



Č. J. / SP. ZN.

MD-42705/2023-940/4

MD/42705/2023/930 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“), na základě podnětu Ředitelství silnic a dálnic s. p. (dříve Ředitelství silnic a dálnic ČR), IČO 65993390, se sídlem Na Pankráci 56, 140 00 Praha 4 (dále také „navrhovatel“), doručeného dne 13. 12. 2023, a po písemném vyjádření Ministerstva vnitra, Odboru bezpečnostní politiky (dále jen „Ministerstvo vnitra“), č. j. MV-2950-2/OBP-2024 ze dne 9. 1. 2024,

stanoví přechodnou úpravu provozu

na dálnici **D1** v úseku mezi MÚK Mirošovice (EXIT 21) a MÚK Humpolec (EXIT 90), spočívající v umístění přenosných svislých dopravních značek č. B 22a „Zákaz předjíždění pro nákladní automobily“, č. B 22b „Konec zákazu předjíždění pro nákladní automobily“ vč. 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 úpravy provozu „D1, km 21–90 – označení zákazu předjíždění pro NA“ (PDPS; AFRY CZ s.r.o., 12/2023), který tvoří nedílnou součást tohoto opatření, s tím, že úprava provozu bude provedena v souladu s poznámkami uvedenými v jednotlivých výkresech projektu.

Termín: ode dne nabytí účinnosti opatření do doby stanovení předmětné úpravy provozu jako místní, nejdéle však do 30. 6. 2024

Opatření nabývá účinnosti pátým dnem po vyvěšení.

Odůvodnění

Ministerstvo dopravy stanovilo podle § 77 odst. 1 písm. a) zákona o silničním provozu přechodnou úpravu provozu na dálnici D1 na základě podnětu navrhovatele po písemném vyjádření Ministerstva vnitra č. j. MV-2950-2/OBP-2024 ze dne 9. 1. 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 přechodné úpravy provozu na dálnici D1 je zvýšení bezpečnosti a především plynulosti provozu na dálnici v úseku mezi MÚK Mirošovice (EXIT 21) a MÚK Humpolec (EXIT 90) – rozšířením stávajícího systému omezení předjíždění pro nákladní automobily, t. č. provedeného v obou pásech dálnice v úseku od MÚK Humpolec (EXIT 90) ve směru na Brno. Důvodem pro rozšíření omezení jsou aktuální poznatky Policie ČR, jakožto orgánu vykonávajícího dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích.

V podnětu doručeném Ministerstvu dopravy dne 13. 12. 2023, jehož obsah směřoval primárně ke stanovení předmětné úpravy provozu jako místní, navrhovatel uvedl, že „[s] *ohledem na požadavek co nejdřívějšího osazení dopravního značení dáváme ke zvážení také možnost stanovení předkládané dokumentace formou přechodné úpravy provozu, a to do doby, než nabude platnosti místní úprava provozu.*“

Příslušnost Ministerstva dopravy ke stanovení místní nebo přechodné 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 přechodné 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 předmětném úseku dálnice. Jako nejvíce problematické lze v tomto případě označit (v praxi mnohdy přehlížené) porušování ustanovení § 18 odst. 3 věta druhá, podle kterého *[ř]idič 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.* Uvedený aspekt vychází z konstrukčního potenciálu dnešních nákladních automobilů, jenž umožňuje dosažení jízdní rychlosti až 100 km.h⁻¹. Právě uvedené lze bez dalšího označit jako jednu z hlavních příčin stávajícího nevyhovujícího stavu, kdy v důsledku rozdílných hodnot jízdních rychlostí, a tedy zvýšeného počtu předjížděcích manévrů, dochází k výraznému zhoršení 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 v důsledku minimálního rozdílu jízdních rychlostí nelze předjížděcí manévr (s ohledem na hustotu dopravního proudu) uskutečnit tak, aniž by nedošlo k omezení řidičů jedoucích v levém jízdním pruhu. Praxe ukazuje, že k vzájemnému předjíždění nákladních automobilů dochází i v případech, kdy intenzita dopravy na dálnici spolu s aktuálním vytižením jízdních pruhů poskytují jen minimum prostoru a času k přejetí nákladního automobilu do levého jízdního pruhu – tj. k fyzickému zařazení dochází těsně před vozidlem jedoucím mnohem vyšší rychlostí v levém jízdním pruhu. Na takové počínání je nutné nahlížet jako na krajně nežádoucí, neboť jím dochází nejen k omezení přibližujícího se vozidla a jeho řidiče, ale také k jeho ohrožení.

Při dlouho trvajícím vzájemném předjíždění nákladních automobilů dochází rovněž 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 nutné 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.

V obecné rovině tak lze s navrhovatelem předkládaným podnětem souhlasit, neboť provoz na provoz na pozemních komunikacích musí být v první řadě bezpečný a plynulý.

Ministerstvo dopravy se dále zabývalo otázkou jízdy pomalých vozidel, které mohou, zejména v dlouhých souvislých úsecích 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 má být možnost předjíždění dle předloženého podnětu 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 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. Z hlediska denních variací intenzit dopravy lze návrh považovat taktéž za adekvátní, neboť pro omezení předjíždění pro nákladní automobily v nočních hodinách neexistuje racionální důvod.

Vzhledem k již dříve prokázanému pozitivnímu vlivu předmětného omezení na bezpečnost a plynulost provozu na dálnici (stanovisko Policejního prezidia ČR, Ředitelství služby dopravní policie, č. j. PPR-35310-1/Čj-2020-990440 ze dne 14. 12. 2020, ve kterém bylo mj. konstatováno snížení počtu dopravních nehod, zvýšení plynulosti provozu v levém jízdním pruhu, vytvoření dodatečného prostoru pro průjezd vozidel s právem přednosti v jízdě, a tedy celkové zlepšení situace), přistoupilo Ministerstvo dopravy v souladu s dosavadní praxí ke stanovení předmětného omezení nejprve formou přechodné úpravy provozu, s dobou platnosti do 30. 6. 2024, kterou lze pro následné vyhodnocení jeho vlivů na provoz na dálnici považovat za dostačující.

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. ledna 2024

Ing. Martin Janeček

pověřen řízením

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 přechodné úpravy provozu však nabývá účinnost již pátým dnem.

Rozdělovník

- Ředitelství silnic a dálnic s. p., Na Pankráci 56, 140 00 Praha 4
- Ředitelství služby dopravní policie ČR, Policejní prezidium ČR, Strojnická 27, 170 89 Praha 7
- úřední deska MD