

## KAUZA

Jak dlouho ještě bude tranzitní nákladní doprava trápit obce?

## SPRÁVA ROZVOJ

Sčítání 2021 popíše změny a vývoj ve společnosti

## SOCIÁLNÍ POLITIKA

Sociální bydlení mohou obce vytvářet i bez zákona, ale ten by radnicím významně pomohl

**Michala Málková,**

starostka Pramenů:

Spolkový život na vesnici patří

**TÉMA**  
Doprava a dopravní  
obslužnost





# Jak dlouho ještě bude tranzitní nákladní doprava trápit obce?

V Tovačově na Přerovsku loni starostky a starostové několika měst a obcí vytvořili základ pro text petice, který byl zformulován letos v únoru a požaduje legislativně vyřešit problémy obcí, jež jim působí těžká nákladní automobilová doprava.



ILUSTRACI FOTO: ARCHIV MĚSTA TOVAČOV

Také v Tovačově jeho obyvatelům velmi vadí i hluk a zplodiny motorů projíždějících kamionů

**J**de o rozpor, který nemá logiku. Na jedné straně stát má nepochybně zájem o to, aby na mýtném z dopravy na dálnicích a zpoplatněných úsecích silnic I. třídy vybral co nejvíce peněz – a ty zpětně vložil do budování, rekonstrukcí a oprav své dopravní infrastruktury (a dodejme, že snad i na dopravní obchvaty měst a obcí).

Na straně druhé pak tentýž stát v podstatě toleruje dlouhodobý a neustále se zhoršující stav, kdy řidiči těžkých nákladních automobilů ve snaze ušetřit na mýtném objíždějí dálnice a zpoplatněné silnice po nezpoplatněných silnicích nižších tříd, přičemž často volí svoji trasu i skrz obce a města. Nejenže tam způsobují složité dopravní komplikace, kdy je pro místní obyvatele často velmi riskantní přejít ve vlastním bydlišti silnici, ale exhalacemi, hlukem a vibracemi způsobenými těžkými vozidly poškozují životní prostředí a páchají škody na zdraví a majetku lidí.

## OPATŘENÍ OBCNÉ POVAHY VE VZTAHU K DOPRAVNÍ ZÁTĚŽI SE PŘÍLIŠ NEOSVĚDČUJÍ

Jak i v únorovém vydání Moderní obce upozornila advokátka **Mgr. Michaela Sigmundová, Ph.D.**, která se touto problematikou soustavně zabývá, opatření obecné povahy (OOP), která by lokálně měla řešit neblahou zvýšenou dopravní zátěží způsobenou těžkou nákladní dopravou, se nevzdávají s platností na dobu neurčitou, nýbrž na dobu nedelého jednoho roku.

„Po skončení jeho trvání mají být dočasné dopravní značky odstraněny ze strany žadatele o tuto úpravu anebo je doporučeno nechat provést relevantní dopravní průzkum s následným sčítáním intenzit jednotlivých druhů dopravy. Instalace nového dopravního značení stojí stovky tisíc korun. Zásadní změna však ani poté nepřichází, neboť řidiči kamionů zákazové značky nerespektují. Je nutno angažovat Policii ČR, Celní správu a provádět kontroly a udělovat pokuty,“ konstatovala Michaela Sigmundová.

Natvrdo se k opatřením obecné povahy vyjádřil starosta městyse Všeruby na Domažlicku **Václav Bernard**, který je i členem Dopravní komise Svazu měst a obcí ČR:

„Místní úpravy provozu se stanovují (spíše však nestanovují) formou opatření obecné povahy, proti kterému v případě nestanovení neexistuje opravný prostředek. Není výjimkou, že při konzultaci obce postižené nadměrným zatížením tranzitní dopravy již při projednání záměru o stanovení místní úpravy provozu s Policií ČR jsou starostky a starostové ze strany policie, za očividného přikyvování správního orgánu ORP, upozorněni na to, ať se o něco takového vůbec nepokoušejí.“

## NEJDRÍVE NÁM DEJTE DATA, VZKÁZALO MINISTERSTVO OBCÍM, PAK MOŽNÁ BUDEME JEDNAT

Právě starosta městyse Všeruby byl Svazem měst a obcí ČR delegován do pracovní skupiny vytvořené v roce 2019 Ministerstvem dopravy. Ta má ve spolupráci se Svazem měst a obcí ČR, Sdružením místních samospráv ČR a Asociací krajů ČR vyhodnotit provoz těžkých nákladních vozidel na síti silnic I., II. a III. třídy a navrhnout opatření, jež by ochránila obce a města před tranzitní nákladní dopravou.

Jak daleko pokročila činnost pracovní skupiny a rýsují se už na jejím půdorysu možná legislativní opatření, která by municipalitám pomohla? Zeptali jsme se Václava Bernarda.

„Přilíši jsme v tom nepostoupili. Od loňského jara navíc vše upozaduje covid-19.“ odpověděl. Podle Václava Bernarda Ministerstvo dopravy opět trochu alibisticky podmiňovalo případné projednání návrhu na omezení tranzitní dopravy nad 12 t daty o nárůstu dopravy v přímé souvislosti s objížděním placených úseků silnic I. tříd zatížených poplatkem za jejich užívání.

„K vyhodnocení provozu těžkých nákladních automobilů na síti silnic I., II. a III. tříd lze říci pouze tolik, že od samého počátku šlo o nesplnitelný požadavek ze strany ministerstva. V případě silnic I. tříd by tato data v nějaké podobě byla k dispo-

## Z petice proti zatížení nákladní dopravou v obcích České republiky, která vznikla letos v únoru díky iniciativě obcí a měst Olomouckého kraje

My, níže podepsaní starostové obcí a členové a Krajské shromáždění Sdružení místních samospráv ČR, z. s. Olomouckého kraje...

... žádáme Petiční výbor Poslanecké sněmovny, aby se zasadil o níže uvedené:

■ Aby došlo k plošnému zákazu jízdy nákladními automobily o maximální přípustné hmotnosti převyšující 12 t a jízdním soupravám tvořeným nákladním automobilem, jejichž maximální přípustná hmotnost převyšuje 12 t po silnicích II. a III. třídy na základě zákona s tím, že se tento zákaz vztahuje i na místní a účelové komunikace s vozovkou.

Silnice II. třídy jsou značeny čísly. Silnice III. třídy značeny nejsou. Pokud bude v zákoně ustanovení, že se tento zákaz vztahuje i na místní a účelové komunikace s vozovkou, pak nebude nutné zajistit, aby vlastník pozemní komunikace ve spolupráci se silničním správním úřadem silnicí II. nebo III. třídy příslušným způsobem označil, což by bylo časově a finančně náročné v rámci celého území ČR.

■ Aby došlo k zavedení mýtného na silnicích II. a III. třídy, které slouží jako objížděné trasy pro nákladní dopravu na úkor občanů žijících v okolí takových pozemních komunikací.



## Jde o kvalitu života a bezpečnost všech, především však dětí



Senátorka **Jitka Chalánková** k petici obcí a měst Olomouckého kraje uvedla: V loňském roce se na mne obrátili starostové obcí jak z mého senátního obvodu, tak z obvodů přílehlých. Jedná se o starosty obcí Tovačov, Kožušany – Tážaly, Blatec, Charvátý, Nenakonice, Polkovice, Uhřetice, Kojetín, Oplocany, Troubky, Lobo-dice, Stříbrnice, Zářičí, Ivaň, Měrovice, Obědkovice.

■ Důvodem a tématem k jednání se stala tranzitní nákladní automobilová doprava, která občany výše jmenovaných obcí nesmírně trápí.

Na jednání v obci Kožušany – Tážaly, kde jsme se sešli jak se starosty obcí, tak se zástupci Olomouckého kraje a petiční občanské iniciativy, jsme si ujasnili rozsah problému i možnosti řešení.

V danou chvíli bylo jedinou a schválenou možností využít obecního opatření ke stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, kterým se omezuje průjezd nákladní automobilové dopavy a tranzit vozidel nad 12 tun. Všichni zúčastnění se na tomto řešení shodli s vědomím, že se jedná o úpravu s omezenou platností v čase a s nutnou finanční spoluúčastí obcí.

Vzhledem k tomu, že se jedná o problém, který trápí města a obce napříč republikou, je jasné, že řešení bude muset být přijato na celostátní úrovni a neobejde se bez změny legislativy.

■ Od 1. ledna 2020 se totiž mýtné vybírá pro vozidla nad 3,5 t i na silnicích I. třídy, kde došlo k navýšení zpoplatněných úseků z 234 km na 1102 km, více kilometrů je v tomto ohledu i dálnic. Je jasné, že dopravci provozující nákladní automobilovou dopravu nebo samotní řidiči cíleně tyto placené úseky objíždějí.

Novela zákona o provozu na pozemních komunika-

cích, pro kterou budu vyjednávat podporu, by měla zajistit plošný zákaz jízdy těžkých nákladních automobilů a jízdních souprav nad 12 tun po silnicích II. a III. tříd s tím, že se tento zákaz vztahuje i na místní a účelové komunikace s vozovkou.

Velmi ráda jsem starostům a občanům nabídla svou pomoc jako senátorka i jako dětská lékařka, protože se kromě devastace majetku lidí jedná i o kvalitu života a bezpečnost všech, především však dětí.

■ **Pár čísel závěrem: Šetření v obci Kožušany – Tážaly přineslo tyto výsledky:** Za 24 hodin obcí projelo celkem zhruba 30 000 automobilů v obou směrech. Z toho těžkých nákladních automobilů 911 jedním směrem, 764 opačným. Maximální naměřená rychlost v obci byla 111 km/h, povolenou rychlost překročilo 80,8 % vozidel. Za jeden měsíc obcí projelo 157 653 vozidel, z toho 34 313 těžkých. Myslí, že více není třeba dodávat.

zici. To ovšem neplatí o silnicích nižších tříd, kde taková data k dispozici nebyla a nejsou. Požadavek MD přišel příliš pozdě na to, aby kraje mohly být správci silnic II. a III. tříd) potřebná data nashromáždít. Obce samotné se do sčítání dopravy rovněž příliš nehrnuly, protože výsledek jejich snahy byl předem zpochybněn a nebyl ani dostatek kapacit,“ uvedl Václav Bernard.

A pokračoval: „Navíc nikdo ani neřekl, jak velký by onen nárůst měl být a jak prokázat přímou souvislost s objížděním placeného úseku. Nadto je nutné uvést, že nikdo nemůže nutit někoho k něčemu, co není zákonem stanoveno, a to nemůže ani Ministerstvo dopravy. Neexistuje žádná zákonná povinnost prokazovat jakoukoliv souvislost s nárůstem dopravy a není ani žádná povinnost dokládat jakékoli počty. Zákon v tomto směru hovoří jasně: Dálková mezinárodní doprava (tranzit) má přednostně pro svoji jízdu využívat dálnice a silnice I. tříd, které jsou určeny pro tento typ dopravy. V praxi to tak ovšem nefunguje.“

Za redakci Moderní obce jsme otázky k nadměrné dopravní zátěži obcí položili i Ministerstvu dopravy. To však ani přes naše urgency vůbec neragovalo.

### PETICE PROTI TĚŽKÉ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ NA ÚZEMÍ OBCÍ

V roce 2020 se v Tovačově na Přerovsku v Olomouckém kraji uskutečnilo několik společných jednání starostů obcí a měst ohledně společného postupu proti nadměrnému zatížení obcí nákladní dopravou. Z těchto jednání vzešel i impuls k sepsání petice proti tomuto stavu. Text petice byl letos v únoru po domluvě s Krajským shromážděním Sdružení místních samospráv ČR Olomouckého kraje (čítá 165 členských obcí) a s jeho předsedou **Tomášem Šulákem**, starostou Veselíčka na Přerovsku, a za účinné pomoci advokátky **Michaely Sigmundové** doladěno, přičemž se již začala zřizovat petiční místa k jejímu podpisu (blíže k petici viz box).

Za petiční výbor jsou pod peticí uvedeni **Marek Svoboda**, zmocněný člen petičního výboru, starosta Města Tovačova, **Mojmír**

**Dostál**, starosta obce Blatec, a **Jarmila Kowalcuková**, starostka obce Charvátý.

### AŽ BUDEME MOCI V KLIDU DOMA VYVĚTRAT A BEZ OBAV PŘEJÍT SILNICI...

**Starosta Města Tovačova Marek Svoboda** pro Moderní obec krátce shrnul dopady tranzitní nákladní dopravy na město: „V našem případě je nerovná komunikace II/345 plná výmolů. To způsobuje otřesy nemovitostí, které jsou v bezprostřední blízkosti komunikace – v budovách vznikají praskliny a přední části domů směrem k silnici jsou prakticky neobyvatelné. Obyvatelům města velmi vadí i hluk a zplodiny motorů z projíždějících nákladních automobilů.“

Tovačovská radnice se dlouhodobě snaží o nápravu, jenže jako by narážela na tvrdou zeď. První pokus města směřoval na Správu silnic Olomouckého kraje, stejně jako na krajský úřad. „Pracovníci správy silnic přijeli a polátali nejhorší výtlučky. Výtlučky se však už za měsíc na vozovce objevily znovu,“ popsal starosta marná snazení radnice.

K nim patří i petice místních občanů směřovaná na kancelář minulého hejtmána Ladislava Oklešťka. Následovala jednání s Olomouckým krajem a Policií ČR, jejichž výsledkem byla dohoda o vydání opatření obecné povahy omezující tranzitní nákladní dopravu na komunikaci II/435. Ovšem s účinností pouze do října 2021,“ trpce dodal Marek Svoboda, který je zároveň zmocněným členem petičního výboru.

Zajedno byl s tovačovským starostou **Mojmír Dostál**, starosta obce Blatec v okrese Olomouc, jehož podpis rovněž stojí pod textem petice. „Tranzitní nákladní doprava má negativní dopady na životy občanů v obcích podél silnic II. a III. tříd, občany zatěžuje nadměrně zvýšený hluk, prach a pohyb vozidel, která nedodrží povolenou rychlost. Lidé nemohou přejít z jedné strany ulice na druhou a nejvíce jsou ohrožené naše děti. Cesty se nadměrně opotřebovávají, nejsou na takovou zátěž stavěné, jsou popraskané a mají spoustu



Václav Bernard, starosta městy Vseruby: Ve Svazu měst a obcí se od samého počátku snažíme o co nejjednodušší, ale především funkční řešení. Náš návrh spočívá v plošném zákazu jízdy nákladních automobilů s přímou provázaností se satelitním systémem.

výmolů,“ vypočítával jeden problém za druhým.

Proto vyjádřil naději, že petice proti těžké nákladní dopravě na území obcí připravená v Olomouckém kraji letos v únoru padne na úrodnou půdu, vláda obce vyslyší a upraví potřebný zákon na základě naší petice. „Očekávám lepší kvalitu bydlení občanů kolem komunikace, že se nám nebudou otřásat domy a nádoby na poličkách. Budeme si moci v klidu vyvětrat a bez obav přejít z jedné strany ulice na druhou,“ dodal Mojmír Dostál.

### SOUDRŽNOST OBCÍ NÁSOBÍ JEJICH SÍLU

Také **Jarmila Kowalcuková**, starostka obce Charvátý v okrese Olomouc, si postěžovala na to, že zejména těžké nákladní vozy a kamionová doprava způsobují jak velký hluk a prašnost, tak vibrace. „Následkem je pak výrazné ovlivnění kvality života,“ vysvětlila s tím, že občané, kteří jsou dlouhodobě vystavováni znečištěnému





FOTO: ARCHIV

Jarmila Kowalcuková, starostka obce Charváty: V petici z letošního února vidím hlavně vyjádření soudružnosti starostů obcí. Jen v našem blízkém okolí je tranzitní doprava veliký problém pro 28 obcí. Kolik z nás se asi tuto problematiku usilovně snažilo řešit jednotlivě? V jistých situacích je prostě nezbytné spojit síly

ovzduší a nadměrnému hluku, trpí nejen na zdravý fyzickém, ale i psychickém.

„V petici z letošního února vidím hlavně vyjádření soudružnosti starostů obcí. Jen v našem blízkém okolí je tranzitní doprava veliký problém pro 28 obcí. Kolik z nás se asi tuto problematiku usilovně snažilo řešit jednotlivě? V jistých situacích je prostě nezbytné spojit síly. Všem starostům obcí, kteří se rozhodnou petici svým podpisem podpořit, tímto velice děkuji,“ zdůraznila Jarmila Kowalcuková, jedna ze signatářek petice.

**Ing. Leoš Ptáček, starosta Kojetína** na Přerovsku, poznamenal, že v tomto městě dopady těžké nákladní dopravy nejsou zcela zásadní od doby, kdy tam byl dokončen úsek D1. „Přesto samozřejmě část nákladní dopravy přes město zaznamenáváme. V souvislosti se zdvojkolejněním železniční trati se nám však podařilo dohodnout se Správou železnic a vybudování podstatné části obchvatu. O druhé části jsme zahájili jednání s Olomouckým krajem. Obchvat Kojetína samozřejmě nepřináší jen samá pozitiva. Zemědělci totiž přijdou o několik desítek hektarů orné půdy té nejvyšší kvality. Ale tím rozhodně nechci říci, že o obchvat nestojíme. Rozhodně o něj stojíme,“ sdělil nám Leoš Ptáček.

I on petici podporuje a a slibuje si od ní vyvinutí účinného tlaku na příslušné orgány. „Rozhodně petici nepovažuji za zbytečný krok,“ potvrdil starosta Kojetína.

### AUTOMOBILOVÍ DOPRAVCI NESOUHLASÍ

Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA by s opatřeními navrhovanými „tovačovskou“ peticí zásadně nesouhlasilo. Lze to odvodit z toho, jak se dopravci letos 1. února postavili proti navrhovanému zákazu jízdy po silnicích II. a III. třídy pro nákladní vozidla nad 12 t (sněmovní tisk 374, pozměňovací návrh H. 1. /SD 7269/). Ten na jednání 41. schůze Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny podal poslanec **Marian Jurečka**. Jeho návrh předpokládá plošný zákaz vjezdu vozidel nad 12 tun na silnice II. a III. tříd.

„Tuto změnu podle předkladatele vyžaduje řešení údajného problému s objížďením zpoplatněných úseků pozemních komunikací. Návrh sice obsahuje některé výjimky pro jízdu, ale musíme upozornit na několik zásadních vad návrhu,“ uvedlo stanovisko ČESMAD BOHEMIA.

Sdružení automobilových dopravců mimo jiné upozornilo:

- 1. Pokud je nám známo, nikde v Evropě není takový plošný zákaz uplatňován, jen na Slovensku je zákaz vjezdu na silnice třetích tříd.
- 2. I samotné provedení je problematické. Odvozovat zákaz vjezdu na některou komunikaci jen z jejího číselného označení, je vysoce neobvyklé a pro řidiče to přináší velkou nejistotu. Navíc to klade i nové nároky na dopravní značení jako takové.
- 3. Není jasné, jak by se uplatňovaly výjimky ze zákazu. Mohlo by například vozidlo křížovat silnice prvních tříd, když by celá trasa byla jinak po silnicích nižších tříd, včetně místa nakládky a vykládky? I přesto se navrhuje sankce i pro provozovatele vozidla, který nezajistí dodržování takto definovaného zákazu.
- 4. V České republice silnice druhé třídy velice často nahrazují spojnice mezi kraji vinou nedostatečné sítě silnic I. třídy nebo dálnic. V praxi by přijetí zákona postihlo domácí dopravce a jejich zákaznky, protože by znamenalo v mnoha případech jízdu místo několika kilometrů další desí-

ky kilometrů navíc po zajištění po silnici první třídy.

„Nezpochybnujeme snahu o omezení dálkového mezinárodního tranzitu. Ten patří na dálnice a silnice I. třídy tam, kde dálnice chybějí. Doporučujeme, aby tento pozměňovací návrh byl zamítnut a aby se nejprve zdokumentovalo, zda skutečně, proč a kudy dálkový tranzit objíždí zpoplatněné komunikace – a teprve na základě tvrdých dat se hledalo odpovídající řešení. Zároveň požadujeme, aby byla před jakýmkoliv takto důležitým rozhodnutím provedena řádná analýza dopadů. Řešením je v místech, kde existuje rozumná alternativa pro vyloučení těžké dopravy ze silnic nižších tříd, využití ustanovení o zákazu tranzitu dle již existující legislativy,“ konstatovalo sdružení ČESMAD BOHEMIA.

### KDE JE VŮLE, TAM JE I CESTA...

„Z dlouhodobého hlediska je obtěžující a devastující tranzitní nákladní doprava na území obcí neudržitelná. Kraje nemají dostatek vlastních zdrojů na to, aby silniční síť rozšiřovali, natož aby stavěly obchvaty obcí a měst. Ze svých zdrojů sotva zajistí nezbytnou údržbu a s evropskými zdroji to v tomto směru v následujících letech rovněž nevypadá nejlépe. Dá se říci, že co se evropských zdrojů týče, tak svoji šanci jsme již promarnili,“ prohlásil Václav Bernard, člen Dopravní komise SMO ČR.

Podle jeho slov přitom nikdo nechce zcela zakázat vjezd nákladním automobilům nad 12 tun na silnice nižších tříd. Cílem je omezit nadměrné zneužívání a zatěžování silnic nižších tříd pro účely, ke kterým nejsou určeny. „Měl jsem i mnoho příležitostí toto diskutovat se samotnými řidiči – a jak oni sami uvádějí, raději by jezdili po trasách, kde mají možnost odstavit svůj truck, udělat v klidu povinnou pauzu, dojít si jako lidé na WC, osprchovat se a dát si teplé jídlo. Příkazy shora jsou však v tomto směru nekompromisní,“ podělil se s námi o své zkušenosti Václav Bernard.

Poukázal přitom i na výsledky namátkových kontrol, které prováděla Celní správa společně s monitoringem stavu na hraničním přechodu Vseruby/ Neuaign. Tam se totiž projevil další novodobý nešvar, a to, že kamiony dnes ve velké míře „vozí převážně vzduch“. Velká většina kontrolovaných nákladních vozidel byla vytížena sotva z jedné třetiny své užité váhy. Podle starosty Vserub nejsou výjimkou ani případy, kdy dopravci v nouzi o „kšeft“ vezou kamionem dvě palety zboží přes půlku Evropy. „Pokud by v tomto směru došlo k přísnější regulaci, tak by těžkých, v tomto směru zbytečných kamionů na našich silnicích ubylo a byly by nahrazeny menšími nákladními automobily nebo dodávkovými vozy. To by se velmi příznivě promítlo nejen do technického stavu silnic, ale především do kvality životního prostředí a zdraví našich spoluobčanů. Je toho hodně, co by se mohlo změnit, ale to by k tomu napřed musela být vůle. A jak se říká: Kde je vůle, tam je i cesta,“ uzavřel Václav Bernard. ■



ILUSTRACI FOT: ARCHIV OBCE BLATEC

I Vozovky v obci Blatec jsou kvůli nadměrné dopravní zátěži opotřebované, popraskané a se spoustou výmolů

IVAN RYŠAVÝ