za své dálnice vybírá Slovensko a Maďarsko, přechází na to Rakousko a systém zavede Německo.

Údržba silnic? Nebudu se řídit zákonem...

Blesk

24. 04. 2017

Rubrika: Politika

Více než 800 milionů korun může ušetřit stát na údržbě silnic I. třídy. Stačí jen, aby byly respektovány výsledky už proběhlých tendrů. Zatím je ale praxe taková, že kraje údržbu zadávají rovnou svým správám. To chce změnit **ministr dopravy Dan Ťok** (58, za ANO). A jeho úmysl prý nezvrátí čerstvý zákon...

- Senátoři ve čtvrtek 20. dubna posvětili novelu zákona o pozemních komunikacích. Ta dává možnost **ministerstvu dopravy** zadat lukrativní letní a zimní údržbu silnic I. třídy, s výjimkou oprav, i bez soutěže. Takže jak to bude: se soutěží, nebo bez?

"Na ministerstvu máme v dlouhodobý cíl údržbu soutěžit. Není to jen cíl, o ale i povinnost, která vychází z evropských principů. Snažil jsem se to zástupcům krajů vysvětlit. Ti ale tvrdili, že je potřeba, aby měli právo řídit údržbu silnic I. tříd, protože už ji provádí u »dvojek« a »trojek-«. Podle nich je zbytečné, aby dělal »jedničky« někdo jiný. Také se oháněli argumentem, - že mají jisté krizové stavy, během kterých je potřeba, aby si údržbu řídili sami, když přijde moc sněhu."

- Ustoupíte tedy krajům?

"V minulém roce jsme s kraji podepsali memorandum, které nám mělo umožnit údržbu soutěžit. Obsahovalo také dohodu, která říkala, že jestli stihnou prosadit skrze své poslance novelu zákona do posledního března 2017 a jestli budou ochotni podepsat spoluúčast na penále, pakliže to Evropská unie shodí, budeme připraveni krajům umožnit výběr bez soutěže. Z mého pohledu se novelu nepodařila prosadit do daného termínu, a memorandum tedy není platné. Takže já nemám o čem jednat, já vyhodnotím soutěže a končím."

- Takže tendr na údržbu silnic I. třídy, který už proběhl, je platný?

"No samozřejmě. On platil vždycky, a není proto pro to důvod to hnát před soud. Výsledky by mohly být tak do tří týdnů."

- A nenastane zmatek, když bude zároveň schválená zmíněná novela?

"Ne. V zákoně bude uvedeno, že to lze převést, ale na to musí být dva. Když nebude ten druhý, tak to nepřevéde. My máme principiálně možnost převést údržbu na kraje, ale ne povinnost. Takže pokud vyhovíme evropskému právu a naší snaze soutěžit, tak není důvod, abychom se podle tohoto museli řídit. Notabene muse to ustanovení velmi pravděpodobně bude v mi rozporu s evropským právem, evr takže kdyby to někdo vem, kd napadl, tak nám to zřejmě n Evropská unie zakáže." uni

- Proč regiony o tenhle re hle džob tak stojí?

"Údržba silnic první třídy si se stala velkým politickým dy ve tématem pro některé kým kraje, protože mají svoje proto správy silnic a ty si na tom vydělaly celkem slušné peníze. Sněmovnou může Sněm projít ledacos. Občas i takovéto ledacos absurdity. Ale tady to e ta absurdita do očí bijící."

- Neušetřilo by se také, kdyby se upravil způsob vyplácení, aby to vyplá nebylo jenom za naježděné kilometry a vysypané né tuny solí?

"Už to je upravené. Nebudeme u budeme platit za naježděné né kilometry a vysypanou sůl, ale i za efektivitu. Pokud e kud n si tedy někdo vyplácá s veškerou sůl na začátku zimy, aniž by to bylo potřeba, tak si ji potom bude hradit sám."

- Hovoří se také o zpoplatnění silnic první třídy. Stále tato vize platí?

"Příští mýto nákladních automobilů se od roku 2020 bude týkat dalších 900 kilometrů silnic 1. třídy. Takové rozhodnutí vlády existuje. Z mého pohledu už není cesty zpět."

- Mluví se také o novém bodovacím systému pro řidiče. Proč jste ho odložil na později?

"Budu zcela upřímný. Možná jsme podcenili skutečnost, že se jedná o velice citlivé téma. Pokud bude chtít nový ministr s tím něco udělat, tak to má předpřipravené. Ještě je tu druhá možnost, že to předložíme vládě, a když to neprojedná, tak to může udělat ta příští vláda a nebude to ani moc velké zdržení. Tady jde hodně o politickou odvahu. Nejedná se o šikanu řidičů, ale je to namířené proti silničním pirátům a také to má systém zjednodušit."

- Mluvíte o politické odvaze, není to tedy jen předvolební tah?

"Vůbec ne. Po mně to nikdo nechtěl, abych to řešil. To je moje iniciativa. Jako šéfa stavební firmy mě trápilo, že umírali lidé na stavbách. A to samé se mi nelíbí ani na silnicích. Nemyslím si, že někdy dosáhneme toho, aby na silnici nikdo nezemřel, ale chceme to číslo alespoň minimalizovat. Každý má v sobě kus závodníka. Nejsme Němci, co mají disciplínu v krvi, a občas prostě chceme vyhlášku porušit."

Arriva se napojila na německou síť IC Bus

E15

24. 04. 2017

Rubrika: Byznys

Tuzemský dopravce začal prodávat přímé jízdenky do destinací v Německu.

Dopravní společnost Arriva zapojila v těchto dnech své české linky do mezinárodní sítě IC Bus, kterou provozuje Deutsche Bahn. Propojení se týká především vlakových linek Arrivy a také dálkových a expresních **autobusů**, z nichž lze v Praze přestoupit na busy Deutsche Bahn mířící do Německa.

IC Bus provozuje linky z Prahy do Norimberku, Heidelbergu a Mannheimu, do Mnichova a do Lipska. Vlaky Arrivy jezdí z Prahy do Benešova, přes Olomouc do Trenčína a Nitry a také do šumavské Nové Pece.

Dálkové **autobusy** obsluhují především severní Moravu a Slezsko. V praxi tak bude možné zakoupit si například jízdenku z Jeseníku do Mnichova nebo z Benešova do Heidelbergu. "Chceme maximálně

využít synergie se skupinou Deutsche Bahn. Přímý nákup jízdenek na IC Bus do Německa dostáváme prostřednictvím našeho e-shopu také na Slovensko," zdůraznil obchodní ředitel Arrivy Jiří Nálevka. Jízdenky budou do konce měsíce k dostání i v prodejním systému AMS Bus.

Česká Arriva, která přes několik vrstev patří do konglomerátu Deutsche Bahn, se tak zařadila ke společnostem, které se na českém trhu snaží konsolidovat dopravní síť a propojit **autobusy** a vlaky.

Podobně spojil síly počátkem loňského roku český Leo Express s německým FlixBusem.

Prodejní systémy obou firem rovněž nabízejí kombinované jízdenky vlak–bus. Spolupráce je zaměřena především na přepravu pasažérů z východního Slovenska a Moravy do Drážďan, Berlína a zpět. Z východu do Prahy zajišťuje přepravu černo-zlatý vlak LE, dále na západ jezdí zelené **autobusy** FlixBusu.

V praxi bude možné koupit například jízdenku z Jeseníku do Mnichova nebo z Benešova do Heidelbergu.

RegioJet jezdí do Špindlu Skupina Student Agency rozšiřuje síť linek. Její **autobusy** RegioJet zajišťují ode dneška spojení Prahy se Špindlerovým Mlýnem. **Autobus** vyjíždí dvakrát denně a zastavuje ještě v Mladé Boleslavi, Jičíně a Vrchlabí. Student Agency se tak z hlavních tahů postupně dostává i na linky do menších regionálních center. V plánu jsou linky z Prahy například do Náchoda, Klatov či Vimperka. V těchto spojkách nebude prodej občerstvení ani podávání horkých nápojů.