



Č. J. / SP. ZN.

MD-27687/2024-940/6

MD/27687/2024/940 RD

OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací (dále jen „Ministerstvo dopravy“), podle § 77 odst. 1 písm. a) a § 124 odst. 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), po písemném vyjádření Ministerstva vnitra, Odboru bezpečnostní politiky (dále jen „Ministerstvo vnitra“), č. j. MV- 93320-2/OBP-2024 ze dne 18. 6. 2024,

stanoví místní úpravu provozu

(1) na dálnici **D1** v úseku mezi MÚK Holubice (EXIT 210) a MÚK Vyškov (EXIT 230) a mezi MÚK Bohumín (EXIT 372) a státní hranicí, (2) na dálnici **D2** v úseku mezi MÚK Chrlice (EXIT 3) a odpočívkou Zeleňák (km 17) a mezi MÚK Břeclav (EXIT 48) a státní hranicí, (3) na dálnici **D8** v úseku mezi km 7,950 a MÚK Nová Ves (EXIT 18) a mezi km 81,860–88,360 a (4) na dálnici **D11** v úseku mezi MÚK Jirny (EXIT 8) a MÚK Bříství (EXIT 18), spočívající mj. v umístění či odstranění stálých svislých dopravních značek č. B 22a „Zákaz předjíždění pro nákladní automobily“, č. B 22b „Konec zákazu předjíždění pro nákladní automobily“ a č. B 26 „Konec všech zákazů“ včetně dodatkových tabulek č. E 13 „Text nebo symbol“ a č. E 3a „Vzdálenost“ podle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „prováděcí vyhláška“), v rozsahu a provedení dle projektu místní úpravy provozu „Zákaz předjíždění nákladních vozidel“ (ŘSD s. p.; 05/2024), který tvoří nedílnou součást tohoto opatření.

Termín: Trvale

Opatření nabývá účinnosti patnáctým dnem po vyvěšení.

Odůvodnění

Ministerstvo dopravy stanovilo podle § 77 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu místní úpravu provozu na dálnicích D1, D2, D8 a D11 z moci úřední po písemném vyjádření Ministerstva vnitra č. j. MV- 93320-2/OBP-2024 ze dne 18. 6. 2024 [§ 77 odst. 2 písm. a) a § 77 odst. 3 zákona o silničním provozu]. V souladu s ustanovením § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu nedoručoval zdejší úřad návrh opatření obecné povahy a nevyzýval dotčené osoby k podávání připomínek nebo námitek.

Důvodem pro stanovení místní úpravy provozu na dálnici D1, D2, D8 a D11 je zvýšení bezpečnosti, a především plynulosti provozu na shora uvedených úsecích, a to rozšířením stávajícího systému omezení předjíždění pro nákladní automobily.

Příslušnost Ministerstva dopravy ke stanovení místní úpravy provozu na dálnicích je dána § 77 odst. 1 písm. a), resp. § 124 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu.

Vzhledem k tomu, že svislé dopravní značky č. B 22a „Zákaz předjíždění nákladních automobilů“ ukládají účastníkovi silničního provozu povinnosti odchylné od obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích, je předmětné stanovení místní úpravy provozu opatřením obecné povahy podle části šesté zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

Podle § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu se [d]opravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem.

Stěžejním důvodem pro přijetí regulace jízdy nákladních automobilů v jiném než pravém jízdním pruhu je trvale rostoucí míra nerespektování obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích, konkrétně pravidel obsažených v § 4 písm. a), dále § 18 odst. 2, § 18 odst. 3 věta druhá a § 36 odst. 4 zákona o silničním provozu ze strany řidičů nákladních automobilů, v kombinaci s rostoucí intenzitou dopravy a podílem nákladních automobilů v dopravním proudu na předmětných úsecích dálnice. Jako nejvíce problematické lze v tomto ohledu označit porušování (v praxi mnohdy přehlíženého) ustanovení § 18 odst. 3 věta druhá, podle kterého *„Řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg, vozidla základní složky integrovaného záchranného systému a autobusu smí jet mimo obec rychlostí nejvýše 90 km.h⁻¹; na silnici pro motorová vozidla rychlostí nejvýše 110 km.h⁻¹ a na dálnici rychlostí nejvýše 130 km.h⁻¹. Řidič jiného motorového vozidla smí jet rychlostí nejvýše 80 km.h⁻¹“*. Je namístě uvést, že významnou roli v tomto aspektu hraje konstrukční potenciál vozidel kategorie N2 a N3, který v praxi umožňuje dosáhnout jízdních rychlostí až 100 km.h⁻¹, a to za zcela běžných podmínek. Vzhledem k rozdílným hodnotám jízdních rychlostí nákladních automobilů, a tedy zvýšenému počtu vzájemných předjížděcích manévru, tak dochází k výraznému snížení úrovně bezpečnosti a plynulosti provozu v levém jízdním pruhu, potažmo celém pásu dálnice.

Jedná se především o všeobecně známou situaci, kdy nákladní automobil předjíždí jiný, či rovnou několik nákladních automobilů v řadě, přičemž vzhledem k často minimálnímu rozdílu jízdních rychlostí a hustoty dopravního proudu nelze předjížděcí manévr uskutečnit bez omezení řidičů jedoucích v levém jízdním pruhu. Praxe ovšem ukazuje, že k vzájemnému předjíždění nákladních automobilů dochází (v podmínkách výše uvedených dálničních úseků) i v případech, kdy aktuální situace v provozu na dálnici neposkytuje téměř žádný prostor a čas k provedení předjížděcího manévru. K přejetí vozidla z pravého jízdního pruhu do levého často dochází těsně před vozidlem blížícím se v levém jízdním pruhu, jedoucím zpravidla mnohem vyšší rychlostí. Z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích je takové jednání nutné hodnotit jako krajně nežádoucí, neboť jím dochází nejen k omezení přibližujícího se vozidla a jeho řidiče, ale také k jeho ohrožení.

Druhým, často mnohem závažnějším aspektem a přímým důsledkem výše popsaného jednání, je vznik diskontinuit v dopravním proudu. Tyto diskontinuity mají v podmínkách předmětných dálničních úseků za následek vznik tzv. rázových (šokových) vln, které v závislosti na jejich šíření mohou vést k výraznému zpomalení nebo dokonce zastavení dopravního proudu, a to jak v samotném levém jízdním pruhu, tak i celém pásu dálnice. Vzhledem k minimálnímu prostoru pro reakci řidiče přibližujícího se vozidla tak z hlediska bezpečnosti provozu na dálnici nastává jedna z nejrizikovějších situací, která se (v konečném důsledku) při vzniku dlouhé kolony stojících vozidel rovněž může rovněž negativně promítnout do práv a povinností osob podílejících se na úkolech složek integrovaného záchranného systému. Tato situace nastává zejména v případech, kdy v důsledku přítomnosti nákladních automobilů v jiném než pravém jízdním pruhu (či dokonce vytvoření třetího jízdního proudu na dvoupruhovém úseku) dochází k omezení nebo znemožnění tvorby tzv. záchranářské uličky ve smyslu § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu.

Při vzájemném předjíždění nákladních automobilů rovněž dochází k situaci, kdy rychlost proudů (často velkého počtu) vozidel v obou jízdních pruzích dálnice je závislá na rychlosti jízdy předjíždějících se nákladních automobilů, tedy kategorie vozidel, které sice tvoří významnou, nikoli však majoritní část vozidel jedoucích po dálnici. V tomto ohledu je vhodné připomenout, že dálnice je podle § 4 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, *„pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy“*.

Byť vzájemné předjíždění nákladních automobilů na dálnicích nelze a priori považovat za nežádoucí, děje se tak zpravidla za situace, kdy oba nákladní automobily (tzn. předjíždějící i předjížděný) prokazatelně překračují nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou obecnou úpravou provozu na pozemních komunikacích.

Ministerstvo dopravy se při posuzování potřebnosti další regulace dále zabývalo otázkou jízdy pomalých vozidel, která mohou, zejména v dlouhých souvislých úsecích (zde v kombinaci se stávajícími úseky) bez možnosti předjíždění, negativně ovlivnit bezpečnost provozu na dálnici.

Podle § 35 odst. 1 zákona o silničním provozu je na dálnici *dovolen jen provoz motorových vozidel a jízdních souprav, jejichž nejvyšší dovolená rychlost není nižší než 80 km.h⁻¹.*

Podle § 36 odst. 2 zákona o silničním provozu dále platí, že *[d]ojde-li během jízdy na vozidle nebo nákladu k závadě, pro kterou nelze dosáhnout na rovině rychlosti nejméně 80 km.h⁻¹, musí řidič dálnici opustit na nejbližším výjezdu.*

Jelikož úseky dálnice s vyšším podélným sklonem (jež jsou primárním důvodem pomalé jízdy nákladních automobilů) jsou v souladu s příslušnými technickými předpisy opatřeny přídatnými jízdními pruhy, na kterých zůstává možnost předjíždění zachována, situace, kdy by pomalé vozidlo za běžných podmínek výrazně omezovalo jiné nákladní automobily jedoucí nejvyšší dovolenou rychlostí, by v praxi neměla příliš nastávat. Přesto však nelze v některých úsecích možnost tvorby kratších kolon nákladních automobilů, jedoucích v pravém jízdním pruhu za pomaleji jedoucím vozidlem, vyloučit.

Navrženou úpravu provozu lze nicméně i za těchto okolností považovat za určitý kompromis mezi potřebami jednotlivých uživatelů dálnice s ohledem na odlišné jízdní vlastnosti příslušných kategorií vozidel i značné diferencí dosahované i nejvyšší dovolené rychlosti.

V případě dálnice D8 v úseku mezi km 81,860–88,360 je stěžejním důvodem pro regulaci jízdy nákladních automobilů přítomnost tunelů (omezení průjezdního prostoru) a systému pro měření výšky vozidel.

Z hlediska kritérií minimalizace zásahů a proporcionality Ministerstvo dopravy považuje stanovenou úpravu provozu za přiměřenou a zohledňující všechny identifikované veřejné zájmy, jelikož zvolené časové omezení zákazu (6–22 hod.) reflektuje průběh denních variací intenzit dopravy a skladbu dopravního proudu na všech předmětných úsecích dálnice. Omezení předjíždění pro nákladní automobily mimo uvedené rozmezí není důvodné.

S ohledem na možnosti poskytované prováděcí vyhláškou je tak možné konstatovat, že sledovaného cíle nelze dosáhnout jinými (mírnějšími) prostředky. Jako případnou variantu Ministerstvo dopravy zvažovalo úpravu provozu spočívající v osazení svislých dopravních značek č. IP 21 „Omezení v jízdním pruhu“ s vyobrazením symbolu svislé dopravní značky č. B 4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů“ s platností pro levý jízdní pruh. Tato úprava provozu však řidiči nákladního automobilu, na rozdíl od svislé dopravní značky č. B 22a „Zákaz předjíždění pro nákladní automobily“, znemožňuje užití levého jízdního pruhu i v případech, kdy je užití tohoto pruhu nezbytné k objíždění.

Vzhledem k již dříve prokázanému pozitivnímu vlivu předmětného omezení na bezpečnost a plynulost provozu na dálnici (stanoviska Policejního prezidia ČR, Ředitelství služby dopravní policie, č. j. PPR-35310-1/Čj-2020-990440 ze dne 14. 12. 2020 a č. j. PPR-36264-6/ČJ-2024-990440 ze dne 21. 10. 2024, ve kterých bylo mj. konstatováno snížení počtu dopravních nehod, zvýšení plynulosti provozu v levém jízdním pruhu, vytvoření dodatečného prostoru pro průjezd vozidel s právem přednostní jízdy, a tedy celkové zlepšení situace).

V souladu s § 173 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), oznámilo Ministerstvo dopravy návrh opatření obecné povahy veřejnou vyhláškou.

Na základě zveřejnění návrhu opatření obecné povahy (č. j. MD-27687/2024-940/4 ze dne 31. 12. 2024) nebyly podány žádné připomínky a námítky.

Podle § 173 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, proti opatření obecné povahy nelze podat opravný prostředek.

V Praze 19. června 2025

Mgr. Ján Skovajsa

ředitel

Odbor pozemních komunikací

Toto opatření musí být vyvěšeno po dobu 15 dnů na úřední desce orgánu, který písemnost doručuje, a způsobem umožňujícím dálkový přístup. Stanovení místí úpravy provozu nabývá účinnosti patnáctým dnem po vyvěšení.

Příloha

- Dokumentace „Zákaz předjíždění nákladních vozidel“ (ŘSD s. p.; 05/2024)

Rozdělovník

- Ředitelství silnic a dálnic s. p., Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4
- Ředitelství služby dopravní policie ČR, Policejní prezidium ČR, Strojnická 27, 170 89 Praha 7
- úřední deska MD