



Č. j./Sp. zn./Typ  
MD-72076/2025-940/5  
MD/72076/2025/940 RD

## NÁVRH OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Ministerstvo dopravy, Odbor pozemních komunikací (dále jen „Ministerstvo dopravy“), jako správní orgán příslušný 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“), oznamuje podle § 172 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“),

### návrh stanovení místní úpravy provozu

na dálnicích **D0, D5 a D6** v prostoru MÚK Ruzyně (D0, EXIT 28), MÚK Řepy (D0, EXIT 26; D6, EXIT 1), MÚK Třebonice (D0, EXIT 23; D5, EXIT 1), MÚK Jinočany (D0, EXIT 21) a MÚK Chlumecká (D0, EXIT 59), v souvislosti s rozšířením zákazu vjezdu nákladních automobilů nad 12 t v oblasti hl. m. Prahy, spočívající v umístění či odstranění stálých svislých dopravních značek 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 „Rozšíření zákazu vjezdu nákladních automobilů nad 12 t“ (Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., 04/2025), který tvoří nedílnou součást tohoto opatření, s tím, že úprava provozu bude provedena v souladu s poznámkami uvedenými v projektu.

### Platnost navrhované místní úpravy provozu: trvale

### Odůvodnění

Návrh stanovení místní úpravy provozu je předkládán na základě žádosti Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s., č. j. TSK/54409/25/2002 ze dne 9. 12. 2025, v souvislosti s doplněním systému omezení jízd nákladních automobilů nad 12 t na vybraných pozemních komunikacích hl. m. Prahy.

Důvodem vydání tohoto návrhu opatření je omezení vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun na vybrané komunikace hlavního města Prahy za účelem regulace negativních dopadů spojených s provozem těchto automobilů v intravilánu města. Cílem návrhu opatření jsou veřejné zájmy na omezení hluku a vibrací, ochranu ovzduší a zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy

a zájem správců komunikací na omezení nadměrného opotřebení pozemních komunikací. Tyto důvody jsou podrobně rozepsány níže.

Při předložení tohoto návrhu opatření vycházelo Ministerstvo dopravy zejména z těchto zákonných ustanovení:

Podle § 16 odst. 3 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů, *hlavní město Praha v samostatné působnosti ve svém územním obvodu dále pečuje v souladu s místními předpoklady a místními zvyklostmi o vytváření podmínek pro rozvoj sociální péče a pro uspokojování potřeb svých občanů. Jde především o uspokojování potřeby bydlení, ochrany a rozvoje zdraví, dopravy a spojů, potřeby informací, výchovy a vzdělávání, celkového kulturního rozvoje a ochrany veřejného pořádku.*

Podle § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, *je správce, popřípadě vlastník pozemní komunikace povinen technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk [vznikající provozem na pozemní komunikaci] nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby v chráněném vnitřním prostoru stavby.*

Podle § 6 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), *je místní komunikace veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.*

Podle § 24a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích *lze tranzitní nákladní dopravu prováděnou nákladním vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž největší povolená hmotnost činí 12 tun a více, na silnici II. a III. třídy zakázat nebo omezit stanovením místní úpravy provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu, jen je-li možné využít jinou vhodnou trasu včetně trasy vedoucí po pozemní komunikaci podléhající zpoplatnění.*

Z výše uvedených ustanovení vyplývá možnost a zároveň potřeba omezení těžké tranzitní nákladní dopravy na místních komunikacích nacházejících se na území hl. m. Prahy, u nichž byly prokázány veřejné zájmy na omezení hluku a vibrací, ochranu ovzduší a zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy a zájem správců komunikací na omezení nadměrného opotřebení pozemních komunikací.

Naproti tomu, orgány veřejné moci a správci pozemních komunikací jsou povinni počínat si tak, aby jimi spravované pozemní komunikace mohly být v co největší míře využívány v souladu se svým zákonným účelem [§ 19 zákona o pozemních komunikacích; srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 17. 12. 2020, č. j. 2 As 65/2019-36].

Při užití dopravního značení je pak nutné postupovat v souladu s § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, podle kterého se *dopravní 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.*

Z uvedeného naopak vyplývá zájem na uplatňování případných restrikcí v podobě omezení přístupu na pozemní komunikace pouze v nezbytně nutném rozsahu. Jedná se tak o kolizi řady zcela protichůdných (veřejných a soukromých) zájmů, u nichž je třeba hledat kompromisní řešení, které by uvedené zájmy reflektovalo. Návrh opatření tak svým provedením musí zajistit maximalizaci sledovaných vytknutých cílů při co nejvyšší minimalizaci zásahů vůči subjektům, kterých se navržené omezení obecného užívání komunikací dotkne.

Za takové opatření považuje Ministerstvo dopravy na vybraných pozemních komunikacích umístění dopravních značek č. B 4 Zákaz vjezdu nákladních automobilů s uvedením hodnoty „12 t“ na těchto značkách, a dále s dodatkovou tabulkou č. E 14 Tranzit. Toto dopravní značení zakazuje vjezd na příslušné pozemní komunikace nákladním automobilům a vozidlům zvláštního určení o největší povolené hmotnosti převyšující 12 tun, totéž pak platí pro traktory, jejichž konstrukční rychlost je 80 km.h<sup>-1</sup> nebo více. Zároveň jsou ze zákazu vyloučena nákladní vozidla o největší povolené hmotnosti nepřevyšující 12 tun, a dále nákladní vozidla, pro něž je užití takto

označeného úseku nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo obvyklého bydliště dopravce nebo řidiče.

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT se navrhuje na mimoúrovňových křižovatkách (dále jen „MÚK“) dálnice D0 (Pražský okruh) s dálnicemi D5 a D6 a s pozemními komunikacemi vedoucími dále směrem do centra hl. m. Prahy, konkrétně pak na MÚK Ruzyně, Řepy, Třebonice, Jinočany a Chlumecká. Veškerý tranzit bude nucen využít pouze obchvatové komunikace (Pražský okruh, ul. Novopackou apod.), čímž dojde k eliminaci zbytečného závleku těžkých nákladních automobilů do zastavěných oblastí. Na území za touto dopravní značkou budou smět pouze ta nákladní vozidla, jejichž cílem je dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo obvyklého bydliště dopravce nebo řidiče v tomto území.

V dalších odstavcích jsou strukturovaně uvedeny a podrobně vysvětleny jednotlivé konkrétní důvody předmětných omezení, na které je následně odkazováno v odstavcích pod názvem „Komunikace, na nichž se stanovuje omezení vjezdu nákladních automobilů s největší povolenou hmotností nad 12 t“.

#### Důvod 1 – Omezení tranzitu

Podle ČSN 73 6100 Názvosloví silničních komunikací je zbytečnou dopravou taková doprava, která v daném území nemá zdroj ani cíl a pouze daným územím projíždí nebo je to taková doprava, která má v daném území zdroj nebo cíl, ale je realizována z nějakého důvodu nežádoucím dopravním prostředkem. Zbytečnou tranzitní dopravou (někdy uváděné jako zbytečná doprava 1. stupně) je taková tranzitní doprava, která je vedena nežádoucí trasou. Omezením tranzitu se tak v rámci tohoto dokumentu rozumí omezení průjezdu zbytečnou tranzitní dopravou nákladních automobilů nad 12 tun, která předmětnou komunikací pouze projíždí, i když pro ni existuje alternativní trasa po nadřazené komunikační síti. V takových případech jsou v tomto návrhu uvedeny alternativní trasy po nadřazené komunikační síti, včetně informací o konkrétních zprovozněných stavbách umožňujících využití alternativní trasy. Tyto stavby jsou svými charakteristikami a vedením vhodné pro převedení dálkové tranzitní dopravy územím, typicky se jedná o obchvaty a okruhy obcí v podobě dálnic a silnic I. tříd, přičemž podle § 4 odst. 1 a § 5 odst. 2 písm. b) zákona o pozemních komunikacích je dálnice pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly a silnice I. třídy je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu, dále jsou na ni z těchto důvodů vyhláškou č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích včetně přílohy 1 (seznam souvisejících českých technických norem) citované vyhlášky kladeny vyšší obecné technické požadavky, a to např. z hlediska minimální šíře komunikace či použitého stavebního materiálu. Odvedení dopravy z nežádoucích tras je tak cílem těchto staveb, který se předkládaný návrh snaží naplnovat a v podobě zákazového dopravního značení pro nákladní automobily nad 12 tun alespoň tento druh dopravy na tyto komunikace převádět.

Za tranzitní nákladní dopravu se podle § 24a zákona o pozemních komunikacích nepovažuje užití pozemní komunikace:

- nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo bydliště dopravce nebo bydliště řidiče,
- složkami integrovaného záchranného systému,
- nezbytné pro plnění úkolů ozbrojených sil České republiky a ozbrojených sil jiného státu.

Do území za dopravní značkou Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT pak smí dle Přílohy č. 6 k vyhlášce č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, pouze vozidla kvůli dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo obvyklého bydliště dopravce nebo řidiče.

Soubor těchto důvodů je dále nazýván souhrnným heslem: „Důvod 1 – Omezení tranzitu“.

#### Důvod 2 – Omezení hluku a vibrací

Obecné zdravotní účinky hluku dle Národního zdravotnického informačního portálu (NZIP) provozovaného Ústavem zdravotnických informací a statistiky ČR (ÚZIS) jsou poškození

sluchového aparátu, účinky na srdce a cévy, rušení spánku a klidového odpočinku, zátěž na nervovou soustavu, zhoršení kognitivních schopností. O zdravotních účincích hluku informuje například i web Státního zdravotního ústavu zde: <https://szu.cz/temata-zdravi-abezpecnosti/zivotni-prostredi/hluk/zdravotni-ucinky-hluku/>.

Podle Technických podmínek Ministerstva dopravy TP 219 Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí má přímou vazbu jako vstup pro výpočty hluku z dopravy na pozemních komunikacích podíl nákladní dopravy v dopravním proudu. Rozdíl v emitovaném hluku mezi osobními vozidly a těžkými nákladními vozidly, do jejichž množiny spadají i nákladní automobily nad 12 t největší povolené hmotnosti, byl již dostatečně popsán dříve (např. Dijkink a van Keulen 2004 nebo Sandberg 2003) a je širokou veřejností (odbornou i laickou) akceptován. Rozdíl hlukové zátěže mezi osobními a těžkými nákladními vozidly je závislý na rychlosti těchto vozidel a vychází z fyzikální podstaty, kdy celková hluková zátěž je převážně složena z hluku z motoru (obecně pohonné jednotky) a z hluku při valení pneumatik. U nižších rychlostí převládá hluk z motoru, avšak u osobních vozidel při stoupající rychlosti v městském režimu začne dříve převládat hluk z valení, leč u těžkých nákladních vozidel při rychlostech v běžném městském provozu stále převládá hluk z motoru. Zatímco hluk vznikající valením je možné do určité míry snížit technickým provedením povrchu vozovky (tzv. nízkohlučné povrchy, povrchy s menší zrnitostí kameniva), hluk generovaný motorem těžkých nákladních vozidel nelze efektivně snížit u zdroje jinak než útlumem v samotné konstrukci vozidla. Tedy z pohledu správce komunikace se jedná o hluk obtížně odstranitelný.

Pro úplnost doplňujeme, že akustické veličiny jsou vyjadřovány v logaritmické stupnici a součet dvou stejných hodnot hlukové zátěže (z intervalu 20 dB až 130 dB) rezultuje ve zvýšení hlučnosti o 3 dB, tedy v případě společného působení 2 zdrojů hlukové zátěže je klíčové eliminovat převládající zdroj – v případě těžkých nákladních vozidel nad 12 t největší povolené hmotnosti je jím v městském prostředí při rychlostech okolo 50 km/h hluk z motoru.

Možností odstranění tohoto hlukového dopadu je umístění fyzické překážky formou protihlukové clony (dále jen „PHC“), nebo omezení vjezdu těžkým nákladním vozidlům. Umístování PHC u stávajících komunikací v městském prostředí je problematické z hlediska prostorových možností a není vnímáno jako vhodný prvek zasazovaný do území, resp. jejich použití je výrazně omezeno – viz § 9 odst. 5 Nařízení hlavního města Prahy č. 12/2024, o požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze (pražské stavební předpisy): *„Umístění protihlukových stěn a valů v zastavitelném území je nepřipustné vyjma stěn a valů podél dálnic, komunikací s charakterem silnice pro motorová vozidla a železničních drah.“* . Z těchto důvodů je navrženo omezení vjezdu těžkých nákladních vozidel nad 12 t.

Vyčíslení hlukové zátěže pro potřeby porovnání s hygienickými limity je třeba vždy vztáhnout ke konkrétnímu chráněnému venkovnímu prostoru stavby, tedy konkrétnímu obytnému prostoru (rodinnému domu, bytu, ...). Pro potřeby konkrétního vyčíslení je možné použít v současné době Výpočet hluku z automobilové dopravy – aktualizovaný manuál ve verzi z roku 2020 (dále jen „Manuál“) nebo jednotnou evropskou výpočetní metodiku Common Noise Assessment Methods in Europe (dále jen „CNOSSOS“). Manuál (str. 46) pracuje s hladinou akustického tlaku (s použitým váhovým filtrem typu A, s hodnotami platnými pro Prahu a výpočtový rok 2020) v hodnotě 74,1 dB pro osobní vozidla a s hodnotou 80,5 dB pro nákladní vozidla, která dále vstupují do výpočtu pro vstupní dopravní intenzity ve skladbě osobní vozidla, nákladní vozidla a těžká nákladní vozidla s nákladními soupravami. Už z tohoto je patrný rozdíl 6,4 dB mezi osobními vozidly a nákladními, který potom ve vzdáleném výpočtovém bodě může znamenat snížení hlukové zátěže o 1 až 3 dB (se zohledněním místních podmínek). Do výpočtu dále vstupují parametry rychlosti, parametry komunikace (sklon komunikace, typ povrchu), dále útlum hluku nad terénem a délkou exponovaného úseku komunikace, útlum hluku překážkou nebo konfigurací terénu, korekce hluku vlivem zástavby, korekce hluku narušením plynulosti dopravního proudu, korekce vlivu zeleně, korekce obměny vozového parku aj. Pro výpočty v podmínkách České republiky se jeví jako přesnější výpočet metodikou Manuálu, poněvadž lépe zohledňuje skladbu a obměnu vozového parku v ČR. Výpočtová metodika CNOSSOS rozlišuje i výpočtové frekvenční pásmo pro každou z 5 kategorií a porovnáním kategorie 1 (osobní vozidla) a kategorie 3 (těžká nákladní vozidla) lze vyčíst (str. 43–44, tab. III.A.1, a tab. III.A.3), že výpočtové koeficienty jsou

o cca 10 až 15 bodů vyšší v kategorii 3 a tím i daný rozdíl v rozmezí 6 až 8 dB mezi těmito kategoriemi.

Omezení vibrací vychází z dosavadních zkušeností z měření vibrací, které je kromě konkrétního chráněného vnitřního prostoru stavby také vždy vztaženo ke skladbě dopravního proudu, a tím i k množině těžkých nákladních vozidel i nákladních souprav (nákladní vozidla nad 12 t největší povolené hmotnosti). U této kategorie, stejně jako u dalších kategorií, je pro potřeby porovnání s hygienickým limitem sledována výsledná průměrná vážená hladina zrychlení vibrací. Z fyzikálního hlediska je hladina zrychlení vibrací vždy vyšší u těžkých vozidel než u vozidel s nižší celkovou hmotností.

Soubor těchto faktorů je dále nazýván souhrnným heslem: „Důvod 2 – Omezení hluku“.

Zdroje:

*DIJKINK J. H., van KEULEN W.: Silent Transport – An Innovative Silent Road Concept for Heavy Vehicles. InterNoise 2004, Praha, Česká republika, Paper No. 767, 2004*

*SANDBERG U.: Work Package 1.1. Vehicle categories for Description of Noise Sources*

Důvod 3 – Ochrana ovzduší

Obecné zdravotní účinky znečištění ovzduší dle Ústavu experimentální medicíny AV ČR:

- expozice koncentracím PM<sub>2.5</sub> > 10 µg/m<sup>3</sup> nepříznivě ovlivňují lidské zdraví (WHO),
- zvýšené koncentrace jemných prachových částic PM<sub>2.5</sub> představují zvýšené riziko kardiovaskulárních onemocnění,
- expozice koncentracím B[a]P (benzo[a]pyrenu) > 1 µg/m<sup>3</sup> prokazatelně poškozují genetický materiál (WHO),
- zvýšené koncentrace B[a]P představují riziko nepříznivého ovlivnění těhotenství, respiračních onemocnění u dětí, kardiovaskulárních onemocnění a cukrovky 2. typu u dospělých.

Zdroj: Důsledky znečištění ovzduší z dopravy – Ústav experimentální medicíny AV, viz stránky <https://vlada.gov.cz/assets/ppov/udrzitelny-rozvoj/vybory-rvur/RJSram-RVUR-doprava-3--7--15.pdf>

Pro potřeby vyčíslení rozdílu emisní zátěže škodlivin v ovzduší je běžně používána výpočtová metodika MEFA 13, která zohledňuje kategorii vozidla (osobní, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla, autobusy), použité palivo, emisní předpis vozidla (Euro 1 až 6), plynulost provozu, sklon a typ vozovky, rychlost dopravního proudu aj. Na základě uvážení významně vyšší spotřeby paliva, a tím i emisí vznikajících jeho spalováním, je možné vyslovit základní fakt, že emise z těžké nákladní dopravy jsou výrazně vyšší než emise generované ostatními lehčími kategoriemi vozidel, a proto je vhodné ji regulovat jakožto nejvíce znečišťující a nejzbytnější část dopravy.

Soubor těchto faktorů je dále nazýván souhrnným heslem: „Důvod 3 – Ochrana ovzduší“.

Důvod 4 – Zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy

Doprava vedená nákladními automobily nad 12 t s sebou v městském prostředí přináší negativa v podobě snížení plynulosti a bezpečnosti dopravy dané vlastnostmi těchto vozidel, především jejich hmotností a rozměry (šířka a délka vozidla) a z toho vyplývajících schopností manévrovatelnosti a schopnosti akcelerace a decelerace. Toto prostředí je determinováno četností křižovatek, přechodů pro chodce, míst pro přecházení, přejezdů pro cyklisty, mnohdy náročnějším směrovým a případně i výškovým vedením komunikací a s tím spojeným častějším vynuceným zastavováním dopravního proudu, přičemž právě tyto aspekty jsou více sluchitelné s lehčími a obratnějšími vozidly než jsou nákladní automobily nad 12 t. Intravilán obce s sebou také přináší častou interakci vozidel se zranitelnějšími účastníky dopravního provozu jako jsou chodci, cyklisti nebo děti. Aby plynulost a bezpečnost dopravy ve městě nebyla zbytečně omezována, je žádoucí pro vedení nákladní dopravy nad 12 t přednostní využití takových komunikací nadřazené sítě, kde se tyto hlediska nevyskytují nebo se vyskytují ve výrazně snížené míře. Rovněž návrhové a skladebné prvky místních komunikací jsou odlišné od ostatních pozemních komunikací, viz normy ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací a ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, což je mimo jiné dáno právě jejich určením podle § 6 odst. 1 zákona o pozemních

komunikacích („*místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce*“).

Stávající a navrhované omezení vjezdu nákladních automobilů nad 12 t do tunelů Městského okruhu (Mrázovka, Strahovský, Brusnický, Dejvický a Bubenečský) bylo navrženo proto, že z důvodu stále rostoucích intenzit individuální automobilové dopravy a nákladní dopravy s největší povolenou hmotností do 12 t na pražských komunikacích není vzhledem k omezené kapacitě tohoto komplexu tunelů žádoucí, aby v nich byla vedena společně osobní doprava a veškerá nákladní doprava. Už za stávající situace, kdy se intenzita automobilové dopravy v městském tunelovém komplexu pohybuje v rozmezí 85-95 tisíc vozidel za 24 h v obou směrech, pravidelně dochází ke zhoršení plynulosti provozu a tvorbě kolon vozidel vně tunelových tubusů. Vjezdy do jednotlivých tunelů je tak nutné prostřednictvím telematických systémů velmi často regulovat pomocí světelných závor (v rámci tunelů je pak využíváno i dočasné snížení nejvyšší dovolené rychlosti), což zapříčiňuje zásadní dopravní kongesce i na navazujících důležitých komunikacích. Problematika vysokých intenzit a omezené možnosti převedení veškeré osobní a nákladní dopravy se pak týká také mnoha úseků povrchových komunikací, typicky povrchové části Městského okruhu a vybraných radiál nebo komunikací jako radiály sloužící. Z těchto důvodů je nastaveno navržené opatření tak, aby tyto kritické úseky nebyly mimo odůvodněné výjimky povolované příslušným správním úřadem využívány nákladními automobily o největší povolené hmotnosti nad 12 t.

Soubor těchto faktorů je dále nazýván souhrnným heslem: „Důvod 4 – Zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy“.

Důvod 5 – Omezení nadměrného opotřebení komunikací

Omezení vjezdu nákladních automobilů o největší povolené hmotnosti nad 12 t na vybrané komunikace hlavního města Prahy je motivováno zájmem správce komunikací na udržení řádného technického stavu místních komunikací. Provoz nákladních automobilů je přitom na rozdíl od téměř zanedbatelného vlivu osobních automobilů hlavní příčinou opotřebení a poškozování komunikací, což dokládají například Technické podmínky Ministerstva dopravy TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací (viz kap. 3.2): „*Pro návrh konstrukce vozovky jsou rozhodující zejména vozidla s užitečnou hmotností nad 10 t, protože účinek vozidla na vozovku se snižováním jeho hmotnosti rychle klesá. Vliv osobních automobilů je tak prakticky zanedbatelný. Negativně působí přetěžování těžkých vozidel, protože porušování vozovky roste exponenciálně se zvyšujícím se zatížením na nápravu.*“. Dalším nepříznivým činitelem jsou malé poloměry oblouků, kde při průjezdu některých typů vozidel jako jsou např. návěsové soupravy, na krytu vozovky vznikají vysoká smyková napětí.

Provoz těžké dopravy snižuje životnost vozovek a s tím souvisí nutnost jejich oprav, což způsobuje dopravní omezení, snižuje se bezpečnost účastníků silničního provozu, zejména chodců.

V prostředí intravilánu města dále platí, že průjezdy nákladních automobilů jsou významně zatěžovány povrchové znaky inženýrských sítí (vodovodní uzávěry, poklopy šachet) vedených pod jednotlivými komunikacemi a redukce zbytné dopravy nákladními automobily snižuje potřebu a četnost oprav těchto prvků technické infrastruktury.

Dále je možné doplnit, že podle § 43a odst. 1 a 2 zákona o silničním provozu řidič motorového vozidla nesmí užít vozidlo, jehož hmotnost, rozměry včetně nákladu nebo rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, není-li jeho užití umožněno postupem podle zvláštního právního předpisu. Řidič nesmí užít jízdní soupravu, pokud její hmotnost nebo rozměry včetně nákladu ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, není-li její užití umožněno postupem podle zvláštního právního předpisu nebo hmotnost nebo rozměry jednotlivých vozidel včetně nákladu, poměr hmotností jednotlivých vozidel nebo rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, není-li její užití umožněno postupem podle zvláštního právního předpisu.

Provoz těžké dopravy snižuje životnost vozovek a s tím souvisí nutnost jejich častějších oprav, což vyžaduje dopravní omezení, při němž se snižuje bezpečnost a plynulost silničního provozu.

Problematika ochrany komunikací před nadměrným opatřením je dále nazývána souhrnným heslem: „Důvod 5 – Omezení nadměrného opotřebení komunikací“.

Důvod 6 – Zamezení objíždění navržených zákazů místními komunikacemi nižších tříd

Navržená omezení pro nákladní automobily na vybrané komunikace hlavního města Prahy nesmí způsobit namísto žádoucího přesunutí této regulované dopravy na nadřazenou komunikační síť přesunutí na komunikace nižších tříd, pro které by tento přesun mohl zapříčinit ještě závažnější dopady na své okolí, než je tomu u nyní využívaných komunikací. Z tohoto důvodu došlo za účelem vhodného ošetření k prověření alternativních tras, která by po zavedení omezení mohly být pro tento účel řidiči využity.

Vhodným nástrojem pro tuto úlohu je analýza navrhovaných omezení vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 t na vybrané komunikace hlavního města Prahy z pohledu pravděpodobného efektu na routovací algoritmy v navigačních a trasovacích a plánovacích aplikacích v souvislosti s datovými sadami StreetNet a Global Network, které jsou široce využívány řadou významných routovacích, navigačních a dopravně-informačních aplikací. Vzhledem k povaze fungování routovacích algoritmů by navigační (routovací a další) aplikace pro nákladní vozidla většiny výrobců nákladní dopravu naváděly po těchto komunikacích nižších tříd, neboť pokud při hledání trasy narazí algoritmus na zákaz vjezdu, tak v tomto směru nepokračuje, ale zkouší najít cestu po ostatních komunikacích. Pokud existuje alespoň jeden legální průjezd do oblasti za omezením, algoritmus jej spolehlivě najde a řidiče na něj navede. Na základě této analýzy tak byly identifikovány komunikace, které je také potřeba ošetřit omezením vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 t, aby bylo opatření celkově funkční.

Tento důvod navrženého opatření je dále nazýván souhrnným heslem: „Důvod 6 – Zamezení objíždění navržených zákazů místními komunikacemi nižších tříd“.

### **Komunikace navržené k omezení vjezdu nákladních automobilů s největší povolenou hmotností nad 12 t:**

Na základě výše uvedeného byly k omezení vjezdu nákladních automobilů s největší povolenou hmotností nad 12 t navrženy tyto místní komunikace a bylo navrženo následující dopravní značení na dálnicích (včetně uvedení jednotlivých důvodů rozdělených dle skupin definovaných výše):

#### **Komunikace Evropská, Svatovítská, Milady Horákové a Patočkova (úsek Pevnostní – MÚK Malovanka)**

##### Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na východním rameni křižovatky Evropská x Drnovská x K letišti (viz situace 2.1)

##### Důvod záměru:

Důvod 1 - Omezení tranzitu

- tranzit a) SZ kvadrant – SV kvadrant
- tranzit b) MÚK Ruzyně – MÚK Satalice

Důvod 2 - Omezení hluku a vibrací

- u předmětných komunikací byly identifikovány nadlimitní hlukové zátěže minimálně vždy v noční době na úsecích: Evropská (úsek Vlastina – U Litovického potoka, Konžská – Komorní); Svatovítská (Vítězné nám. – Václavkova); ve všech těchto úsecích jsou hlukově nezanedbatelné dopravní intenzity těžkých nákladních vozidel a návěsových souprav

Důvod 3 - Ochrana ovzduší

Důvod 4 - Zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy

Důvod 5 - Omezení nadměrného opotřebení komunikací

Alternativní trasa tranzitní dopravy; zprovozněné stavby umožňující využití alternativní trasy (rok):

SZ kvadrant – I/16 (Slaný – Nová Ves) – SV kvadrant

- I/16 obchvat Slaného (2019)
- I/16 obchvat Luníkova a Ješina (2020)

MÚK Ruzyně – D0 (Pražský okruh) – D1 – Brněnská – Jižní spojka – Štěrboholská spojka – D0 (Pražský okruh)

- Pražský okruh stavby 512, 513, 514 (2010)
- Pražský okruh stavby 516, 517 (2001)

### **Komunikace Karlovarská, Bělohorská (Karlovarská – Patočkova) a Patočkova**

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Řepy (D0 EXIT 26, resp. D6 EXIT 1) směřujících do ulice Karlovarská (viz situace 2.2)

Důvod záměru:

Důvod 1 - Omezení tranzitu

- tranzit MÚK Řepy – Spořilov

Důvod 2 - Omezení hluku a vibrací

- u předmětných komunikací byly identifikovány nadlimitní hlukové zátěže minimálně vždy v noční době na úsecích: Karlovarská (úsek Na Hůrce – Bělohorská), Bělohorská (Karlovarská – Patočkova) a Patočkova (Bělohorská – U Královské louky); ve všech těchto úsecích jsou hlukově nezanedbatelné dopravní intenzity těžkých nákladních vozidel a návěsových souprav

Důvod 3 - Ochrana ovzduší

Důvod 4 - Zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy

Důvod 5 - Omezení nadměrného opotřebení komunikací

Alternativní trasa tranzitní dopravy; zprovozněné stavby umožňující využití alternativní trasy (rok):

MÚK Řepy – D0 (Pražský okruh) – D1 – Brněnská

- Pražský okruh stavby 512, 513, 514 (2010)
- Pražský okruh stavba 516 (2001)

### **Komunikace Plzeňská, Vrchlického, Duškova**

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Řepy směřujících do ulice Karlovarská (viz situace 2.2)
- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Třebonice směřujících do ulice Na Radosti (viz situace 2.3a)
- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Třebonice směřujících do ulice Rozvadovská spojka (viz situace 2.3b)

Důvod záměru:

Důvod 1 - omezení tranzitu

- tranzit SZ kvadrant – JV kvadrant

Důvod 2 - Omezení hluku a vibrací

- u předmětných komunikací byly identifikovány nadlimitní hlukové zátěže minimálně vždy v noční době na úsecích: Plzeňská (úsek Kartouzská – Pod Kotlářkou), Vrchlického (Plzeňská–Duškova); ve všech těchto úsecích jsou hlukově nezanedbatelné dopravní intenzity těžkých nákladních vozidel a návěsových souprav

Důvod 3 - Ochrana ovzduší

Důvod 4 - Zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy

Důvod 5 - Omezení nadměrného opotřebení komunikací

Alternativní trasa tranzitní dopravy; zprovozněné stavby umožňující využití alternativní trasy (rok):

MÚK Řepy – Pražský okruh – D1 – Brněnská

- Pražský okruh stavby 512, 513, 514 (2010)
- Pražský okruh stavby 516 (2001)

### **Komunikace Drnovská, Slánská, Jeremiášova a Poncarova**

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdu z MÚK Ruzyně směřující do ulice Drnovská (viz situace 2.1)
- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Řepy směřujících do ulice Karlovarská (viz situace 2.2)
- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdu z MÚK Jinočany směřující do ulice Poncarova (viz situace 2.4)

Důvod záměru:

Důvod 1 – omezení tranzitu

- tranzit MÚK Ruzyně – MÚK Jinočany přes ulice Drnovská, Karlovarská, Slánská, Jeremiášova, Poncarova a naopak

Důvod 4 - Zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy

Důvod 5 - Omezení nadměrného opotřebení komunikací

Alternativní trasa tranzitní dopravy; zprovozněné stavby umožňující využití alternativní trasy (rok):

MÚK Ruzyně – D0 (Pražský okruh) – MÚK Jinočany

- Pražský okruh stavby 512, 513, 514 (2010)
- Pražský okruh stavby 516 (2001)

### **Komunikace Chlumecká**

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Chlumecká směřujících do ulice Chlumecká (viz situace 2.11)

Důvod záměru:

Důvod 1 - omezení tranzitu

- tranzit MÚK Kbelská – MÚK Chlumecká a naopak

Důvod 2 - Omezení hluku a vibrací

- u předmětných komunikací byly identifikovány nadlimitní hlukové zátěže minimálně vždy v noční době na úsecích: Chlumecká (úsek Vodňanská – Blatská), Kbelská (Kolbenova – Poděbradská); ve všech těchto úsecích jsou hlukově nezanedbatelné dopravní intenzity těžkých nákladních vozidel a návěsových souprav.

Důvod 3 - Ochrana ovzduší

Důvod 4 - Zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy

Důvod 5 - Omezení nadměrného opotřebení komunikací

Alternativní trasa tranzitní dopravy; zprovozněné stavby umožňující využití alternativní trasy (rok):

D0 (Pražský okruh), Novopacká

- Novopacká (2011)

### **Strahovský tunel směr jih**

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

Vzdálenější zákazy vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT:

- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na východním rameni křižovatky Evropská x Drnovská x K letišti (viz situace 2.1)
- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na jižním rameni křižovatky Evropská x Drnovská x K letišti (viz situace 2.1)
- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Řepy směřujících do ulice Karlovarská (viz situace 2.2)

Důvod záměru:

Důvod 1 - omezení tranzitu

- tranzit a) MÚK Ruzyně – JV kvadrant
- tranzit b) MÚK Řepy – JV kvadrant

Důvod 4 - Zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy

Alternativní trasa tranzitní dopravy; zprovozněné stavby umožňující využití alternativní trasy (rok):

MÚK Ruzyně – Pražský okruh – D1 – Brněnská

- Pražský okruh stavby 512, 513, 514 (2010)
- Pražský okruh stavby 516, 517 (2001)

### **Dobříšská směr jih, Zlíchovský tunel směr jih, Strakonická směr jih, Barrandovský most směr východ a Jižní spojka směr východ**

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

Vzdálenější zákazy vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT:

- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na východním rameni křižovatky Evropská x Drnovská x K letišti (viz situace 2.1)
- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na jižním rameni křižovatky Evropská x Drnovská x K letišti (viz situace 2.1)
- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Řepy směřujících do ulice Karlovarská (viz situace 2.2)
- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdu z MÚK Jinočany směřující do ulice Poncarova (viz situace 2.4)

Důvod záměru:

Důvod 1 - Omezení tranzitu

- tranzit SZ kvadrant – JV kvadrant

Důvod 2 - Omezení hluku a vibrací

- u komunikace Dobříšská byla identifikována nadlimitní hluková zátěž v denní i noční době na úseku: Radlická – Zlíchovský tunel. Na tomto úseku jsou hlukově nezanedbatelné dopravní intenzity těžkých nákladních vozidel a návěsových souprav.

Důvod 3 - Ochrana ovzduší

Důvod 4 - Zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy

Alternativní trasa tranzitní dopravy; zprovozněné stavby umožňující využití alternativní trasy (rok):

MÚK Ruzyně – Pražský okruh – D1 – Brněnská

- Pražský okruh stavby 512, 513, 514 (2010)
- Pražský okruh stavby 516, 517 (2001)

### **Strahovský tunel směr sever, Brusnický, Dejvický a Bubenečský tunel směr východ**

#### Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

Vzdálenější zákazy vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT:

- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na východním rameni křižovatky Evropská x Drnovská x K letišti (viz situace 2.1)
- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Řepy směřujících do ulice Karlovarská (viz situace 2.2)
- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Třebonice směřujících do ulice Na Radosti (viz situace 2.3a)
- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Třebonice směřujících do ulice Rozvadovská spojka (viz situace 2.3b)
- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdu z MÚK Jinočany směřující do ulice Poncarova (viz situace 2.4)

#### Důvod záměru:

Důvod 1 - Omezení tranzitu

- tranzit a) SZ kvadrant – SV kvadrant
- tranzit b) MÚK Ruzyně – MÚK Satalice

Důvod 4 - Zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy

#### Alternativní trasa tranzitní dopravy; zprovozněné stavby umožňující využití alternativní trasy (rok):

SZ kvadrant – I/16 (Slaný – Nová Ves) – SV kvadrant

- I/16 obchvat Slaného (2019)
- I/16 obchvat Luníkova a Ješína (2020)

MÚK Ruzyně – D0 (Pražský okruh) – D1 – Brněnská – Jižní spojka – Štěrboholská spojka – D0 (Pražský okruh)

- Pražský okruh stavby 512, 513, 514 (2010)
- Pražský okruh stavby 516, 517 (2001)

### **Komunikace Vaníčková, Podbělohorská, Roentgenova a Zahradničkova**

#### Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

Doplňkově vzdálenější zákazy vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT:

- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na východním rameni křižovatky Evropská x Drnovská x K letišti (viz situace 2.1)
- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na jižním rameni křižovatky Evropská x Drnovská x K letišti (viz situace 2.1)
- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Řepy směřujících do ulice Karlovarská (viz situace 2.2)
- zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdu z MÚK Jinočany směřující do ulice Poncarova (viz situace 2.4)

#### Důvod záměru:

Důvod 4 - Zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy

Důvod 5 - Omezení nadměrného opotřebení komunikací

Důvod 6 - Zamezení objíždění navržených zákazů místními komunikacemi nižších tříd.

Ke konkrétnímu užití zákazových a příkazových dopravních značek na dálnicích:Situace 2.1:

Zákaz vjezdu tranzitní nákladní dopravy o největší povolené hmotnosti převyšující 12 tun do ulic Drnovská a Evropská z MÚK Ruzyně (D0, EXIT 28) je zajištěn umístěním dopravní značky č. C 2b Prikázaný směr vpravo s dodatkovou tabulkou č. E 9 Druh vozidla (nákladní automobil, 12 t) a dodatkovou tabulkou č. E 14 Tranzit na výjezdovou větev MÚK Ruzyně dálnice D0 vpravo. Další dopravní značení již není navrženo na dálnici.

Situace 2.2b:

Samotný zákaz vjezdu tranzitní nákladní dopravy o největší povolené hmotnosti převyšující 12 tun do ulice Karlovarská z prostoru MÚK Řepy (D0, EXIT 26; D6, EXIT 1) začíná až za odbočením z ulice Karlovarská do ulice Na Hůrce. Stejně tak je na ulici Karlovarská před tímto odbočením stanoveno a umístěno značení předběžné (B 4 + E 14 + E 7a).

Z těchto důvodů postačuje umístit na dálnici D6 v prostoru MÚK Řepy vlevo značení předběžné (B 4 + E 14 + E 3a + E 7a), a tím tranzitní nákladní dopravu včas přeměřovat na dálnici D0 (Pražský okruh). Vzhledem ke stávajícímu umístění těchto předběžných značek a vzhledem k možné problematickosti umístění značení na samostatný sloupek vedle protihlukové stěny přistoupilo Ministerstvo dopravy k posunu těchto značek oproti navrženému projektu na stojky portálu s velkoplošnými dopravními značkami č. D06-00105 (značky č. IS 6e a č. IS 6g). Naopak, pro řidiče tranzitní nákladní dopravy již po dálnici D0 jedoucí, kteří předmětné zákazové značky ve směru do centra hl. m. Prahy již míjeli dříve, není umístění předběžných značek na dálnici D0 v prostoru MÚK Řepy nezbytné, a pro včasné upozornění na zákaz umístěný na ulici Karlovarská za odbočením do ulice Na Hůrce proto postačuje již zmíněné předběžné značení umístěné přímo v ulici Karlovarská.

Situace 2.3:

Informace o zákazu vjezdu tranzitní nákladní dopravy o největší povolené hmotnosti převyšující 12 tun do ulice Na Radosti je z prostoru MÚK Třebonice (D0, EXIT 23; D5, EXIT 1) vyjádřena na výjezdové větvi dálnice D0 vpravo, směr Chrášťany, předběžným značením č. B 4 + E 14 + E 7b.

Ve směru na Rozvadovskou spojku jsou pak v prostoru MÚK Třebonice samotné dopravní značky č. B 4 (12 t) + E 14 umístěny přímo na dálnici D5, resp. výjezdových větvích dálnice D0.

Umístění značek předběžných pak logicky také vychází na dálnici D0, resp. dálnici D5, v příslušných vzdálenostech před základními značkami. Oproti návrhu však Ministerstvo dopravy přistoupilo na dálnici D5 k posunu značek předběžných ze stojek portálu s velkoplošným značením č. D05-00103 (značka č. IS 6b „1000 m“) do km 1,291 vlevo, tzn. k umístění značek 100 m před tento portál. Důvodem je současné umístění dopravních značek č. B 20a Nejvyšší dovolená rychlost 100 km/h na těchto stojkách (tyto značky byly stanoveny Ministerstvem dopravy opatřením obecné povahy vydaným pod č. j. MD-41905/2024-940/6 ze dne 14. 11. 2024 v rámci zkapacitnění odbočení ve směru na dálnici D0). Řidič by se tak setkal v jednom místě s příliš velkým množstvím informačních údajů, navíc není vhodné na jednom místě umístit zákazovou značku základní (tzn. platnou v tomto místě) společně se zákazovou značkou předběžnou (kde samotný zákaz začíná až v jiném místě). Z podobných důvodů přistoupilo Ministerstvo dopravy k posunu stávajících dopravní značek č. B 20a Nejvyšší dovolená rychlost (80 km/h) s dodatkovou tabulkou č. E 7b ze stojek portálu s velkoplošným dopravním značením č. D05-00105 do místa vzdáleného cca 60 m.

Situace 2.4:

Informace o zákazu vjezdu tranzitní nákladní dopravy o největší povolené hmotnosti převyšující 12 tun do ulice Poncarova je z prostoru MÚK Jinočany (D0, EXIT 21) vyjádřena na výjezdové větvi dálnice D0 vpravo předběžným značením č. B 4 + E 14 + E 7b.

**Situace 2.11:**

Z důvodu nutnosti zákazu vjezdu tranzitní nákladní dopravy o největší povolené hmotnosti převyšující 12 tun do ulice Chlumecká je dopravní značení č. B 4 + E 14 navrženo již na výjezdových větvích MÚK Chlumecká (EXIT 59) dálnice D0 vpravo i vlevo. V příslušných vzdálenostech před tímto zákazem jsou pak navrženy značky předběžné s tím, že pod značkou navrženou ve směru vlevo (tj. od Běchovic) Ministerstvo dopravy přistoupilo k výměně pořadí dodatkových tabulek č. E 3a a č. E 7b (dodatková tabulka č. E 7b musí být umístěna nad dodatkovou tabulkou č. E 3a, neboť ve vzdálenosti 500 m se nachází výjezdová větev s umístěním samotného zákazu (tzn. zákaz není umístěn až ve vzdálenosti 500 m za tímto odbočením).

Podle § 77 odst. 3 zákona o silničním provozu projednalo Ministerstvo dopravy návrh místní úpravy provozu s Ministerstvem vnitra, Odborem bezpečnostní politiky, které s návrhem vyslovilo souhlas (č. j. MV-205825-2/OBP-2025 ze dne 31. 12. 2025). Tento návrh taktéž navazuje na místní úpravu provozu na místních komunikacích již stanovenou Magistrátem hl. m. Prahy, Odborem pozemních komunikací a drah, pod č. j. MHMP-1817022/2024/O4/Kf ze dne 27. 9. 2024.

Vzhledem k tomu, že navržená místní úprava provozu obsahuje prvky ukládající účastníku silničního provozu povinnosti odchylné od obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích, je předmětný návrh stanovení opatřením obecné povahy podle části šesté zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

K návrhu opatření obecné povahy může kdokoliv, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu písemné připomínky. Vlastníci nemovitostí, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, mohou rovněž podat proti návrhu opatření obecné povahy písemné odůvodněné námítky ke správnímu orgánu ve lhůtě 30 dnů.

Ministerstvo dopravy v souladu § 172 odst. 1 správního řádu s odkazem na § 177 odst. 1 správního řádu vyzývá dotčené osoby, aby k návrhu opatření obecné povahy podávaly připomínky nebo námítky, a to nejpozději do 30 dnů ode dne jeho zveřejnění.

Dnem zveřejnění návrhu opatření obecné povahy je podle § 172 odst. 1 správního řádu den, kdy byl návrh opatření obecné povahy doručen veřejnou vyhláškou.

V Praze 7. dubna 2026

**Mgr. Ján Skovajsa**

ředitel

Odbor pozemních komunikací

Tento návrh musí být vyvěšen po dobu 30 dnů na úřední desce orgánu, který písemnost doručuje a zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup.

**Rozdělovník**

- Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., Veletržní 1623/24, 170 00 Praha 7
- Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 56, 140 00 Praha 4
- úřední deska MD
- **úřední deska Magistrátu hl. m. Prahy** (spolu s žádostí o uveřejnění tohoto návrhu formou veřejné vyhlášky a způsobem umožňujícím dálkový přístup vč. žádosti o zaslání dokladu o datech vyvěšení a sejmutí do datové schránky Ministerstva dopravy) – § 77 odst. 5 věta druhá zákona o silničním provozu