

Zavedení mýta na vybraných silnicích I. tříd:
technologie a fakta

Realizace rozšíření zpoplatnění silniční sítě

Porovnání satelitní vs. mikrovlnné technologie z pohledu výběru mýta

Satelitní mýtný systém

Technická realizace změny rozsahu zpoplatnění je softwarovou úpravou v **palubní jednotce a nevyžaduje budování mýtných bran**; doba implementace 4 – 6 týdnů.

Kontrolní brány jsou navrženy za účelem zabezpečení kontroly **ne-výběru mýta**.

Během výstavby **kontrolní stanice** může být pro účel dočasné kontroly využito **mobilní kontroly** (automobily).



Počet potřebných mýtných bran

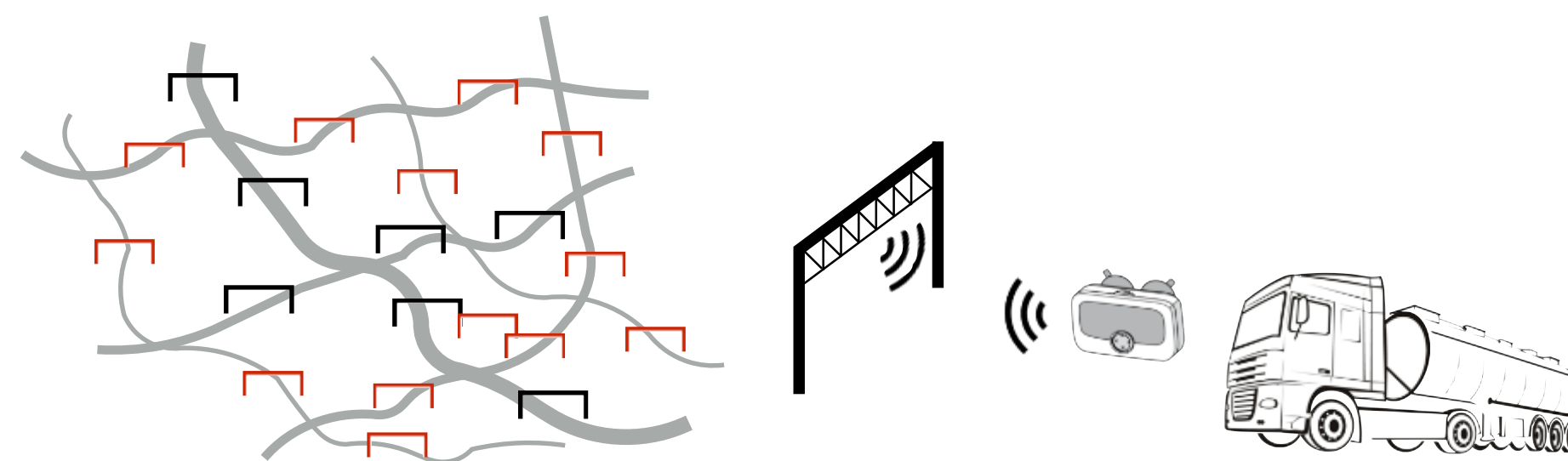
0



Mikrovlnný mýtný systém

Technická realizace změny rozsahu zpoplatnění **vyžaduje budování mýtných bran**; doba implementace 6 – 8 měsíců v závislosti na administrativní náročnosti stavebního řízení a ročním období pro výstavbu.

Kontrolní brány v mikrovlnném systému jsou navrženy za účelem **zabezpečení kontroly i výběru mýta**.



Počet potřebných mýtných bran **Na každém úseku**

Z pohledu technické realizace je při rozšiřování zpoplatněné sítě úseků (především na silnice nižších tříd) významně flexibilnější a méně náročné implementovat změny v satelitním mýtném systému, než v mikrovlnném systému výběru mýta.

Zkušenosti s rozšířením mýtného systému na Slovensku

Dopady zavedení zpoplatnění silnic 1. třídy na základě zkušeností

- Rozšířením zpoplatnění silnic I. tříd v SR prokazatelně došlo k přesunu dopravy **na dálnice**, protože řidiči, kteří doposud zpoplatněné úseky objížděli, ztratí „benefit z neplacení mýta“.
- Uvedené platí v nejvyšší míře **pro tranzitní dopravu**, lokální dopravy se dotkne jen minimálně.
- Na základě statistik také **došlo k mírnému poklesu poškozování silnic I. třídy** (po přesunu dopravců na dálnice).
- **Synergickým efektem**, který následoval rozšíření zpoplatnění silnic 1. třídy,
 - **zavedení zákazového značení na silnicích 2. třídy pro těžkou nákladní dopravu (nad 12t)**
 - změna kategorizace vybraných silnic (silnice nižších kategorií s vysokou intenzitou dopravy)
 - **úprava sazeb mýta pro nákladní vozidla na silnicích I. třídy, které jsou souběžné s dálnicemi a rychlostními silnicemi, na úroveň sazeb mýta pro dálnice a rychlostní silnice**
 - **zavedení obligatorní palubní jednotky na celé zpoplatněné síti (včetně silnic II. a III. třídy)**
 - posílení kontroly mýta úpravou výše pokut a zavedením institutu objektivní odpovědnosti

byl statisticky prokázán pokles dopravy na silnicích druhé třídy a její přesun na silnice vyšších tříd (zejména dálnice), a tím pádem i zvýšení výběru mýta.

Zkušenosti s rozšířením mýtného systému na Slovensku

Odhad vývoje intenzit dopravy na silnicích II. a III. tříd (meziroční srovnání roků 2014 a 2013 po rozšíření zpoplatnění)

Základní předpoklady:

- neexistují údaje o dopravních intenzitách na silnicích II. a III. třídy za rok 2013
- jako základ pro odhad vývoje na silnicích II. a III. tříd byl použitý vývoj intenzity dopravy na původní zpoplatněné síti

Zjištění:

- průměrný meziroční vývoj dopravních intenzit na zpoplatněné síti v letech 2010 až 2013: **nárůst o 1 až 2 %**
- meziroční vývoj dopravních intenzit na zpoplatněné síti (porovnání roků 2014 a 2013): **nárůst o 4,4 %**

Závěr NDS:

- Z výše uvedeného meziročního nárůstu na původně zpoplatněné síti, který je vyšší, než průměrný nárůst dopravních intenzit v předchozích letech, **lze dovozovat, že zavedení změn na silnicích II. a III. třídy přispělo k přesunu části vozidel ze silnic II. a III. třídy na dálnice, rychlostní silnice a silnice I. tříd.** A to i přesto, že na kvantifikaci tohoto přesunu neexistují dostatečně relevantní podkladová data.

Zdroj:

Děkujeme za pozornost.

•czech toll

CzechToll s.r.o.
Argentinská 1610/4
170 00 Praha 7 - Holešovice
IČ 06315160
datová schránka: 4jsnv78
e-mail: info@czech toll.cz