Ministerstvo dopravy

Č. J. / SP. ZN.
MD-33443/2024-940/2
MD/33443/2024/940 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“) (1) č. j. MV-2950-2/OBP-2024 ze dne 9. 1. 2024, (2) č. j. MV-177728-2/OBP-2023 ze dne 26. 10. 2023, (3) č. j. MV-23148-2/OBP-2024 ze dne 6. 2. 2024 a (4) č. j. MV-175827-2/OBP-2023 ze dne 24. 10. 2023,

stanoví přechodnou úpravu provozu

na dálnici **D1** v úseku mezi MÚK Mirošovice (EXIT 21) a MÚK Holubice (EXIT 210), 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 projektů úpravy provozu (1) „D1, km 21–90 – označení zákazu předjíždění pro NA“ (PDPS; AFRY CZ s.r.o., 12/2023), (2) „Dálnice D1, úsek km 90,000–112,000, doplnění zákazů předjíždění pro nákladní automobily“ (JPD; DISK s.r.o., č. 040-23, 10/2023), (3) „D1, zákaz předjíždění pro nákladní automobily, km 112 – km 125“ (RDS; ZNAKOM s.r.o., č. 24Z00366, 01/2024) a (4) „D1, zákaz předjíždění pro nákladní automobily v úseku EXIT 141 – EXIT 210 P+L“ (RDS; ZNAKOM s.r.o., 09/2023), které tvoří nedílnou součást tohoto opatření.

Termín: ode dne nabytí účinnosti opatření do doby stanovení předmětné úpravy provozu jako místní, nejdéle však do 31. 3. 2025

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 z moci úřední po písemném vyjádření Ministerstva vnitra č. j. MV-2950-2/OBP-2024 ze dne 9. 1. 2024, č. j. MV-177728-2/OBP-2023 ze dne 26. 10. 2023, č. j. MV-23148-2/OBP-2024 ze dne 6. 2. 2024 a č. j. MV-175827-2/OBP-2023 ze dne 24. 10. 2023 [§ 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

Holubice (EXIT 210) – rozšířením stávajícího systému omezení předjíždění pro nákladní automobily, t. č. provedeného na dálnicích D1 v okolí Brna a D5, D8 a D11 v okolí Prahy. Důvodem pro rozšíření omezení jsou aktuální poznatky Policie ČR, jakožto orgánu vykonávajícího dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích.

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 účastníku 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 ohledu 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}.* Je namístě uvést, že významnou roli v tomto aspektu hraje konstrukční potenciál dnešních vozidel kategorie N2 a N3, který v praxi umožňuje dosažení jízdní rychlosti až 100 km.h^{-1}, a to za zcela běžných podmínek. Uvedené lze přitom bez dalšího označit jako hlavní příčinu stávajícího nevyhovujícího stavu, kdy vzhledem k dosahovaným (rozdílným) hodnotám jízdních rychlostí nákladních automobilů, a tedy zvýšenému počtu vzájemných předjížděcích manévrů, dochází, jak bude popsáno níže, 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 v důsledku minimálního rozdílu jízdních rychlostí a hustoty dopravního proudu na předmětném úseku dálnice nelze předjížděcí manévr uskutečnit tak, aniž by došlo k omezení řidičů jedoucích v levém jízdním pruhu. Praxe ukazuje, že k vzájemnému předjíždění nákladních automobilů dochází i v případech, kdy provozní podmínky na dálnici poskytují jen minimum prostoru a času k přejetí z pravého jízdního pruhu do levého – k fyzickému zařazení vozidla dochází těsně před blížícím se vozidlem jedoucím v levém jízdním pruhu, často mnohem vyšší rychlostí. Na takové počínání je nutné z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích nahlížet jako na 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(y) v dopravním proudu. Tyto diskontinuity mají v podmínkách předmětného dálničního úseku za následek vznik tzv. rázových (šokových) vln, které v závislosti na jejich šíření mohou vést až k zastavení dopravního proudu, a to jak v samotném levém jízdním pruhu, tak i celém pásu dálnice (v případě nehody). Vzhledem k minimálnímu prostoru pro reakci řidiče přijíždějícího vozidla tak z hlediska bezpečnosti provozu na dálnici nastává jedna z nejvíce rizikových situací, která se při vzniku dlouhé kolony stojících vozidel rovněž může rovněž negativně promítnout do práv a povinností osob podílejících se na úkolech složek integrovaného záchranného systému, zejména v případech, kdy v důsledku přítomnosti nákladních automobilů v jiném než pravém jízdním pruhu dochází k omezení či dokonce znemožnění tvorby tzv. záchranářské uličky ve smyslu § 41 odst. 8 zákona o silničním provozu.

Při 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 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 úrovňových 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 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 zůstane 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 diferenci dosahované i nejvyšší dovolené rychlosti.

Úpravu provozu lze dále považovat za adekvátní (z hlediska kritérií minimalizace zásahů a proporcionality), jelikož navržené časové omezení zákazu (6–22 hod. a 5–22 hod.) reflektuje průběh denních variací intenzit dopravy a skladbu dopravního proudu na celém úseku dálnice. Pro omezení předjíždění pro nákladní automobily mimo uvedená časová rozmezí není 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 formou přechodné úpravy provozu, s dobou platnosti do 31. 3. 2024, kterou lze pro následné vyhodnocení jeho vlivů na provoz na dálnici považovat za dostačující. Důvodem pro opětovné stanovení předmětné úpravy provozu jako přechodné je průběžné osazování předmětných dopravních značek napříč celým úsekem dálnice v průběhu letošního roku, kdy zejména v úseku mezi MÚK Jihlava (EXIT 112) a MÚK Velké Meziříčí-západ (EXIT 141) nebylo možné vliv předmětného omezení řádně posoudit.

S ohledem na možnosti poskytované prováděcí vyhláškou je tak možné konstatovat, že sledovaného cíle nelze dosáhnout jinými (vhodnějšími) 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 by však řidiči nákladního automobilu, na rozdíl od svislé dopravní značky č. B 22a „Zákaz předjíždění

pro nákladní automobily“, znemožňovala užití levého jízdního pruhu i v případech, kdy je užití tohoto pruhu nezbytné k objíždění.

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 26. června 2024

Elektronický podpis: 26.6.2024
Certifikát autora podpisu:
Jméno: Mgr. Ján Skovajsa
Vydal: PostSignum Qualified CA 4
Platnost do: 26.2.2027 11:17 +01:00

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 přechodné úpravy provozu však nabývá účinnost již pátým dnem.

Příloha

- Dokumentace „D1, km 21–90 – označení zákazu předjíždění pro NA“ (PDPS; AFRY CZ s.r.o., 12/2023)
- Dokumentace „Dálnice D1, úsek km 90,000–112,000, doplnění zákazů předjíždění pro nákladní automobily“ (JPD; DISK s.r.o., č. 040-23, 10/2023),
- Dokumentace „D1, zákaz předjíždění pro nákladní automobily, km 112 – km 125“ (RDS; ZNAKOM s.r.o., č. 24Z00366, 01/2024)
- Dokumentace „D1, zákaz předjíždění pro nákladní automobily v úseku EXIT 141 – EXIT 210 P+L“ (RDS; ZNAKOM s.r.o., 09/2023)

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