

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**OMEZOVÁNÍ TRANZITNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY
A JEJÍ KONTROLA V PRAXI**

Autor práce: Jan Plešák, DiS.

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph. D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2019

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce – v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS a v tištěné podobě knihovnou VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Poděkování

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Ing. Bc. Petru Kumpoštovi, Ph. D. za vedení mé práce, jeho ochotu podílet se svými radami a připomínkami na zpracování mé práce. Dále pak děkuji zástupcům obce Drahelčice za poskytnutí podkladů k problematice omezování tranzitní nákladní dopravy.

ABSTRAKT

PLEŠÁK, J. *Omezování tranzitní nákladní dopravy a její kontrola v praxi : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2019. 63 s. Vedoucí bakalářské práce: Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph. D.

Klíčová slova: dopravní průzkum, dopravní značení, kontrola Policie ČR, nákladní doprava, tranzitní nákladní doprava

Tato práce se zabývá tématem, se kterým se policisté na pozici komunikačního inženýra na dopravních inspektorátech Policie České republiky setkávají stále častěji. Jedná se o problematiku omezování tranzitní nákladní dopravy, se kterou se aktuálně potýká celá řada měst a obcí. Objem tranzitní nákladní dopravy v průběhu let stále roste a přináší s sebou celou řadu negativních jevů, se kterými se zástupci a především obyvatelé dotčených obcí musejí denně potýkat. Práce obsahuje opakovaný průzkum dopravního zatížení tímto druhem silniční dopravy na vybrané pozemní komunikaci, analýzu zjištěných výsledků a návrh možných opatření ke snížení negativních jevů plynoucích z této dopravy. Dále ukazuje na možnosti dohledu nad dodržováním omezení tranzitní nákladní dopravy ze strany Policie ČR. Výsledkem je komplexní řešení tohoto problému.

ABSTRACT

PLEŠÁK, J. *Reduction of Through Lorry Traffic and Its Supervision in Practise : Bachelor Thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2019. 63 p. Supervisor : Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph. D.

Key words: lorry traffic, Police of the Czech Republic inspection, through lorry traffic, traffic signs, traffic survey

The bachelor thesis addresses a topic facing police officers holding the position of road network engineers at road traffic inspectorates of the Police of the Czech Republic with increasing frequency. It covers the issue which, being currently tackled by a substantial number of municipalities, surrounds the reduction of through lorry traffic. As the volume of through lorry traffic has been growing for years, the representatives of the affected municipalities have to face numerous adverse consequences. The bachelor thesis contains repeated research into the traffic burden on a certain road, an analysis of the results, and a proposal to impose possible measures designed to reduce adverse consequences of the above traffic. It also shows the possibilities of Police of the Czech Republic in inspection if reduction of through lorry traffic is complied. As a result it offers a comprehensive solution to the problem.

Obsah

Obsah	6
Úvod.....	8
1 Cíl a metodika bakalářské práce	10
2 Vymezení pojmů	11
3 Obecně k nákladní dopravě	13
3.1 Ukotvení v legislativě České republiky	13
3.2 Logistika nákladní dopravy.....	15
3.3 Charakteristika mezinárodní silniční nákladní dopravy.....	16
3.4 Dálniční a silniční infrastruktura České republiky.....	19
3.5 Zpoplatnění silniční dopravy v České republice.....	20
3.6 Zájmová sdružení silničních dopravců v České republice.....	21
3.7 Dopad provozu a znečištění	22
4 Provedení příslušného dopravního značení.....	24
5 Příklad omezování tranzitní nákladní dopravy na silnici č. II/ 101	26
5.1 Bezpečnostní inspekce	28
5.2 Rozbor dopravní nehodovosti období 2014 – 2018	30
6 Dopravní průzkum	32
6.1 Vlastní dopravní průzkum v roce 2017	34
6.2 Dopravní průzkum obce Drahelčice.....	36
6.3 Vlastní dopravní průzkum v roce 2019.....	37
6.4 Průzkum netranzitní nákladní dopravy v roce 2019	40
7 Navržené dopravní značení	41
7.1 Dopravní značení obecně	41

7.2 Svislé dopravní značení na dálnicích	41
7.3 Svislé dopravní značení na ostatních komunikacích.....	43
7.4 Vodorovné dopravní značení	44
8 Kontrola dodržování omezení tranzitní nákladní dopravy.....	45
8.1 Přestupky v rámci omezení tranzitní nákladní dopravy.....	49
Závěr	51
Seznam použité literatury.....	53
Přílohy.....	58

Úvod

V rámci systemizace služebních míst Policie České republiky je na dopravních inspektorátech zřízena pozice komunikačního inženýra (označovaná jako referent státní správy a samosprávy). Náplní práce takto zařazených policistů je řešení veškeré problematiky týkající se pozemních komunikací z pohledu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Jedná se o specializovanou činnost, vyžadující poměrně vysokou úroveň odborných znalostí. Tito policisté samostatně posuzují územně plánovací dokumentaci a územně plánovací podklady pro obce včetně jejich kontroly. Dále poskytují konzultační a poradenskou činnost na úseku územního plánování a stavebního řádu. Jedná se o vydávání stanovisek pro potřeby orgánů státní správy a právnických i fyzických osob. Tato stanoviska se týkají dopravně – inženýrské problematiky a jsou potřebná pro řízení probíhající v působnosti silničních správních a stavebních úřadů na území dotyčných okresů. Orgánům příslušných úřadů policisté vydávají stanoviska v případech řízení vedených podle zákona o pozemních komunikacích, stanoviska k přepravě nadměrných nákladů, zřizování a provozování reklamních zařízení v silničním ochranném pásmu. Vyjadřují se k dopravnímu značení a dopravnímu zařízení před stanovením jeho místní či přechodné úpravy, k dopravně – inženýrským opatřením v rámci provádění staveb na pozemních komunikacích, k bezpečnosti autobusových linek a jejich zastávkám před udělením licencí dopravcům. V neposlední řadě policisté provádějí analytickou činnost související s vyhodnocováním míst častých dopravních nehod, kdy navrhuji preventivní opatření ke snížení nehodovosti. Jako zástupci policie se účastní místních šetření v místech dopravních staveb, to vše za úzké spolupráce se stavebními úřady, investory, orgány stavebního dozoru a dalších subjektů.

Problematice týkající se dopravy se autor bakalářské práce věnuje více jak 15 let, na pozici komunikačního inženýra pak 4 roky.

Pro bakalářskou práci si tvůrce zvolil téma omezování tranzitní nákladní dopravy. Jedná se o problematiku úzce spjatou s dopravním značením, se kterou se komunikační inženýři na dopravních inspektorátech zabývají čím dál častěji. Autor si zvolil problematiku omezování tranzitní nákladní dopravy na okr. Praha – západ,

konkrétně na sil. č. II/ 101 v úseku mezi městy Rudná a Unhošť. Na uvedenou záležitost je třeba nahlížet nejen v řešeném úseku, ale i v jeho širším okruhu. Omezení dopravy v jednom místě totiž znamená její přesun a rozptýlení do okolí.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Bakalářská práce zahrnuje část teoretickou a dále část praktickou.

Cílem teoretické části je představit čtenáři práce základní pojmy řešené problematiky, obecné problémy a charakteristiky nákladní dopravy, a to jak v České republice, tak v mezinárodním měřítku. Dále se teoretická část dotýká provedení dopravního značení, které je určené k omezování tranzitní nákladní dopravy a kontroly tímto vzniklého omezení na pozemních komunikacích ze strany Policie České republiky.

V praktické části autor práce uvádí konkrétní případ omezování tranzitní nákladní dopravy na vybraném úseku pozemní komunikace. Jako základní podklad byla použita zejména spisová dokumentace obce Drahelčice. Jeho součástí je i bezpečnostní inspekce části řešeného úseku komunikace. Autor práce využil i statistik Policie České republiky k vlastnímu rozboru nehodovosti. Dále autor provedl za spolupráce s dopravní fakultou ČVUT vlastní dopravní průzkum sčítání dopravy zaměřený na výskyt tranzitní nákladní dopravy v předmětném úseku. Tento průzkum byl proveden jak před omezením tohoto úseku, tak i po jeho omezení. Cílem bylo ověření funkčnosti omezení tranzitní nákladní dopravy. Následuje zpracované řešení problematiky formou osazení příslušného dopravního značení.

Jako zdroj informací byla použita odborná literatura a metodika, platná právní úprava a podklady obce Drahelčice.

2 Vymezení pojmů

Tranzitní nákladní doprava – pojem je definován v zákoně o pozemních komunikacích¹. Je to doprava prováděná nákladním vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž největší povolená hmotnost činí 12 tun a více. Za tranzitní nákladní dopravu se nepovažuje užití pozemní komunikace nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla provozovny nebo bydliště dopravce nebo bydliště řidiče, užití pozemní komunikace složkami integrovaného záchranného systému a užití nezbytné pro plnění úkolů ozbrojených sil.

Tranzitní nákladní dopravu lze na silnici II. a III. třídy zakázat nebo omezit stanovením místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, jen je-li možné využít jinou vhodnou trasu včetně trasy vedoucí po pozemní komunikaci podléhající zpoplatnění².

Místní úprava provozu na pozemních komunikacích – je úprava provozu na pozemních komunikacích provedená dopravními značkami, světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály nebo dopravními zařízeními³.

Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích – postup definovaný v zákoně o silničním provozu⁴, při němž příslušný správní orgán postupuje ve vybraných případech podle části šesté správního řádu, která určuje postup při vydávání opatření obecné povahy⁵.

¹ ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997, částka 3, § 24a.

² MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. MD ČR, odbor pozemních komunikací: *Metodická příručka Omezování tranzitní nákladní dopravy* [online], ©2016 [cit. 2018-03-20]. Dostupné z: <https://doprava.kraj-lbc.cz/getFile/id:344711/lastUpdateDate:null>.

³ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, § 61 odst. 2.

⁴ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, § 77 odst. 1-7.

⁵ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. MD ČR, odbor pozemních komunikací: *Metodická příručka Omezování tranzitní nákladní dopravy* [online], ©2016 [cit. 2018-03-20]. Dostupné z: <https://doprava.kraj-lbc.cz/getFile/id:344711/lastUpdateDate:null>.

Příslušný správní orgán – je správní orgán definovaný v zákoně o silničním provozu, kterým je v případě silnic II. a III. třídy místně příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností⁶.

Bezpečnostní inspekce – pojem definovaný v prováděcí vyhlášce zákona o pozemních komunikacích⁷. Bezpečnostní inspekci se rozumí posouzení dopadů stavebních, technických a provozních vlastností komunikace na bezpečnost silničního provozu při jejím užívání a vyhodnocení rizik, která plynou z vlastností komunikace pro účastníky silničního provozu. Bezpečnostní inspekci zajišťuje vlastník nebo správce komunikace zařazené do transevropské silniční sítě. Bezpečnostní inspekci provádí auditor bezpečnosti pozemních komunikací společně s alespoň jednou další fyzickou osobou. Bezpečnostní inspekce se provádí jednou za 5 let. Minimální rozsah bezpečnostní inspekce je uveden v příloze č. 11⁸.

Dopravní nehoda – je událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu⁹.

Silnice – je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd: a) silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu, b) silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy, c) silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace¹⁰.

⁶ ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997, částka 3, § 77 odst. 1 a § 124 odst. 6.

⁷ ČESKO. Vyhláška č. 104/1997 Sb., Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997, částka 36, § 7a.

⁸ ČESKO. Vyhláška č. 104/1997 Sb., Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997, částka 36, § 7a odst. 1-3.

⁹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, § 47 odst. 1.

¹⁰ ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997, částka 3, § 5 odst. 1 a 2.

3 Obecně k nákladní dopravě

Silniční nákladní doprava má podstatný vliv na své okolí, a to jak negativní tak pozitivní. Je předmětem zájmu mnoha soukromých subjektů i zájmu jednotlivých států, který pro ni vytváří a reguluje v podstatě veškeré podmínky.

3.1 Ukotvení v legislativě České republiky

Zákon o pozemních komunikacích definuje pozemní komunikaci jako dopravní cestu určenou k užití silničními a jinými vozidly a chodci (včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti), přičemž pozemní komunikace rozděluje na tyto kategorie: dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.

O zařazení pozemní komunikace do jedné z kategorií rozhoduje příslušný silniční správní úřad na základě jejího určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení. Pro dálkovou a mezistátní dopravu jsou pak zákonem o pozemních komunikacích určeny dálnice a silnice I. třídy, na nichž je omezování tranzitní nákladní dopravy na základě jejich určení vyloučeno. Dálnice a silnice I. třídy jsou ve vlastnictví státu a na dálnicích a vybraných silnicích I. třídy je také státem vybírána úhrada za užití zpoplatněné pozemní komunikace vozidlem o celkové hmotnosti více než 3,5 tuny. V případě silnic II. třídy zákon stanovuje, že jsou určeny pro dopravu mezi okresy a v případě silnic III. třídy k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace. Tyto třídy silnic vlastní příslušné kraje a jejich užití není v současnosti pro vozidla o celkové hmotnosti více než 3,5 tuny zpoplatněno.

Z výše uvedeného vyplývá, že je v zájmu státu, krajů i obcí, aby byly pro tranzitní nákladní dopravu přednostně využívány ty kategorie a třídy pozemních komunikací, které jsou k tomuto účelu určeny a na nichž je za jejich užití vybírán příslušný poplatek (tedy dálnice a silnice I. třídy). V minulosti docházelo s odkazem na

ustanovení § 19 odst. 1 zákona o silničním provozu opakovaně ke zpochybňování možnosti omezovat obecné užívání silnic II. a III. třídy pro tranzitní nákladní dopravu, a to i přes skutečnost, že samo Ministerstvo dopravy připouštělo, aby na základě určení a dopravního významu silnic II. a III. třídy došlo k omezení průjezdu tranzitní nákladní dopravy po těchto silnicích. Z tohoto důvodu byla navržena legislativní úprava, která tuto možnost výslovně připouští a stanovuje pro ni podmínky. Legislativní úprava byla provedena zákonem č. 268/2015 Sb.¹¹, který mimo jiné vložil do zákona o pozemních komunikacích nové ustanovení § 24a, které nabylo účinnosti dne 31. prosince 2015.

Na jeho základě lze na silnici II. a III. třídy zakázat nebo omezit tranzitní nákladní dopravu prováděnou nákladním vozidlem nebo jízdní soupravou, jejichž největší povolená hmotnost činí 12 tun a více, a to stanovením místní úpravy provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu. Stanovení lze vydat pouze za podmínky, že je možné využít jinou vhodnou trasu, za takovou trasu se ovšem považuje i trasa vedoucí po pozemní komunikaci podléhající zpoplatnění. Typickými silnicemi, pro něž lze toto opatření užít, jsou silnice II. a III. třídy vedoucí v souběhu s úsekem dálnice nebo silnice I. třídy, jehož užití je zpoplatněno, nebo v jejich blízkosti. Další typem jsou silnice II. a III. třídy, které slouží jako spojka mezi dvěma úseky dálnice nebo silnice I. třídy, a tranzitní nákladní doprava tyto spojky používá buď, aby si tudy zkrátila cestu nebo aby se vyhnula úseku dálnice nebo silnice I. třídy, jehož užití je zpoplatněno¹².

Samotná možnost omezování tranzitní nákladní dopravy vzešla z důvodové zprávy k zákonu č. 268/2015 Sb.¹³. Nově navržené ustanovení v zákoně je speciální úpravou podmínek pro umístování dopravního značení podle § 78 odst. 1 a 2 zákona č. 361/2000 Sb., tj. upravilo dodatečné podmínky, za kterých lze umístit místní značení na silnice II. a III. třídy, konkrétně dopravní značku zákazu vjezdu pro tranzitní nákladní dopravu. Navrhovaný § 24a nestanovuje speciální procesní úpravu (zde se plně

¹¹ ČESKO. Zákon č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2015, částka 21.

¹² MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. MD ČR, odbor pozemních komunikací: *Metodická příručka Omezování tranzitní nákladní dopravy* [online], ©2016 [cit. 2018-03-20]. Dostupné z: <https://doprava.kraj-lbc.cz/getFile/id:344711/lastUpdateDate:null>.

¹³ OBEC DRAHELČICE. *Důvodová zpráva k zákonu č. 268/2015 Sb., změna zákona o pozemních komunikacích* [online], ©2014 [cit. 2018-02-16]. Dostupné z: https://www.drahelcice-obec.cz/assets/File.ashx?id_org=3153&id_dokumenty=2643.

použije § 77 zákona č. 361/2000 Sb.). Ve vztahu k úpravě podmínek stanovování dopravního značení v § 78 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. obsahuje navržené ustanovení dodatečnou podmínku, která se použije vedle podmínek obecných. Touto doplňkovou podmínkou je existence objízdné trasy pro tranzitní dopravu. Obecné podmínky zachování bezpečnosti a plynulosti dopravy jsou zachovány, stejně tak jako podmínka existence veřejného zájmu na umístění dopravního značení (v tomto případě zejména ochrana komunikací, které nebyly stavěny pro těžká nákladní vozidla, ochrana obyvatel před nadměrným hlukem, zplodinami apod.).

Pojem tranzitu není specificky pozitivně vymezen, navrhuje se vycházet z jeho obecného významu, tj. tranzit jako doprava, která dotčeným místem pouze projíždí a nemá zde svůj start ani cíl. Pro zamezení případných sporů o existenci nebo neexistenci tranzitní dopravy v hraničních případech obsahuje navržené ustanovení negativní vymezení tranzitu, tj. určení případů, ve kterých se o tranzitní dopravu nejedná¹⁴.

3.2 Logistika nákladní dopravy

Nákladní doprava zaznamenává v posledních letech výrazný nárůst, a je proto zodpovědná za velkou část dopravních problémů. Jednu z možností snižování objemu nákladní dopravy zejména v městských aglomeracích představuje spolupráce dopravních společností s cílem zachytit příchozí proudy zboží vně městských oblastí, a tyto pak společně přepravit jejich příjemcům (centra nákladní dopravy a city logistika).

U city logistiky, resp. městské logistiky, se jedná zpravidla o spolupráci mezi spedicemi v oblasti sdružených dodávek velkým příjemcům s vysokou frekvencí dodávek nebo do problémových oblastí (např. centra měst, pěší zóny). Princip spočívá v tom, že zboží určené k dodávce do centra města se dodá nejprve na decentralizovaný,

¹⁴ OBEC DRAHELČICE. *Důvodová zpráva k zákonu č. 268/2015 Sb., změna zákona o pozemních komunikacích* [online], ©2014 [cit. 2018-02-16]. Dostupné z: https://www.drahehcice-obec.cz/assets/File.ashx?id_org=3153&id_dokumenty=2643, II. Zvláštní část, k bodu 43.

z dopravního hlediska výhodně umístěný logistický terminál. Tam se dodávky roztřídí a sestaví tak, aby mohly být doručeny s co nejnižšími náklady na ujetou trasu a při maximálním vytížení vozidel. Pomocí inteligentních systémů city logistiky se díky efektu sdružování ušetří mnoho jízd nákladních automobilů. Zúčastnění speditéři profitují z úspor v nákladech i čase, dopady dopravy na životní prostředí se snižují a zvyšuje se kvalita života ve městech.

K usměrňování nákladní dopravy a její minimalizaci přispívají také opatření regulační politiky, jako např. zákazy jízd nebo koncepce vedení nákladní dopravy, jejichž cílem je vytlačení těžkotonážní dopravy z citlivých oblastí.

Také urbanistická opatření, jako např. utváření silničního prostoru, mohou přispět k minimalizaci negativních dopadů nákladní dopravy. Za zmínku stojí např. nakládací zóny, pruhy nebo podobná opatření zabraňující omezování dopravního toku na hlavních dopravních tepnách právě vykládanými nákladními automobily.

Vnitropodniková opatření a opatření překračující rámec podniku, jakož i opatření ze strany příjemců či dopravců mohou pomoci optimalizace podmínek přejímání zboží resp. dodacích podmínek (zlepšení logistických rozhraní) zvyšovat vytíženost automobilů, a tím snižovat objem jízd. Za zmínku stojí také intermodální opatření, tedy koncepce propojující různá odvětví dopravy, zaměřené na optimální využívání kapacit infrastruktury různých odvětví dopravy¹⁵.

3.3 Charakteristika mezinárodní silniční nákladní dopravy

Silniční a obzvláště kamionová doprava celosvětově náleží k progresivně se rozvíjejícím dopravním oborům. Svojí relativní rychlostí, operativností a dostupností patří k velmi tvrdým konkurentům dalších dopravních oborů.

¹⁵ BECKER, Udo J. Základy dopravní ekologie. Praha: Ústav pro ekopolitiku, 2008. ISBN 978-80-87099-05-6, s. 156.

Obecně se jako tzv. základní poslání kterékoliv nákladní dopravy (přepravy) uvádí to, že propojuje výrobu, obchod a spotřebu.

Významným faktorem při této činnosti je tzv. optimální přepravní vzdálenost. U silniční nákladní dopravy se jedná o přepravu jak na malé vzdálenosti (do 100 km, tzv. doprava místní a regionální), tak při přepravách na velké vzdálenosti (doprava dálková, resp. vnitrostátní či mezinárodní). Význam silniční nákladní dopravy není jen v její „přímé“ podobě, tj. především v její celovozové podobě – byť se bezesporu jedná o přepravu nejrozšířenější. Její význam spočívá také v rámci systémů nedoprovázené kombinované přepravy – při realizaci svozů a rozvozů intermodálních přepravních jednotek (zejména kontejnerů ISO, vyměnných nástaveb a vertikálně manipulovatelných návěsů – tzv. intermodálních návěsů) jak mezi zákazníky (odesílateli, příjemci), tak mezi terminály (překladišti) kombinované přepravy. Zde se zejména jedná o přepravu na tzv. první a poslední míli. Realizace kombinovaných přepravních systémů je uplatňována v rámci tzv. udržitelného rozvoje společnosti, resp. udržitelné dopravy.

V logistických systémech je právě na silniční nákladní dopravě často založena řada logistických technologií, jako je *just in time* (v tzv. automotive/ automobilovém průmyslu rovněž *just in sequence*) či *hub and spokes*. Dále se jedná o přepravy „z domu do domu“ (*door to door*), což v ostatních dopravních oborech zpravidla není možné, resp. s výjimkou vleček v železniční dopravě, ani možné být nemůže.

Na druhou stranu však právě v silniční dopravě stále přibývá nejrůznějších problémů, z nichž řada má zcela zásadní význam pro samu lidskou existenci. Z problémových okruhů lze uvést např. nevyhovující silniční a dálniční infrastrukturu, růst nehodovosti, prohlubující se negativní dopady silniční přepravy na životní prostředí, ale v posledních několika letech také např. požadavky některých států EU na plnění tzv. minimální mzdy řidičů. V důsledku toho sílí snahy o zdokonalení silniční dopravy, resp. jejich konkrétních článků, rostou tak i náklady na její rozšiřování, údržbu apod.

V současné době je např. v oblasti zavádění nových dopravních technologií v silniční nákladní dopravě „trnem v oku“ řadě zájmových skupin tzv. modulární koncept silničních nákladních souprav (soupravy s délkou až 25,25 metru), který

posouvá efektivnost a ekologičnost provozu (resp. přeprav) na podstatně vyšší úroveň než má dosavadní (běžná) silniční nákladní doprava¹⁶.

Současná tržní situace v nákladní přepravě je výrazně obecně tzv. pro – silniční. Tento fakt jasně odráží aktuální *modal split* (tj. dělba přepravní práce na dopravním trhu) v Evropě.

Nároky na silniční dopravu a přepravu rostou nejen co do objemu přeprav, ale zvyšují se také nároky na jejich kvalitu a konkrétní požadavky na individuální kvalitu přeprav jednotlivých přepravních komodit v konkrétních relacích. V souvislosti s tím stále roste i význam snižování energetických nároků silniční dopravy.

Mezinárodní silniční nákladní přeprava je z celospolečenského, resp. národohospodářského hlediska relativně dražší než např. přeprava železniční, i když běžné přepravné by většinou nasvědčovalo pravému opaku. Tento stav je charakteristický zejména proto, že v cenách silničních přeprav jsou dosud relativně málo zohledněny náklady na odstraňování negativních dopadů na životní prostředí a náklady na infrastrukturu, resp. tzv. externí náklady silniční dopravy (tyto vztahy však zatím zůstávají komplexně nedořešené nejen v ČR či v EU, ale *de facto* celosvětově).

Nicméně platí, že právě silniční doprava prováděná našimi dopravci, je velmi často jedinou (resp. kvalitativně i cenově únosnou) přepravou, která v řadě případů vůbec umožňuje realizaci konkrétních obchodních operací našim hmotným zbožím.

Zejména cena přepravného a kvalita bývají v současnosti zpravidla nejvyhledávanějšími faktory, které ve svých důsledcích (neexistující tarify, ceny za přepravu jsou na smluvní, resp. na tržní bázi) způsobují mnohdy až nekontrolovatelný rozmach silničních přeprav, a to se všemi uváděnými negativními důsledky.

Situace na přepravním trhu je v ČR do jisté míry také důsledkem zcela neregulovaného nárůstu počtu dopravců. Ten částečně zapříčinil dílčí převis nabídky přepravních kapacit našich dopravců na mezinárodním trhu.

Co se týče dopravního trhu EU, pak neexistence regulace počtu dopravců ze států EU (ze strany orgánů EU) má za následek nekontrolovanou expanzi

¹⁶ NOVÁK, Radek. Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasilatelství. V Praze: C.H. Beck, 2018. ISBN 978-80-7400-041-6, s. 10.

mezinárodních silničních nákladních dopravců z některých států (zejména Polska, Rumunska, některých států Pobaltí) nejen na přepravní trhy tzv. starých států EU, ale např. i na přepravní trh ČR. Tato situace se ale netýká jen třetizemních přeprav, ale zasahuje také do exportních, importních a kabotážních přeprav. Je to právě tato situace, při níž dochází k omezování podnikatelských aktivit domácích dopravců, která doopravdy vedla některé státy EU k opatřením, jež mají pod nejrůznějšími záminkami omezit vliv cizích (nenárodních) dopravců na jejich přepravním trhu. Že však tato situace v mnoha aspektech popírá samotné základy volného tržního fungování EU, je ale také zřejmé. Možné národní (resp. mezinárodní) institucionální zásahy jsou však zde do značné míry omezené, i když některé byly přece úspěšně realizovány, např. upřednostňování ekologicky čistších a bezpečných vozidel¹⁷.

3.4 Dálniční a silniční infrastruktura České republiky

Stávající silniční infrastruktura ČR plně neodpovídá současným potřebám výroby i života společnosti, nestačí především tempu nárůstu intenzit. Silniční síť na území ČR je sice z hlediska hustoty plně vyhovující, hustota základní silniční sítě činí 0,7 km na km² (v případě zahrnutí místních komunikací dosahuje hustota hodnoty 1,44 km na km²). Problémem je však zanedbanost a nízká kvalita sítě.

Dlouhodobě přibývá komunikací, jejichž stav je havarijní (špatný stav vozovky, nedostatečná únosnost, vyjeté koleje, trhliny, výtluky). Kvalitu sítě dále snižují nevhodné směrové a výškové vedení trasy, nevyhovující šířkové uspořádání, lokální závady (náhlá zúžení vozovky, nepřehledné oblouky o malém poloměru, nedostatečné rozhledové poměry, vysoký počet úrovnových železničních přejezdů) atd. K neuspokojivému stavu silniční a dálniční sítě rovněž přispělo dlouhé období nedostatečného financování.

Rozhodující dopravní význam mají dálnice a silnice I. třídy, proto je strategickým záměrem při restrukturalizaci a modernizaci silniční sítě ČR dostavba sítě

¹⁷ NOVÁK, Radek. Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasilatelství. V Praze: C.H. Beck, 2018. ISBN 978-80-7400-041-6, s. 11 a 12.

dálnic. Z plánovaného rozsahu dálniční sítě bylo k 1. 1. 2018 v provozu 1 247,5 km. Dálnice spolu se silnicemi I. třídy představují zhruba 13 % celkové délky silniční sítě, které přenášejí cca 53 % celkového dopravního výkonu. Zbýlý dopravní výkon připadá na silnice II. a III. třídy.

Česká republika je pro svoji zeměpisnou polohu i tvar území jednou z nejvíce zatížených zemí Evropy z hlediska tranzitní dopravy. Přes naše území směřuje celá řada mezinárodních silničních tahů. Základní síť je označována dvoucifernými čísly končícími „0“ nebo „5“, přičemž sudá čísla označují trasy ve směru západ – východ a lichá ve směru sever – jih¹⁸.

3.5 Zpoplatnění silniční dopravy v České republice

Rostoucí ekologické zatížení prostřední je spojeno především s růstem silniční dopravy, jejíž uživatelé neplatí úplné náklady a těží ze silniční sítě jako z veřejného statku, čímž je vyvoláváno trvalé napětí mezi potřebou kapacit, úhradou jejich nákladů a vyvolaným růstem poptávky, který mimojiné tkví i v suboptimálních rozhodnutích uživatelů silniční infrastruktury. Nutno však uvést, že vedle zpoplatnění infrastruktury se v sektoru dopravy využívá řada dalších ekonomických nástrojů, např. poplatky za registraci vozidla, silniční daň a spotřební daň z minerálních olejů (pohonných hmot)¹⁹.

Poplatky od uživatelů dopravních cest byly vybírány již před tisíciletími (zpoplatnění v „silniční“ dopravě bylo použito již před 2 700 lety v Babylonu), navzdory izolovanosti tehdejších systémů byly v různých částech světa používány srovnatelné finanční nástroje. Poplatky za použití komunikací mají proti silniční dani či spotřební dani z minerálních olejů jiný charakter. Opravňují vozidlo použít specifickou infrastrukturu (úsek dálnice, velké mosty, tunely apod.). Zpoplatnění užití dálnice či vybraných úseků infrastruktury znatelně odlehčí veřejným rozpočtům, které kryjí náklady na silniční infrastrukturu. Získané finanční prostředky je však nutné účelně

¹⁸ NOVÁK, Radek. Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasilatelství. V Praze: C.H. Beck, 2018. ISBN 978-80-7400-041-6, s. 30 a 31.

¹⁹ NOVÁK, Radek. Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasilatelství. V Praze: C.H. Beck, 2018. ISBN 978-80-7400-041-6, s. 31.

využít na rekonstrukce a údržbu silniční a dálniční sítě. Zpoplatnění užívání silnic a dálnic ovšem nemá význam jen pro financování silniční infrastruktury. V poslední době se stále více stává také nástrojem pro řízení a ovlivňování dopravy, a to i v rámci individuálního motorismu²⁰.

Zavedení mýta v lednu 2007 vyvolalo diskusi k četnosti objíždění zpoplatněných úseků. Příliš vysoké poplatky na zpoplatněných dálnicích a jiných úsecích silnice pro vozidla s celkovou hmotností nad 12 tun mohou vést k vyšší míře obcházení povinnosti toto mýto platit v podobě objíždění těchto zpoplatněných tras po silnicích I., II. nebo i III. třídy, čímž může dojít k mnoha negativním jevům. Volba použití objížděné trasy závisí např. na celkové délce této trasy, délce zpoplatněného úseku, kvalitě objížděné trasy (např. na počtu obcí na trase, sklonových a směrových poměrech a dalších parametrech jako je šířka, podjezdová výška, zatížitelnost mostů, počet křižovatek se světelnou signalizací nebo křižovatek s povinností dát přednost v jízdě, případně okružních křižovatek²¹.

3.6 Zájmová sdružení silničních dopravců v České republice

Liberalizace přepravního trhu v oblasti mezinárodní silniční dopravy přinesla celou řadu zásadních změn. Přitom je třeba mít na zřeteli, že se od té doby jednalo o oblast, která byla velmi přísně regulovaná a sledovaná. Bezesporu zásadní změnou bylo velmi výrazné omezení státních zásahů a regulací.

Od roku 1990 se situace v mezinárodní silniční nákladní dopravě začala velmi razantně měnit. Již v tu dobu začali do ČR v oblasti silniční dopravy a samo sebou také v mezinárodní silniční dopravě podnikat soukromí dopravci. Tato nová situace přinesla i první pokusy o jejich sdružování na nové, podnikatelské bázi.

²⁰ NOVÁK, Radek. Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasilatelství. V Praze: C.H. Beck, 2018. ISBN 978-80-7400-041-6, s. 33 a 34.

²¹ ČARSKÝ, Jiří. *Vývoj nákladní dopravy na vybrané síti pozemních komunikací v ČR v souvislosti s jejich zpoplatněním a dalšími opatřeními = Development of goods traffic on selected road network in the Czech Republic in context of electronic fee collection and other provisions.* V Praze: České vysoké učení technické, 2008. Habilitační přednášky. ISBN 978-80-01-04055-3. s. 7 a 8.

Pro orientaci lze uvést, že počátkem roku 2017 disponovalo povolením Společenství (eurolicencí) v ČR necelých 11 000 mezinárodních silničních nákladních dopravců (jedná se i o dopravce s menšími vozidly mezi 3,5 a 6 tun, na jejich mezinárodní provoz není potřeba zahraničních vstupních povolení), u nichž je evidováno necelých 80 tisíc kamiónů, resp. vozidel nad 3,5 tun celkové hmotnost (dle zdrojů Ministerstva dopravy ČR). To je vzhledem k velikosti našeho území i počtu obyvatel nebývalý počet a ČR je z tohoto důvodu plným právem považována za „kamionovou velmoc“. Velmi pozitivní je fakt, že z tohoto počtu více než polovina splňuje ekologické a bezpečnostní požadavky minimálně podle normy EURO V.

V silniční dopravě postupně vznikla řada různorodých (ale i v některých případech zase zanikla či přestala být aktivní) zájmových sdružení, svazů, společenstev, asociací, unií, cechů apod. Z těchto společenství je vhodné uvést např. ČESMAD BOHEMIA, Společenství autodopraců Čech a Moravy (SAČM), Svaz dopravy, Svaz průmyslu a dopravy ČR, Svaz spedice a logistiky ČR, Sdružení podnikatelů, Odborový svaz dopravy, Moravskoslezský svaz autodopraců, Asociace dopravních, spedičních a servisních firem Čech, Moravy a Slezska²².

3.7 Dopad provozu a znečištění

Tato část popisuje dostupné předpovědi ve změně provozu, znečištění ovzduší a hluku způsobených změnami ve velikosti nákladních vozidel a váhových limitů. Provoz, znečištění a hluk jsou posuzovány společně, protože jsou nejdůležitější přímo v obydlených oblastech a závisí na vztahu mezi množstvím nákladních vozidel a tím co je charakteristické pro provoz v dané oblasti. Nákladní doprava se rozprostře do ostatních komunikacích, pokud budou různé limity pro různé typy komunikací. Pokud budou nová nákladní vozidla delší nebo hůře manévrovatelná nebo budou mít slabší výkon k poměru jejich váhy, tak množství najetých kilometrů každého nákladního vozidla způsobí významnější odchylku v dopravě, než najeté kilometry nákladních vozidel, které bychom těmito novějšími nahradili. Změny v nákladní dopravě

²² NOVÁK, Radek. Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasílatelství. V Praze: C. H. Beck, 2018. ISBN 978-80-7400-041-6, s. 109 a 110.

a jakékoliv související změny v důsledku dopravní zácpy budou mít za následek změnu nákladů při cestování po dálnici pro ostatní její uživatele, kteří kvůli tomu mohou jezdit v jiný čas, zvolit si jinou trasu nebo dokonce upravit množství svých cest. Dalším následkem může být i rozhodování o budování podniků a umístění skladů v dané lokalitě. Emise nákladních vozidel se změní, protože nová větší nákladní vozidla budou mít většinou lepší spotřebu paliva na kilometr jízdy a také, protože se může upravit rychlost a zrychlení vzhledem k jiným poměrům výkonu a váhy vozidla. Změny v množství a typu provozu ovlivní též chování ostatních řidičů. Změní se, jak budou předjíždět nebo se pohybovat po dálnici. Podle toho, jak často bude zácpa a jak bude dlouhá, bude jiná rychlost ostatních vozidel a to opět změní počet emisí všech vozidel²³. Nákladní vozidla se navrhuje typicky dle dvou parametrů. Výkon určuje rychlost a zrychlení a délka určuje nároky na prostor v proudu dopravy a chování dalších projíždějících vozidel²⁴.

²³ NATIONAL RESEARCH COUNCIL (U.S.). COMMITTEE FOR THE STUDY OF THE REGULATION OF WEIGHTS, LENGTHS, AND WIDTHS OF COMMERCIAL MOTOR VEHICLES. *Regulation of weights, lengths, and widths of commercial motor vehicles : Special Report 267*. United States : National Academies Press, 2002. 282 s. ISBN 9780309077019. s. 80-81.

²⁴ NATIONAL RESEARCH COUNCIL (U.S.). COMMITTEE FOR THE STUDY OF THE REGULATION OF WEIGHTS, LENGTHS, AND WIDTHS OF COMMERCIAL MOTOR VEHICLES. *Regulation of weights, lengths, and widths of commercial motor vehicles : Special Report 267*. United States : National Academies Press, 2002. 282 s. ISBN 9780309077019. s. 85.

4 Provedení příslušného dopravního značení

Dopravní značení určené k omezování tranzitní nákladní dopravy se provádí v souladu s příslušnými ustanoveními zákona o silničním provozu²⁵, jeho prováděcí vyhlášky²⁶ a technickými podmínkami²⁷. Tato vyhláška zavedla pro tyto účely dvě novinky. První novinkou je možnost uvádět celkovou hmotnost nákladního vozidla přímo do svislé dopravní značky B4 „Zákaz vjezdu nákladních vozidel“. Druhou novinkou je zavedení zvláštní dodatkové tabulky E14 „Tranzit“, která omezuje platnost dopravní značky pro tranzitní dopravu.

Obrázek 1: Zákazová dopravní značka B4 s dodatkovou tabulkou E14²⁸



V návaznosti na ustanovení § 24a zákona o pozemních komunikacích omezuje tato dodatková tabulka platnost značky, pod níž je umístěna, na nákladní vozidla, pro

²⁵ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, § 78.

²⁶ ČESKO. Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2015, částka 122, § 2.

²⁷ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, ČKAIT STŘEDISKO VZDĚLÁVÁNÍ A INFORMACÍ. *TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích* [DVD disk]. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, odbor pozemních komunikací, ©2017 [cit. 2018-03-10]

²⁸ ČESKO. Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2015, částka 122.

něž užití takto označeného úseku není nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo obvyklého bydliště dopravce nebo řidiče. Sestava dopravních značek se umísťuje na začátku úseku silnice II. nebo III. třídy v oblasti, kde je průjezd tranzitní nákladní dopravy zakázán nebo omezen. Pro upozornění na zákaz nacházející se za křižovatkou, je možné tuto sestavu použít spolu s dodatkovou tabulkou E 7a „Směrová šipka pro směr přímo“ nebo s dodatkovou tabulkou E 7b „Směrová šipka pro odbočení“. Výše uvedenou sestavu je možné také vložit do odpovídajících informativních dopravních značek, které vyjadřují způsob řazení do jízdnic pruhů před křižovatkou.

Je-li účelné o nově zřízeném zákazu informovat také řidiče na dálnicích a silnicích v přilehlé oblasti, je možné na časově omezenou dobu (doporučuje se nejvýše 1 rok) použít pro zvýšení informovanosti svislou dopravní značku IP22 „Změna organizace dopravy“ s vyobrazením výše uvedené sestavy značek a s upřesněním silnice či lokality, na níž se takový zákaz či omezení vztahuje²⁹.

Je-li na dodatkové tabulce nebo na značce pod symbolem nákladního automobilu uvedena hodnota nejvyšší povolené hmotnosti (uvádí se v tunách), platí značka pro vozidla o nejvyšší povolené hmotnosti převyšující tuto hodnotu. U jízdnic soupravy je rozhodný součet nejvyšších povolených hmotností všech vozidel soupravy³⁰.

²⁹ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. MD ČR, odbor pozemních komunikací: *Metodická příručka Omezování tranzitní nákladní dopravy* [online], ©2016 [cit. 2018-03-20]. Dostupné z: <https://doprava.kraj-lbc.cz/getFile/id:344711/lastUpdateDate:null>.

³⁰ ČESKO. Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2015, částka 122, s. 14.

5 Příklad omezování tranzitní nákladní dopravy na silnici

č. II/ 101

V květnu 2017 podala obec Drahelčice na Policii České republiky, Dopravní inspektorát Praha venkov- ZÁPAD návrh na novou místní úpravu dopravního značení na sil. č. II/ 101 v úseku mezi obcemi Rudná a Unhošť. Návrh spočíval v omezení (zákazu) vjezdu tranzitní nákladní dopravy nad 12 tun. Obec Drahelčice spolu s ostatními okolními obcemi ležícími na trase sil. č. II/ 101 jsou zatíženy provozem nákladní dopravy. Toto se negativně projevuje v mnoha ohledech, počínaje poškozováním komunikací těžkou nákladní dopravou, zvýšeným hlukem (viz níže) a emisemi (negativní vliv na zdraví obyvatel obcí), konče zvýšenou nehodovostí, snížením plynulosti silniční dopravy v některých místech na trase či poškozováním staveb přilehlých k předmětné komunikaci vlivem průjezdů těžké nákladní dopravy. V neposlední řadě rovněž dochází ke škodě na úkor příjmů státního rozpočtu, neboť vyhýbáním se zpoplatněným úsekům dálnic dochází k menšímu výběru mýtného. Souběžně s tím rostou finanční náklady na opravy komunikací, na které se tranzitní nákladní doprava přesouvá při svém odklonu z dálnic, což znamená zvýšenou finanční zátěž jak obcí, tak krajských správců komunikací.

V roce 2013 proběhlo v obci Drahelčice měření hluku z pozemní dopravy (jednalo se o měření hluku v pracovním a mimopracovním prostředí v chráněném venkovním prostoru stavby čp. 20 na ulici V Brance, která leží u sil. č. II/ 101). Výsledkem bylo zjištění, že hladina hluku akustického tlaku (po příslušných korekcích) byla v denní době 67,4 ($\pm 1,3$) dB, v noční době pak 58,6 ($\pm 1,3$) dB³¹. Ve smyslu nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací³² je přitom hygienický limit pro hluk z pozemní dopravy v chráněném venkovním prostoru stavby v denní době stanoven na 70 dB (v době 06 - 22 hodin), v noční době pak 60 dB (v době 22 - 06 hodin). Naměřené hladiny hluku se tedy pohybují na samé

³¹ ZDRAVOTNÍ ÚSTAV SE SÍDLEM V ÚSTÍ NAD LABEM, ZKUŠEBNÍ LABORATOŘ HRADEC KRÁLOVÉ. *Protokol o měření hluku v mimopracovním prostředí*. Protokol číslo 94/2013/FFKO. 2013. Kolín, s. 5.

³² ČESKO. Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2011, částka 97, § 12.

limitní hranici. Podle odborných zdravotnických vyjádření hluk na úrovni 70 dB má již trvalé negativní účinky na zdraví. U nočního hluku pak toto již platí nad 45 dB³³.

Jako návrh objízdné trasy pro tranzitní nákladní dopravu byla navržena tato trasa: dálnice D5 (kilometr 0 až 5), dálnice D0 (Pražský okruh, mezi sjezdy 23 až 26) a dálnice D6 (kilometr 1 až 12). Samotný úsek omezení na sil. č. II/ 101 je vymezen od křižovatky sil. č. II/ 101 a sil. č. II/ 605 v městě Rudná ke křižovatce sil. č. II/ 101 a sil. č. II/ 201 v městě Unhošť³⁴. Navržená náhradní objízdná trasa je dlouhá 21,7 kilometru a lze ji projet za 13 minut. Stávající trasa po sil. č. II/ 101 je dlouhá 11,5 kilometru s dobou jízdy 14 minut. Objízdná trasa vedoucí po výše uvedených dálnicích je tedy z časového hlediska doby jízdy i výhodnější. Přesná mapa objízdné trasy je přiložena v příloze č. 1 a 2.

Z pohledu širších vztahů obec Drahelčice leží na sil. č. II/ 101, která tvoří okruh délky 133 km kolem Prahy. Její dopravní zatížení už převzal v posuzované části Pražský okruh (D0, komunikace dálničního uspořádání, směrově dělená). Poloha komunikace však stále odpovídá její historické funkci. Úsek, na němž leží Drahelčice, tvoří propojení mezi dálnicí D5 (úsek mezi městy Praha a Beroun) a dálnicí D6 (úsek mezi městy Praha a Karlovy Vary). V místě kde ji přetíná dálnice D6 pak pokračuje jako sil. č. I/ 61 směrem do Kladna. Tato poloha generuje zbytnou dopravu, a to i těžkou nákladní. Na tento nešvar poukazuje i poměr nákladní dopravy v celkovém zatížení 27,5 %³⁵.

Podle celostátního sčítání dopravy z roku 2010 (dále jen CSD 2010) patří předmětný úsek sil. č. II/ 101 do kategorie 1 000 až 5 000 vozidel za 24 hodin³⁶. Výsledky CSD 2010 poskytují informace o intenzitách automobilové dopravy na dálniční a silniční síti ČR v roce 2010 a navazují na výsledky z předchozích celostátních

³³ OBEC DRAHELČICE. *Věc: Návrh na novou místní úpravu- stanovení dopravního značení zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12t na silnici II/101 s dodatkovými tabulkami*. Značka: OUDRA 0533/2017/PDu. 2017. Drahelčice, s. 3.

³⁴ OBEC DRAHELČICE. *Věc: Návrh na novou místní úpravu- stanovení dopravního značení zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12t na silnici II/101 s dodatkovými tabulkami*. Značka: OUDRA 0533/2017/PDu. 2017. Drahelčice, s. 1.

³⁵ ATELIÉR MALÝCH OKRUŽNÍCH KŘÍŽOVATEK ING. PETRA NOVOTNÉHO. *II/101, Podklad pro stanovení DZ, Technická zpráva*. Číslo zakázky 60/2/16. 13.3.2017. Pardubice, s. 4.

³⁶ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. ŘSD ČR: *Celostátní sčítání dopravy 2010* [online], ©2011 [cit. 2018-02-02]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/intenzitytable/default.aspx?s=1-2289>.

sčítání dopravy (z roku 2005 a starších). Na silnicích jsou intenzity dopravy stanoveny z výsledků ručních průzkumů podle termínů CSD 2010³⁷ pomocí přepočtových koeficientů variací intenzit dopravy. Oproti předchozím celostátním sčítáním dopravy (2005 a starším) byly koeficienty zpřesněny a více diferencovány podle charakteru provozu na komunikaci. Uváděné hodnoty jsou ročním průměrem denních intenzit dopravy ve vozidlech za 24 hodin. Nákladní vozidla s přívěsy a tahače s návěsy se na rozdíl od předchozích výsledků celostátních sčítání dopravy počítají za jedno vozidlo. Pro zdůraznění této změny bylo upraveno označení kategorií vozidel³⁸.

Komunikace sil. č. II/ 101 mezi obcemi Unhošť a Rudná byla zatížena tranzitní zbytnou dopravou, zejména mezi dálnicemi D5 a D6. Tato komunikace směrovým ani šířkovým uspořádáním nebyla vhodná pro provoz tranzitní kamionové dopravy. V době podání návrhu na omezení průjezdu tranzitní nákladní dopravy bylo již omezení nákladní dopravy nad 26 tun platné ve městě Unhošť. Cílem návrhu obce Drahelčice a dalších obcí bylo navrhnout dopravní značení tak, aby se zamezilo průjezdu tranzitní kamionové dopravy mezi dálnicí D6 a D5, případně mezi D5 a městem Kladno. Dopravní značení bylo nutné řešit komplexně a stejnou formou v celé dotčené oblasti. Informativní značení o omezení nákladní dopravy bylo proto navrženo již na sjezdech z dálnice D5 a D6. Dále pak na sil. č. II/ 101 a sil. č. II/ 201 (zde šlo již o samotný začátek úseku s omezením pro vozidla přesahující hmotnost 12 tun)³⁹.

5.1 Bezpečnostní inspekce

Na základě žádosti obce Drahelčice provedla odborná firma bezpečnostní inspekci průtahu sil. č. II/ 101 (ulic Hořelická, Na Návsi, V Brance, Úhonická) v úseku od začátku po konec obce Drahelčice. V rámci inspekce bylo vytipováno několik problematických lokalit, které mohly mít negativní vliv na

³⁷ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. ŘSD ČR: *Celostátní sčítání dopravy 2010* [online], ©2011 [cit. 2018-02-02]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>.

³⁸ <http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>.

³⁹ ATELIÉR MALÝCH OKRUŽNÍCH KŘÍŽOVATEK ING. PETRA NOVOTNÉHO. *II/101, Podklad pro stanovení DZ, Technická zpráva*. Číslo zakázky 60/2/16. 13.3.2017. Pardubice, s. 4 a 5.

bezpečnost, plynulost a ostatní důležité aspekty v provozu na pozemních komunikacích. Jedním z hledisek inspekce bylo i posouzení pohybu vozidel ve vybrané problematické křižovatce.

Křižovatka ulic Lípová, V Brance a Na Návsi byla po prověření vlečných křivek průjezdu nákladní soupravy (viz příloha č. 3) vyhodnocena jako potenciálně nebezpečná. Bylo zde zjištěno nedostatečné rozšíření jízdních pruhů ve směrovém oblouku na sil. č. II/ 101. Šířkové uspořádání zde neumožňuje bezpečné míjení autobusu s nákladním vozidlem. Návěs délky 18,0 m již zasahuje do protisměrného jízdního pruhu v šířce 1,5 m, a to v případě dodržení jízdní stopy. Tahače s návěsem zde najíždí do protisměru v ještě větší míře, až přes polovinu protisměrného jízdního pruhu.

Na stavu komunikace, jak technickém, tak z pohledu dopravně inženýrského, bylo zjištěno hluboké podinvestování a zřejmý chaotický a nejednotný charakter úprav. Chybí stavební prvky typické pro intravilánu obce, např. funkční obrubníky, chodníky, odvodnění do uličních vpustí, kvalitní vodorovné dopravní značení, (alespoň v křižovatkách). V krytu vozovky byly nalezeny patrné poruchy (tzv. mozaikový rozpad živice), které signalizují neúnosnou konstrukci vozovky a její nedostatečnou odolnost proti promrzání. Šířkové uspořádání komunikace sil. č. II/ 101 je celkově nehomogenní.

Jako řešení navrhnul auditor vyloučení nežádoucí zbytné tranzitní nákladní dopravy cestou přijetí legislativních opatření k převedení těchto vozidel na silnice nadřazené silniční síť. Toto doporučení bylo v souladu se zájmy vlastníka a správce komunikace, protože technický stav komunikace a její funkce v rámci širších územních vztahů nebyly pro tranzitní kamionovou dopravu vhodné a měly adekvátní plnohodnotnou náhradu⁴⁰.

⁴⁰ ATELIÉR MALÝCH OKRUŽNÍCH KŘIŽOVATEK ING. PETRA NOVOTNÉHO. *Stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci II/101 Drahelčice, Bezpečnostní inspekce*. Číslo zakázky 21/1/16. 27.6.2016. Pardubice, s. 6 a 9.

5.2 Rozbor dopravní nehodovosti období 2014 – 2018

O rizikovosti celého řešené úseku sil. č. II/ 101 z pohledu pohybu vozidel na pozemní komunikaci hovoří i statistiky dopravních nehod. Ve spolupráci s Policií ČR, Dopravním inspektorátem Praha venkov ZÁPAD byla vyhodnocena evidence dopravních nehod⁴¹ na základě statistik Policie ČR za posledních 5 let, tj. od roku 2014 do roku 2018. Podle této evidence došlo na zájmovém úseku pozemní komunikace sil. č. II/ 101 v km 38,0 až km 46,0 za sledované období celkem k 24 dopravním nehodám v úseku mimo obec a k 16 dopravním nehodám v obci. Do statistik Policie ČR nejsou zahrnuty dopravní nehody dle § 47 odst. 4 zák. č. 361/2000 Sb., kdy nedošlo ke hmotné škodě převyšující zřejmě na zúčastněných vozidlech a přepravovaných věcech částku 100 000 Kč⁴².

Rozborem těchto celkem 40 dopravních nehod bylo zjištěno, že při nich došlo ke 2 smrtelným zraněním, 15 lehkým zraněním a 2 těžkým zraněním. V jedné dopravní nehodě sehrál roli i alkohol u řidiče. Co se týče zastoupení druhů vozidel na dopravních nehodách, tak nákladní vozidla figurovala u 7 z nich (tj. v 17,5 % dopravních nehod), ve 2 případech se jednalo o autobus. Zbylá část připadla zejména na osobní vozidla, výjimečně šlo o cyklisty a chodce. Na úsecích mimo obec došlo i k několika střetům vozidel se zvěří.

Výše uvedené údaje zjištěné z evidence dopravních nehod nezahrnují ty nehody, kterých bylo s velkou pravděpodobností více a které si jejich účastníci vyřešili sami bez účasti Policie ČR. Pro představu v roce 2014 došlo v rámci celé České republiky celkem k 16 589 dopravním nehodám s účastí nákladního vozidla (z toho 11 244 vozidel bez přívěsu či návěsu, 1 256 s přívěsem a 4 089 s návěsem)⁴³, přičemž na území Středočeského kraje se jednalo o 846 dopravních nehod nákladních vozidel bez přívěsu

⁴¹ Policie České republiky, Dopravní inspektorát Praha venkov- ZÁPAD, npor. Bc. Tomáš Turek.

⁴² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, § 47 odst. 4.

⁴³ ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014*. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, 2015. s. 95.

či návěsu, 103 nákladních vozidel s přívěsem a 401 nákladních vozidel s návěsem⁴⁴. V roce 2015 se na území České republiky událo celkem 10 481 dopravních nehod s účastí nákladních vozidel (z toho 7 002 vozidel bez přívěsu či návěsu, 736 s přívěsem a 2 743 s návěsem), přičemž na území Středočeského kraje se jednalo o 839 dopravních nehod nákladních vozidel bez přívěsu či návěsu, 106 nákladních vozidel s přívěsem a 456 nákladních vozidel s návěsem⁴⁵. A v roce 2016 na území České republiky došlo celkem k 4 158 dopravním nehodám s účastí nákladních vozidel (z toho 488 vozidel bez přívěsu či návěsu, 776 s přívěsem a 2 894 s návěsem), přičemž na území Středočeského kraje se jednalo o 76 dopravních nehod nákladních vozidel bez přívěsu či návěsu, 153 nákladních vozidel s přívěsem a 463 nákladních vozidel s návěsem⁴⁶. V roce 2017 se na území České republiky událo celkem 11 811 dopravních nehod s účastí nákladních vozidel (z toho 8 094 vozidel bez přívěsu či návěsu, 772 s přívěsem a 2 954 s návěsem), přičemž na území Středočeského kraje se jednalo o 1 117 dopravních nehod nákladních vozidel bez přívěsu či návěsu, 140 nákladních vozidel s přívěsem a 506 nákladních vozidel s návěsem⁴⁷.

⁴⁴ ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014*. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, 2015. s. P56.

⁴⁵ ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015*. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, 2016. s. 157-158.

⁴⁶ ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2016*. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, 2017. s. P58.

⁴⁷ ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2017*. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, 2018. s. P56.

6 Dopravní průzkum

Cílem dopravního průzkumu je zjištění intenzity dopravy na vybrané pozemní komunikaci. Lze využít výsledků předchozích dopravních průzkumů, případně provést a vyhodnotit vlastní dopravní průzkum. V podmínkách České republiky jsou dostupné zejména následující zdroje informací o intenzitě dopravy – dlouhodobé sčítání dopravy a celostátní sčítání dopravy.

Dlouhodobé sčítání dopravy se provádí automatickými detektory dopravy, které jsou umístěny především na komunikacích vyššího dopravního významu, zejména dálnicích a silnicích I. třídy. Ve specifických případech i na silnicích II. a III. třídy a místních komunikacích (mapa sčítání dopravy je v příloze č. 6). Automatické detektory dopravy zaznamenávají intenzitu dopravy v rozlišení podle druhu vozidel (u nás nejčastěji používané typy umožňují rozlišit čtyři druhy vozidel, modernější detektory i více). Starší typy detektorů zaznamenávají pouze intenzitu všech vozidel celkem (bez rozlišení druhů vozidel). Na některých komunikacích lze využít data z detektorů provozovaných za jiným účelem. Jedná se o detektory pro dynamické řízení světelné signalizace, detektory rychlosti jízdy, kamerové systémy apod. Pro jejich využití je však nutná znalost podmínek získávání dat a k jejich vyhodnocování má být přizvána odborná dopravně inženýrská organizace.

Celostátní sčítání dopravy je základní informací o intenzitách automobilové dopravy. Probíhá v pětiletém cyklu na vybrané komunikační síti, která zahrnuje všechny dálnice, silnice I. a II. třídy, vybrané silnice III. třídy a vybrané místní komunikace. Objednatelem celostátního sčítání dopravy je Ředitelství silnic a dálnic ČR. Výsledné hodnoty jsou stanoveny na základě výsledků několika krátkodobých průzkumů (po dobu čtyř hodin) prováděných ručním způsobem na sledovaném úseku komunikace.

Lze využít i výsledků jiných dopravních průzkumů. V některých obcích se pravidelně provádí dopravní průzkumy motorové, cyklistické i pěší dopravy. Jejich využitelnost pro daný účel je však třeba zvážit s ohledem na způsob průzkumu.

Možnosti způsobů průzkumu jsou buďto průzkum ruční a dále průzkum pomocí technických zařízení.

U ručního průzkumu je výhodou operativnost a možnost přesnějšího rozlišení druhů vozidel, nevýhodou je skutečnost, že přesnost je ovlivněna lidským faktorem a také obtížemi při vysokých intenzitách dopravy. Je obtížně použitelný pro dlouhodobé průzkumy (více jak několik hodin). Provádí jej náležitě poučená a způsobilá osoba, která zaznamenává projíždějící vozidla do předem připraveného formuláře (případně do technického zařízení). Podoba formuláře je závislá na délce průzkumu, potřebném členění (jak časovém, tak druhů vozidel).

Průzkum pomocí technických zařízení je vhodný pro dlouhodobější průzkumy (trvajících několik dnů), přičemž přesnost je závislá na kvalitě technického zařízení a jeho instalaci, nevýhodou je nutnost instalace technického zařízení. K průzkumu pomocí technických zařízení jsou nejčastěji využívány detektory zabudované nebo připevněné k vozovce (hadice, indukční smyčky), radarové a infračervené detektory (umístěné v blízkosti vozovky, kdy některé typy umožňují zaznamenat i intenzitu cyklistické a pěší dopravy), dále videodetekce (pořízení záznamu a analýza provozu systémy pro automatické vyhodnocení obrazu), kombinovaný průzkum (například videozáznam provozu s následným ručním vyhodnocením). Intenzita dopravy se obvykle sleduje odděleně po směrech a v časovém rozlišení alespoň po hodinách⁴⁸.

⁴⁸ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, ČKAIT STŘEDISKO VZDĚLÁVÁNÍ A INFORMACÍ. *TP 189 - Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích* [DVD disk]. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, odbor pozemních komunikací, ©2017 [cit. 2018-03-10], č. 3.1 a 3.2.

6.1 Vlastní dopravní průzkum v roce 2017

Dne 15. prosince 2017 provedl autor této práce vlastní dopravní průzkum intenzit tranzitní nákladní dopravy na sil. č. II/ 101 v úseku před začátkem obce Drahelčice (ve směru od sil. č. II/ 605 v Rudné, kde následně ve směru na Prahu začíná již stávající zákaz tranzitní nákladní dopravy nad 12 tun) po místo mezi obcí Červený Újezd a Unhošť. První stanoviště bylo zvoleno na 45,5 km sil. č. II/ 101 před obcí Unhošť. Druhé stanoviště pak bylo zvoleno na 37,9 km sil. č. II/ 101 u přemostění dálnice D5.

Pro potřeby vyhodnocení měření byl zkušební jízdou osobním vozidlem zjištěn průměrný čas doby jízdy mezi oběma místy, a sice 10 minut 48 sekund (za předpokladu dodržení předepsané rychlosti jízdy jak v úsecích v obci tak mimo obec).

Měření bylo provedeno pomocí dvou videokamer na každém z vybraných stanovišť. Ty snímaly silniční provoz v obou směrech jízdy a zaznamenávaly registrační značky projíždějících vozidel. Měření probíhalo v pracovní den, v době od 09.11 do 14.46 hodin. Vzhledem k povětrnostním podmínkám (sluneční svit proti kameře, mírný déšť) byl pro analýzu použit záznam v době od 10.00 do 12.00 hodin. Výsledky byly následně analyzovány za pomoci softwaru ATEAS LPR Reader. Po rozboru nahraných videozáznamů byl zjištěn následující pohyb dopravy.

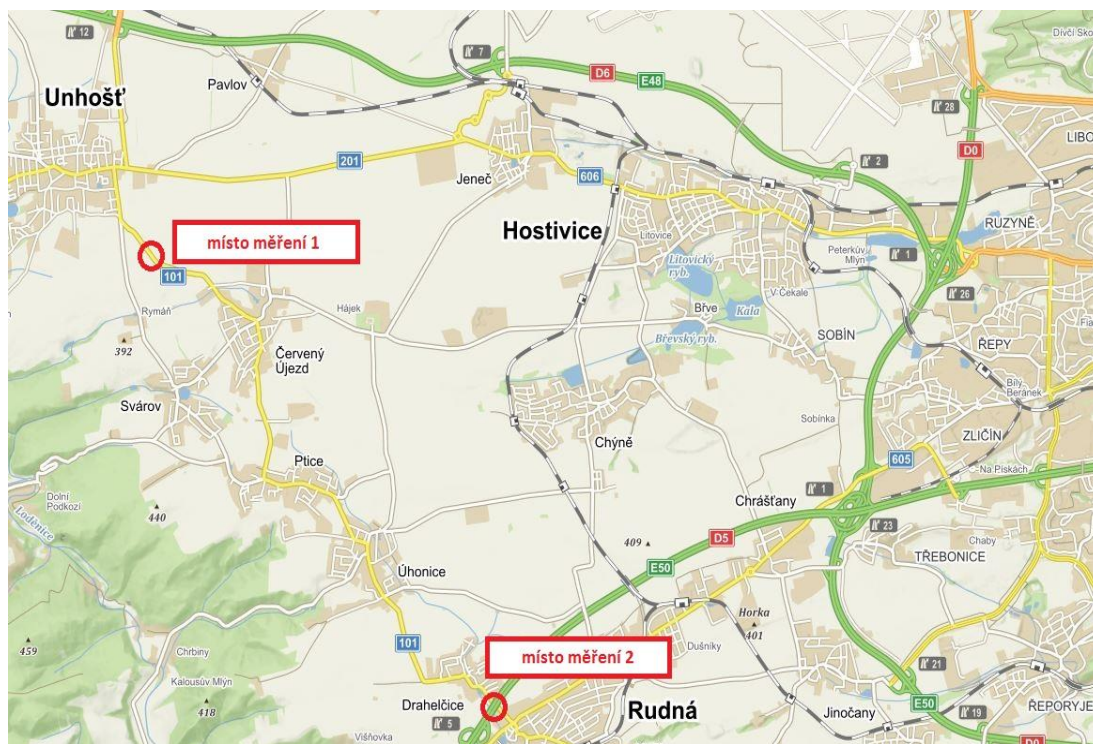
Na stanovišti č. 1 bylo ve směru od města Rudná na Unhošť zaznamenáno celkem 9 tranzitujících nákladních vozidel (bráno v součtu sledovaných kategorií, tedy nákladní vozidla a tahače s návěsem), což znamená podíl 13,5 % z celkového výskytu nákladní dopravy (celkem zde byl zaznamenán průjezd 64 vozidel ve sledovaných kategoriích).

Na stanovišti č. 2 bylo ve směru od města Unhošť na Rudnou zaznamenáno celkem 9 tranzitujících nákladních vozidel (bráno v součtu nákladní vozidla a tahače s návěsem), což znamená podíl 26,5 % z celkového výskytu nákladní dopravy (celkem zde byl zaznamenán průjezd 34 vozidel ve sledovaných kategoriích).

Ze zjištěných hodnot vyplývá, že na úseku sil. č. II/ 101 mezi městy Rudná a Unhošť byl prokázán výskyt problematické tranzitní nákladní dopravy.

Při hodnocení výsledků je nutné vzít v potaz, že pro přesné zjištění pohybu tranzitní nákladní dopravy v předmětném úseku by bylo nutné udělat více měření a rozložit je do více dní. Z celkového počtu nasčítaných vozidel všech kategorií (tedy i včetně osobních vozidel) na sledovaném úseku pozemní komunikace byl po přepočtu podle TP 189⁴⁹ zjištěn roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny vycházející na 5 135 vozidel za 24 hodin⁵⁰. Oproti předchozím rokům je tedy patrné, že došlo k nárůstu silniční dopravy (v prosinci 2016 šlo o 4 745 vozidel za 24 hodin).

Obrázek 2: Mapa s místy měření při vlastním dopravním průzkumu⁵¹



⁴⁹ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, ČKAIT STŘEDISKO VZDĚLÁVÁNÍ A INFORMACÍ. *TP 189 - Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích* [DVD disk]. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, odbor pozemních komunikací, ©2017 [cit. 2018-03-10], č. 4.2.

⁵⁰ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. ŘSD ČR: *Celostátní sčítání dopravy 2010* [online], ©2011 [cit. 2018-02-02]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/intenzitytable/default.aspx?s=1-2289>.

⁵¹ vlastní úprava z www.mapy.cz.

6.2 Dopravní průzkum obce Drahelčice

Obec Drahelčice si nechala zpracovat průzkum intenzit dopravy odbornou firmou. Měření bylo provedeno dne 8. 12. 2016, přičemž na sil. č. II/101 byla vybrána dvě stanoviště k měření. První se nacházelo přímo v obci Drahelčice v 38,2 km sil. č. II/ 101, druhé stanoviště pak na 46,0 km sil. č. II/ 101 před obcí Unhošť ve směru od obce Červený Újezd. V rámci pracovního dne zde byl v rozmezí 09.00 až 11.00 a 13.30 až 15.30 hodin zjištěn průjezd celkem 14 nákladních souprav, 6 autobusů a 113 nákladních vozidel. Tento druh průzkum nezjišťoval podíl tranzitní nákladní dopravy.

Obrázek 3: Mapa s místy měření obce Drahelčice při dopravním průzkumu⁵²



⁵² ATELIÉR MALÝCH OKRUŽNÍCH KŘÍŽOVATEK ING. PETRA NOVOTNÉHO. *II/101 Drahelčice, Dopravní průzkum*. Číslo zakázky 60/1/16. 27.3.2016. Pardubice, str. 4.

Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny ze dne 8. prosince 2016 vyšel velmi podobně jako ze sčítání, které bylo prováděno v roce 2010. Hodnota tohoto údaje z celostátního sčítání dopravy 2010 je 4 872 vozidel za 24 hodin a hodnota z 8. prosince 2016 je 4 745 vozidel za 24 hodin. Intenzita dopravy za 6 let je na srovnatelné hodnotě. Změnil se však výrazně poměr nákladní a osobní dopravy. V roce 2010 činil 26 % z celkové intenzity. Při sčítání v roce 2016 je podíl nákladní dopravy na hodnotě 7,8 %. Projevuje se zde tedy dlouhodobě přirozený odklon zbytné nákladní a těžké dopravy na dopravní síť vyššího řádu, která je pro tyto výkony primárně určena. Uvažované omezení tranzitní nákladní dopravy je žádoucí, řidiče omezí minimálně, ale významnou měrou může ovlivnit počet kolizních situací na úzké a směrově komplikované sil. č. II/ 101 v posuzovaném úseku⁵³. Přesné výsledky jsou uvedeny v protokolu výpočtu odhadu denní a hodinové intenzity dopravy podle TP 189 (příloha č. 4).

6.3 Vlastní dopravní průzkum v roce 2019

Dne 28. 2. 2019 provedl autor této práce další vlastní dopravní průzkum intenzit tranzitní nákladní dopravy na sil. č. II/ 101 a sice v totožném úseku jako v roce 2017, tedy před začátkem obce Drahelčice (ve směru od sil. č. II/ 605 v Rudné, kde následně ve směru na Prahu začíná již stávající zákaz tranzitní nákladní dopravy nad 12 tun) po místo mezi obcí Červený Újezd a Unhošť. První stanoviště (č. 1) bylo zvoleno na 45,5 km sil. č. II/ 101 před obcí Unhošť. Druhé stanoviště (č. 2) pak na 37,9 km sil. č. II/ 101 u přemostění dálnice D5. Pro potřeby vyhodnocení měření byl zkušební jízdou osobním vozidlem pro kontrolu oproti předcházejícímu měření v roce 2017 opět změřen průměrný čas doby jízdy mezi oběma místy, tentokrát s výsledkem 10 minut 30 sekund (opětovně za předpokladu dodržení předepsané rychlosti jízdy jak v úsecích v obci, tak mimo obec). Rozdíl v době jízdy činil pouze 18 sekund oproti předchozímu měření. Pro potřeby vyhodnocení dopravního průzkumu byl nakonec zvolen nadhodnocený čas průjezdu, a sice 20 minut (tento plně zohledňuje např.

⁵³ ATELIÉR MALÝCH OKRUŽNÍCH KŘÍŽOVATEK ING. PETRA NOVOTNÉHO. *II/101 Drahelčice, Dopravní průzkum*. Číslo zakázky 60/1/16. 27.3.2016. Pardubice, s. 5

zpomalení průjezdu nákladní soupravy z důvodu nečekané tvorby kolon při lokálním zhoustnutí silničního provozu).

Měření bylo provedeno opět pomocí dvou videokamer na každém z vybraných stanovišť. Ty snímaly silniční provoz v obou směrech jízdy a zaznamenávaly registrační značky projíždějících vozidel. Vzhledem ke kvalitnější technice oproti měření v roce 2017 došlo k lepšímu záznamu silničního provozu a následně k přesnějším vyhodnocení zjištěných dat. Měření probíhalo v pracovní den (čtvrtek), v době od 09.00 do 14.30 hodin. Vzhledem k příznivým povětrnostním podmínkám (slunný den, suchá pozemní komunikace) byl pro analýzu použit celý záznam. Výsledky byly následně analyzovány za pomoci softwaru ATEAS LPR Reader. Po rozboru nahraných videozáznamů byl zjištěn následující pohyb dopravy.

Na stanovišti č. 1 u Unhoště bylo ve směru od města Rudná na Unhošť po přepočtu na 24 hodin zaznamenáno celkem 7 tranzitujících nákladních vozidel (bráno v součtu sledovaných kategorií, tedy nákladní vozidla a tahače s návěsem), což znamená podíl pouze 0,4 % z celkového objemu dopravy v dotyčném místě (jde o vozidla všech kategorií). V místě byl zjištěn průjezd celkem 1 753 vozidel všech kategorií ve směru od Rudné. Na stanovišti byl zaznamenán (po přepočtu na 24 hodin) průjezd 368 vozidel ve sledovaných kategoriích (nákladní vozidla a tahače s návěsem), což znamená podíl 1,9 % z celkového výskytu nákladní dopravy.

Na stanovišti č. 2 u Rudné bylo ve směru od města Unhošť na Rudnou zaznamenáno po přepočtu na 24 hodin celkem 9 tranzitujících nákladních vozidel (bráno v součtu nákladní vozidla a tahače s návěsem), což znamená podíl 0,3 % z celkového objemu dopravy v dotyčném místě (jde o vozidla všech kategorií). V místě byl zjištěn průjezd celkem 2 910 vozidel všech kategorií ve směru od města Unhošť na Rudnou). Na stanovišti byl zaznamenán (po přepočtu na 24 hodin) průjezd 797 vozidel ve sledovaných kategoriích (nákladní vozidla a tahače s návěsem), což znamená podíl 1,1 % z celkového výskytu nákladní dopravy.

Ze zjištěných hodnot vyplývá, že na úseku sil. č. II/ 101 mezi městy Rudná a Unhošť se tranzitní nákladní doprava vyskytuje v minimálním množství. Po osazení dopravního značení omezující tento druh dopravy došlo k zásadnímu snížení jejího výskytu. Je nutné uvést, že v rámci průzkumu se do počtu

nákladních vozidel započítávají i ta s hmotností pod 12 tun (použitá metoda průzkumu nedokáže rozlišit jednotlivé druhy nákladních vozidel podle hmotnosti).

Obdobně jako u průzkumu intenzit dopravy tranzitní nákladní dopravy v roce 2017, i nyní by pro přesné zjištění pohybu tranzitní nákladní dopravy v předmětném úseku bylo nutné provést několik dalších měření a ty rozložit do více dní. Z celkového počtu nasčítaných vozidel všech kategorií (tedy i včetně osobních vozidel) na sledovaném úseku pozemní komunikace byl po přepočtu podle TP 189⁵⁴ zjištěn roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny vycházející na 5 135 vozidel za 24 hodin⁵⁵ (v místě měření u města Rudná, ve srovnání s měřením provedeném v roce 2017 jde o totožný výsledek). Na stanovišti u obce Unhošť byl zjištěn roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny vycházející na 3 766 vozidel za 24 hodin⁵⁶ (zde se v roce 2017 tyto hodnoty nezjišťovaly). Od roku 2017 je tedy celkový objem silniční dopravy u Rudné beze změn. Při porovnání těchto dvou míst (Rudná, Unhošť) vyplývá, že na řešeném úseku sil. č. II/ 101 mezi obcemi Rudná a Unhošť v délce zhruba 8 km má svůj cíl takřka 1400 vozidel. Hlavní dopravní proud směřuje do této lokality ve směru od Rudné, což je s ohledem na blízký dálniční sjezd a přilehlý hlavní tah sil. č. II/ 605 ve směru od hl. m. Prahy očekávatelné zjištění.

Podstatnou změnou oproti stavu z prosince roku 2017 bylo to, že po souhlasném stanovisku Policie České republiky, Dopravního inspektorátu Praha venkov – ZÁPAD došlo počátkem roku 2019 k osazení navržené místní úpravy dopravního značení na sil. č. II/ 101 v úseku mezi obcemi Rudná a Unhošť. Poměrně dlouhou dobu trvalo projednání části navrženého dopravního značení na Ředitelství silnic a dálnic ČR (část dopravních značek, které avizují omezení, byla navržena na dálnici). Následně v průběhu roku 2018 vydal rozhodnutí ve věci Městský úřad Černošice, odbor stavební úřad, oddělení dopravy a správy komunikací, v jehož územní příslušnosti se navržené dopravní značení nacházelo.

⁵⁴ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, ČKAIT STŘEDISKO VZDĚLÁVÁNÍ A INFORMACÍ. *TP 189 - Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích* [DVD disk]. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, odbor pozemních komunikací, ©2017 [cit. 2018-03-10], č. 4.2.

⁵⁵ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. ŘSD ČR: *Celostátní sčítání dopravy 2010* [online], ©2011 [cit. 2018-02-02]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/intenzitytable/default.aspx?s=1-2289>.

⁵⁶ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. ŘSD ČR: *Celostátní sčítání dopravy 2010* [online], ©2011 [cit. 2018-02-02]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/intenzitytable/default.aspx?s=1-2289>.

K samotnému osazení předmětného dopravního značení pak došlo v únoru 2019. V době opakovaného vlastního dopravního průzkumu byla tranzitní nákladní doprava ze sledovaného úseku sil. č. II/ 101 vymístěna pouze necelé tři týdny. Pro řidiče nákladních vozidel se tedy jednalo o novinku.

6.4 Průzkum netranzitní nákladní dopravy v roce 2019

V rámci zjištění pohybu netranzitních nákladních vozidel na omezeném úseku sil. č. II/ 101 bylo za spolupráce se zástupci obcí (obec Drahelčice, Úhonice, Ptice, Červený Újezd) vytipováno několik firem, na jejichž vozidla se řešené omezení nevztahuje (za tranzitní nákladní dopravu se nepovažuje užití pozemní komunikace nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla provozovny nebo bydliště dopravce nebo bydliště řidiče). V rámci tohoto průzkumu byly zjištěny následující firmy: INTEC - export a import, spol. s r. o., Červený Újezd 260, 273 51 (jedná se o větší firmu s nepřetržitým provozem svého velkokapacitního skladu pro zhruba 22 000 skladovacích palet, zásobování 200 x nákladních vozidel s návěsy za týden); ČETRANS energetika s r. o. (menší provozovna s minimem výskytu nákladních vozidel), Červený Újezd 260, 273 51; Areál stavebních materiálů, Held staviva spol. s r. o., Ptice 107, 252 18 (střední skladovací firma, zásobování 35 x nákladních vozidel týdně); KOUBA Trans s r. o., Náměstí 5. května 103, Jinočany, 252 25 (s pobočkou na adrese č. p. 1, Úhonice, 252 18, spediční firma, objem nákladní dopravy se nepodařilo zjistit); Distribuční Centrum RAVAK PRAHA a. s., Uhelná 351, Úhonice, 252 18 (střední skladovací firma, zásobování 2 x nákladní vozidlo s návěsem za týden); BOHEMIA INTER TRADE s r. o., Úhonice 360, Úhonice, 252 18 (spediční firma); BV Car s r. o., Úhonice 360, Úhonice, 252 18; AB SPEED LOGISTICS s. r. o., Úhonice 360, Úhonice, 252 18 (spediční firma). Poslední tři jmenované firmy mají obrátkovost cca 30 x nákladní vozidlo s návěsem za týden.

Z výše uvedeného šetření tedy vyplynul provoz cca 270 nákladních souprav s návěsy za týden (tj. zhruba 40 souprav denně). Největší dopravní zatížení nákladní dopravou v řešeném úseku jednoznačně generuje firma INTEC - export a import, spol. s r. o. se svým velkoskladem s nepřetržitým provozem.

7 Navržené dopravní značení

Cílem bylo navrhnout dopravní značení tak, aby se zamezilo průjezdu tranzitní nákladní dopravy mezi dálnicemi D6 a D5, případně mezi dálnicí D5 a městem Kladno. Dopravní značení bylo řešeno komplexně a stejnou formou v celé oblasti. Informativní značení o omezení nákladní tranzitní dopravy je značeno již na sjezdech z dálnic D5 a D6. Dále pak na komunikacích sil. č. II/ 101 a sil. č. II/ 201, kde je vyznačen začátek úseku s omezením tranzitní nákladní dopravy pro vozidla přesahující hmotnost 12 tun.

7.1 Dopravní značení obecně

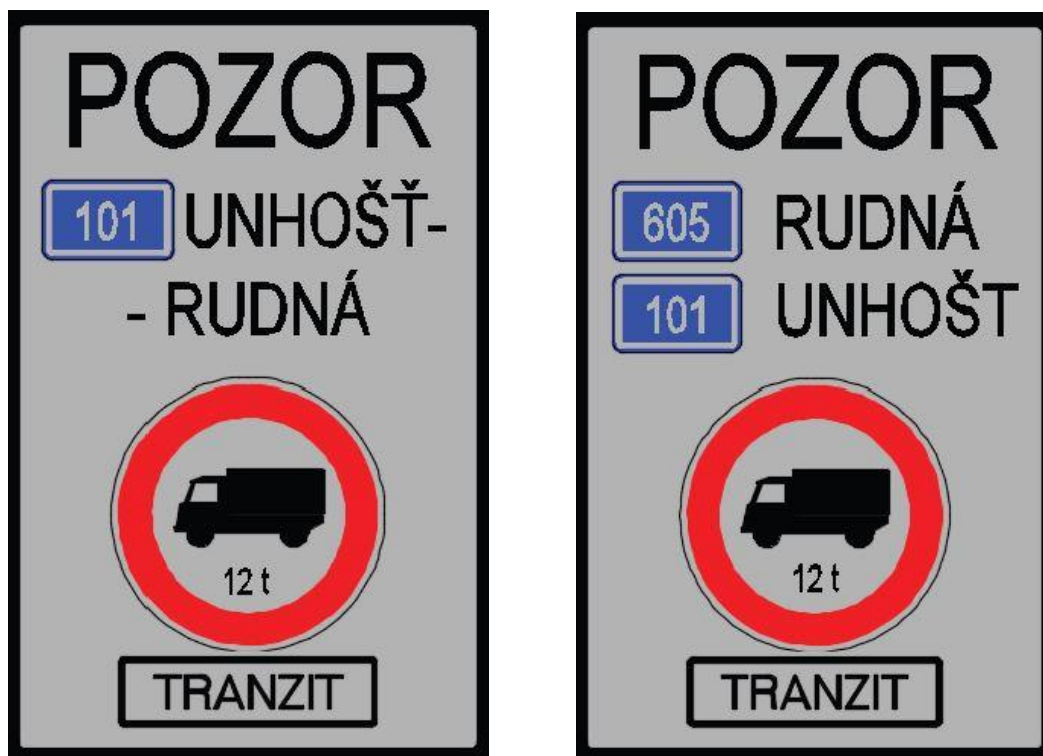
Dopravní značení bylo provedeno v souladu se zákonem o provozu na pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhláškou. Nové dopravní značky byly osazeny na ocelových pozinkovaných trubkách osazených do standardních pozinkovaných patek přišroubovaných do betonových základů. Spodní hrana dopravní značky je ve výši 2,20 m (příp. 0,50 m) nad úrovní terénu. Umístění dopravního značení bylo provedeno tak, aby bezpečnostní odstup od obruby komunikace k dopravní značce byl vždy minimálně 0,5 m.

7.2 Svislé dopravní značení na dálnicích

Na dálnici D5 byly doplněny u sjezdu č. 5 stávající velkoplošné značky IS6b „Návěst před křižovatkou“ a IS6g „Směrová návěst před odbočením“. Mezi svislé dopravní značení IS6b s IS6g byly instalovány svislé dopravní značení IP22 „Změna organizace dopravy“, upozorňující na omezení tranzitní nákladní dopravy

mezi městy Rudná a Unhošť. Na dálnici D6 byly u sjezdu č. 12 provedeny obdobné úpravy jako v případě dálnice D5⁵⁷.

Obrázek 4: Dopravní značky IP22 určené k osazení na dálnicích⁵⁸



⁵⁷ ATELIÉR MALÝCH OKRUŽNÍCH KŘÍŽOVATEK ING. PETRA NOVOTNÉHO. II/101, Podklad pro stanovení DZ, Technická zpráva. Číslo zakázky 60/2/16. 13.3.2017. Pardubice, s. 5 a 6.

⁵⁸ ATELIÉR MALÝCH OKRUŽNÍCH KŘÍŽOVATEK ING. PETRA NOVOTNÉHO. II/101, Podklad pro stanovení DZ, Technická zpráva. Číslo zakázky 60/2/16. 13.3.2017. Pardubice, s. 5.

7.3 Svislé dopravní značení na ostatních komunikacích

Na komunikacích sil. č. II/ 101, sil. č. II/ 605 a sil. č. II/ 201 a na přilehlých komunikacích nižších tříd bylo doplněno svislé zákazové dopravní značení B4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů o hmotnosti nad 12 tun“ spolu s dodatkovou tabulkou E14 s nápisem „Tranzit“. V obci Unhošť bylo stávající omezení tranzitní dopravy nahrazeno novým sjednoceným formátem. Ve směru od Kladna a Prahy bylo na omezení upozorněno dopravním značením IP22 „Změna organizace dopravy“. Výkres s kompletním dopravním značením je v příloze č. 5⁵⁹.

Obrázek 5: Zákazová dopravní značka B4 s dodatkovou tabulkou E14⁶⁰



⁵⁹ ATELIÉR MALÝCH OKRUŽNÍCH KŘÍŽOVATEK ING. PETRA NOVOTNÉHO. II/101, Podklad pro stanovení DZ, Technická zpráva. Číslo zakázky 60/2/16. 13.3.2017. Pardubice, s. 6.

⁶⁰ ATELIÉR MALÝCH OKRUŽNÍCH KŘÍŽOVATEK ING. PETRA NOVOTNÉHO. II/101, Podklad pro stanovení DZ, Technická zpráva. Číslo zakázky 60/2/16. 13.3.2017. Pardubice, s. 6.

7.4 Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značení v rámci celkového konceptu navrženého dopravního značení realizováno nebylo⁶¹.

⁶¹ ATELIÉR MALÝCH OKRUŽNÍCH KŘIŽOVATEK ING. PETRA NOVOTNÉHO. II/101, Podklad pro stanovení DZ, Technická zpráva. Číslo zakázky 60/2/16. 13.3.2017. Pardubice, s. 6.

8 Kontrola dodržování omezení tranzitní nákladní dopravy

Aby navržené řešení k eliminaci tranzitní nákladní dopravy pomocí osazení zákazového dopravního značení bylo co nejvíce funkční, je potřeba dohledu a výkonu činnosti ze strany Policie České republiky.

Obrázek 6: Zákazová dopravní značka B4 s dodatkovou tabulkou E14 v praxi⁶²



⁶² V ŘÍČANECH A OKOLÍ ZAČAL PLATITI ZÁKAZ TRANZITU KAMIONŮ. ZA PRŮJEZD POKUTA. [online] © 1999-2018 MAFRA A.S. [cit. 2018-03-20]. Dostupné z : https://praha.idnes.cz/foto.aspx?r=praha-zpravy&c=A171113_103147_praha-zpravy_nuc&foto=RSR6f4dd5_IMG_4178Large.JPG.

Způsob provádění dohledu nad silničním provozem vychází z pokynu ředitele ŘSDP⁶³. Dohled na silniční provoz může být realizován formou základní kontroly⁶⁴. Při základní kontrole se hlídka zaměřuje především na zjišťování a odhalování přestupků v silničním provozu, což zahrnuje mimo jiné i dodržování místní úpravy provozu na pozemních komunikacích. Provádění této kontroly vyžaduje od policejní hlídky detailní znalost místní úpravy provozu na pozemních komunikacích provedenou dopravními značkami v dotyčné lokalitě. Často je nelehké prokázat řidiči porušení místní úpravy. Hlídka musí vycházet z dokladů od nákladu a zejména z výkladu dodatkové tabulky E14 „Tranzit“.

Svislá zákazová dopravní značka B4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů“ s uvedením hodnoty nejvyšší povolené hmotnosti „12 tun“ znamená zákaz vjezdu nákladním automobilům, tahačům přívěsu nebo návěsu a speciálním automobilům. Značka platí pro vozidla o nejvyšší povolené hmotnosti převyšující tuto hodnotu. U jízdní soupravy je rozhodný součet nejvyšších povolených hmotností všech vozidel soupravy. Značka neplatí pro obytné automobily. Tabulka s nápisem „Tranzit“ omezuje platnost značky na nákladní vozidla, pro něž užití takto označeného úseku není nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo obvyklého bydliště dopravce nebo řidiče⁶⁵.

Jako další způsob kontroly lze provádět kontrolní vážení vozidel v souladu s § 38a zákona o pozemních komunikacích⁶⁶. Podle tohoto zákona se rozlišují dvě kategorie kontrolního vážení. Jde o tzv. vysokorychlostní kontrolní vážení nepřenosiými vysokorychlostními vahami, při kterém nedochází k odklonění vozidla

⁶³ POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Pokyn č. 4/2015 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích* [online], ©2015 [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <http://esiar.pcr.cz/kniha/siar/?168776>, čl. 1-3.

⁶⁴ POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Pokyn č. 4/2015 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích* [online], ©2015 [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <http://esiar.pcr.cz/kniha/siar/?168776>, čl. 2 a 3.

⁶⁵ ČESKO. Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2015, částka 122, s. 14, 15 a 39.

⁶⁶ ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997, částka 3, § 38 odst. 1.

z provozu a dále o nízkorychlostní kontrolní vážení. Při tomto dochází k odklonění vozidla z provozu, obvykle na místo vhodné k provedení tohoto úkonu⁶⁷.

V praxi pro kontrolu dodržování omezení tranzitní nákladní dopravy připadá v úvahu druhý typ vážení, tedy nízkorychlostní.

Policie ČR a celní úřad nepotřebují zvláštní pověření vlastníka pozemní komunikace k provádění nízkorychlostního kontrolního vážení a taktéž nepotřebují povolení vlastníka pozemní komunikace provádět toto vážení na silničním pozemku včetně silničního pomocného pozemku. Zákon o pozemních komunikacích je opravňuje k provádění nízkorychlostního kontrolního vážení samostatně a bezpodmínečně. Kontrolní vážení probíhá na dálnicích, silnicích a místních komunikacích. Samotný proces začíná tím, že je řidič vozidla vyzván, aby vozidlo podrobil vážení, přičemž zajiždka k technickému zařízení a zpět na pozemní komunikaci nesmí být delší než 16 kilometrů. Z toho plyne, že samotné vážení vozidla a kontrola rozměrů nemusí nutně probíhat na pozemní komunikaci, na které bylo kontrolované vozidlo zastaveno (odkloněno z provozu). Vážicí zóna a technické zařízení se může pro účely kontrolního vážení nacházet také na účelové komunikaci nebo místě ležícím mimo pozemní komunikaci⁶⁸.

V praxi pak často představuje problém nalézt vhodné místo k provedení kontrolního vážení. Je nutné najít odstavňou plochu s kvalitním povrchem komunikace, která je vhodná k provedení kontrolního vážení nejen z hlediska splnění předepsaných podmínek pro toto vážení, ale rovněž i bezpečnosti pohybu osob, která měření provádí. V neposlední řadě je třeba myslet i na to, aby tato činnost nenarušovala plynulost provozu na pozemních komunikacích ve vztahu k ostatním účastníkům silničního provozu.

Často dochází ke spolupráci s Centrem služeb pro silniční dopravu (dále jen CSPSD), které disponuje mobilními expertními jednotkami a patřičně vyškoleným

⁶⁷ ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997, částka 3, § 38 odst. 2.

⁶⁸ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. MD ČR, odbor pozemních komunikací: *Metodická příručka Nízkorychlostní kontrolní vážení a správní řízení ve věci souvisejících přestupků a správních deliktů* [online], ©2015 [cit. 2018-03-20]. Dostupné z: https://s-portal.pcr.cz/s-nrvs/osdp/Dokumenty%20OSDP/Silniční%20doprava/Kontrolní%20vážení/2016_06_Metodika_-_NKV_ofic.verze%20MD.pdf, s. 8 a 9.

personálem. Nízkorychlostní kontrolní vážení mimo jiné zahrnuje právě kontrolu největší povolené hmotnosti silničního vozidla, což je při dohledu nad dodržováním místní úpravy provozu na pozemních komunikacích s omezením pro tranzitní nákladní dopravu podstatné.

Vzhledem ke kapacitním možnostem Policie České republiky, zejména s ohledem na množství odborně vyškolených policistů k provádění kontrolních vážení je žádoucí i zapojení příslušníků městské policie. Ti se mohou zaměřovat na dodržování místní úpravy provozu na pozemních komunikacích ze strany řidičů nákladních vozidel. V tomto směru je důležitá fungující spolupráce mezi příslušnými dopravními inspektoráty Policie České republiky a starosty obcí (jakožto zřizovatelů obecních a městských policií) na trasách, kde je osazena místní úprava provozu na pozemních komunikacích pro omezení tranzitní nákladní dopravy.

Obrázek 7: Kontrola Policie ČR ve spolupráci s CSPSD v praxi⁶⁹



⁶⁹ KONTROLA KAMIONŮ. [online] ©2018 Policie ČR [cit. 2018-03-20]. Dostupné z: : <http://www.policie.cz/clanek/kontrola-kamionu.aspx>.

Stále narůstající omezování tranzitní nákladní dopravy na pozemních komunikacích je obtížněji kontrolovatelné ze strany příslušných orgánů. Stejně tak představuje logistický problém pro dopravce, kteří musí stále složitěji plánovat trasy pro svou nákladní dopravu. Zajišťky pro ně v mnoha případech představují zvýšenou finanční zátěž.

8.1 Přestupky v rámci omezení tranzitní nákladní dopravy

Mnoho řidičů nákladních vozidel neodolá pokušení projet úsekem s omezením pro tranzitní nákladní dopravu, ačkoliv se jejich jízdy toto omezení týká. Ať je důvod jejich jízdy jakýkoliv, je vždy spjat s rizikem kontroly ze strany hlídek Policie ČR. Vždy se jedná o porušení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci, která je provedena dopravními značkami, konkrétně zákazovou dopravní značkou B4 „Zákaz vjezdu nákladních vozidel“ s dodatkovou tabulkou E14 „tranzit“.

Účastník silničního provozu se musí řídit dopravním značením, a to i tehdy, když se mu to jeví jako nevhodné, nepohodlné či neúčelné. Z komentovaného zákona o silničním provozu ani z jiných právních předpisů nelze dovozovat, že by mohl sám posoudit zákonnost konkrétního dopravního značení a na základě svého hodnocení se rozhodnout, zda se zákazem vyjádřeným danou značkou bude řídit⁷⁰. Nerespektováním výše uvedených dopravních značek řidič porušuje zákon o silničním provozu⁷¹. Tímto svým jednáním se řidič dopouští přestupku fyzické osoby⁷². Za tento přestupek mu pak hrozí pokuta ve výši 1 500 až 2 500 Kč⁷³, příkazem na místě pak lze řidiči uložit pokutu

⁷⁰ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 3. vydání. Praha : Leges, 2016. ISBN 978-80-7502-105-2. s. 81.

⁷¹ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, § 4 písm. c).

⁷² ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, § 125c odst. 1 písm. k).

⁷³ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, § 125c odst. 5 písm. g).

do výše 2 000 Kč⁷⁴. Za popsané jednání nehrozí řidiči zákaz činnosti a tento přestupek není ani bodově ohodnocen.

⁷⁴ ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98, § 125c odst. 7 písm. a).

Závěr

Celý Středočeský kraj je silně zatížený tranzitní nákladní dopravou. Vzhledem k poloze Středočeského kraje a sousedství hl. m. Prahy zde vedou významné dálniční tahy a mezinárodní silnice I. tříd. U těchto pozemních komunikací je v blízkém okolí mnoho velkoskladů, překladišť, sídel dopravních společností a velkých obchodních společností. Omezování tranzitní nákladní dopravy pouze na vybraných úsecích pozemních komunikací v podstatě vždy vede k přesunutí této dopravy na blízké okolní komunikace, kde toto omezení formou místní úpravy provozu na pozemních komunikacích není osazeno. Dochází tedy k zavlečení tranzitní nákladní dopravy na pozemní komunikace nižších tříd. Tyto komunikace ovšem nemají vyhovující dopravně technický stav. Často jsou tyto komunikace také v nevyhovujícím stavebním stavu.

Bohužel stále neexistuje koncepce regulace a usměrnění tranzitní nákladní dopravy v rámci krajů, která by se zabývala tímto problémem a nedochází ke spolupráci se sousedními kraji. Realita je zatím taková, že jednotlivé obce či jejich seskupení přicházejí jen s návrhy regulací, které se dotýkají aktuálně pouze jich samotných. Nejsou zde tedy zohledněny širší dopravní vztahy na větších územních celcích. To v budoucnu jistě přinese podstatně větší problémy. Kromě zátěže nevyhovujících komunikací tranzitní nákladní dopravou přinese její výskyt i rizika spojená s bezpečností a plynulostí silničního provozu.

V rámci autorova vlastního dopravního průzkumu v roce 2017 byl potvrzen výskyt tranzitní nákladní dopravy. Tento byl zjištěn i v dopravním průzkumu, který nechala zpracovat obec Drahelčice nacházející se na předmětném úseku sil. č. II/ 101. Dále byl prostřednictvím bezpečnostní inspekce z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu zjištěn nevyhovující pohyb nákladních souprav na jedné z křižovatek v obci Drahelčice. Vzhledem k tomuto faktu je jakákoliv přítomnost nadbytečných nákladních souprav v silničním provozu s ohledem na možnost dopravních nehod za účasti zejména osobních vozidel rizikovým faktorem.

Vzhledem k širším vztahům, tedy existenci vhodné objízdné trasy pro tranzitní nákladní dopravu po pozemních komunikacích dálničního typu, se omezení tohoto druhu dopravy na zvoleném úseku jeví jako vhodné a žádoucí.

Z vlastního dopravního průzkumu v roce 2019 pak zcela jednoznačně vyplynulo, že dopravní značení omezující průjezd tranzitní nákladní dopravy funguje nad očekávání dobře. Řidiči nákladních vozidel toto dopravní značení respektují. Umístění sídel firem a provozoven v zájmovém úseku pozemní komunikace s sebou nese nutnost zajištění jejich dopravní obslužnosti nákladními vozidly. Tento fakt se nepodaří eliminovat, nicméně navržené dopravní značení je zjevně dobře funkční. Každé nadbytečné nákladní vozidlo, které úsekem neprojde je samo o sobě pozitivním přínosem. Vymístění tranzitní nákladní dopravy na vhodnější trasu jednoznačně přispívá ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a je ku prospěchu všech obyvatel dotčených obcí. Snižuje negativní vliv nákladní dopravy na své okolí. Toto řešení se jeví jako vhodné a žádoucí pro další města a obce. Všude tam, kde je možné najít vhodnou objízdnou trasu. Z výsledků dopravního průzkumu nevzešly podněty či návrhy ke zlepšení současného stavu řešení omezení tranzitní nákladní dopravy, a to ani jak formou změn dopravního značení, tak legislativních změn.

Další související věcí s řešenou problematikou je i objem dopravy. Pokud budou příslušné státní orgány benevolentní v otázce omezování nákladní dopravy, limitů hmotnosti a velikosti nákladních vozidel, bude mít takovéto chování vliv na cenu dopravních služeb. To bude mít za následek zvýšené množství nákladu převáženého silničními nákladními vozidly. Tento vzrůst bude výsledkem odklonění se od ekologičtější vlakové dopravy k dopravě silniční a firmy v reakci na tuto skutečnost reorganizují svoji výrobu a logistiku. Čím nižší budou ceny za silniční nákladní přepravu, tím více zboží se tímto způsobem převeze a firmy budou přemýšlet o změně lokalit pro své provozovny. Dlouhodobější dopad bude mnohem větší než ten krátkodobý, protože zákazníci budou mít více možností jak ušetřit náklady díky levné silniční nákladní dopravě. Nakonec to ovlivní i rozhodnutí jednotlivců, kde budou žít a kudy budou jezdit.

Seznam použité literatury

Literární zdroje:

1. ATELIÉR MALÝCH OKRUŽNÍCH KŘÍŽOVATEK ING. PETRA NOVOTNÉHO. *Stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci II/101 Drahelčice, Bezpečnostní inspekce*. Číslo zakázky 21/1/16. 27.6.2016. 19 s. Pardubice.
2. ATELIÉR MALÝCH OKRUŽNÍCH KŘÍŽOVATEK ING. PETRA NOVOTNÉHO. *II/101 Drahelčice, Dopravní průzkum*. Číslo zakázky 60/1/16. 27.3.2016. 24 s. Pardubice.
3. ATELIÉR MALÝCH OKRUŽNÍCH KŘÍŽOVATEK ING. PETRA NOVOTNÉHO. *II/101, Podklad pro stanovení DZ, Technická zpráva*. Číslo zakázky 60/2/16. 13.3.2017. 8 s. Pardubice.
4. BECKER, U. J. *Základy dopravní ekologie*. Praha : Ústav pro ekopolitiku, 2008. 180 s. ISBN 978-80-87099-05-6.
5. ČARSKÝ, J. *Vývoj nákladní dopravy na vybrané síti pozemních komunikací v ČR v souvislosti s jejich zpoplatněním a dalšími opatřeními = Development of goods traffic on selected road network in the Czech Republic in context of electronic fee collection and other provisions*. V Praze : České vysoké učení technické, 2008. Habilitační přednášky. 32 s. ISBN 978-80-01-04055-3.
6. KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou a předpisy související*. 3. vydání. Praha : Leges, 2016. 832 s. ISBN 978-80-7502-105-2.
7. NATIONAL RESEARCH COUNCIL (U.S.). COMMITTEE FOR THE STUDY OF THE REGULATION OF WEIGHTS, LENGTHS, AND WIDTHS OF COMMERCIAL MOTOR VEHICLES. *Regulation of weights, lengths, and widths of commercial motor vehicles : Special Report 267*. United States : National Academies Press, 2002. 282 s. ISBN 9780309077019.

8. NOVÁK, R. *Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasílatelství*. V Praze : C.H. Beck, 2018. 342 s. ISBN 978-80-7400-041-6.
9. OBEC DRAHELČICE. *Věc: Návrh na novou místní úpravu- stanovení dopravního značení zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12t na silnici II/101 s dodatkovými tabulkami*. Značka: OUDRA 0533/2017/PDu. 2017. 4 s. Drahelčice.
10. PLEŠÁK, J. *Omezování tranzitní nákladní dopravy*, 2018. Absolventská práce. Vyšší policejní škola a Střední policejní škola Ministerstva vnitra v Praze, Dopravně bezpečnostní činnost. Vedoucí práce: Ing. Bc. Petr Kumpošt, Ph. D.
11. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2014*. Praha : Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, 2015. 255 s.
12. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2015*. Praha : Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, 2016. 255 s.
13. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2016*. Praha : Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, 2017. 256 s.
14. ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE POLICEJNÍHO PREZIDIA ČESKÉ REPUBLIKY. *Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2017*. Praha : Tiskárna Ministerstva vnitra ČR, příspěvková organizace, 2018. 243 s.
15. ZDRAVOTNÍ ÚSTAV SE SÍDLEM V ÚSTÍ NAD LABEM, ZKUŠEBNÍ LABORATOŘ HRADEC KRÁLOVÉ. *Protokol o měření hluku v mimopracovním prostředí*. Protokol číslo 94/2013/FFKO. 2013. 9 s. Kolín.

Elektronické zdroje:

1. KONTROLA KAMIONŮ. [online] ©2018 Policie ČR [cit. 2018-03-20]. Dostupné z : <http://www.policie.cz/clanek/kontrola-kamionu.aspx>.
2. MAPY.CZ. [online] ©1996-2018 Seznam.cz a.s. [cit. 2018-03-20]. Dostupné z : <https://mapy.cz>.
3. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, ČKAIT STŘEDISKO VZDĚLÁVÁNÍ A INFORMACÍ. *TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích* [DVD disk]. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, odbor pozemních komunikací, ©2017 [cit. 2018-03-10].
4. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, ČKAIT STŘEDISKO VZDĚLÁVÁNÍ A INFORMACÍ. *TP 189 - Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích* [DVD disk]. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, odbor pozemních komunikací, ©2017 [cit. 2018-03-10].
5. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. MD ČR, odbor pozemních komunikací: *Metodická příručka Nízkorychlostní kontrolní vážení a správní řízení ve věci souvisejících přestupků a správních deliktů* [online], ©2015 [cit. 2018-03-20]. Dostupné z : https://s-portal.pcr.cz/s-nrvs/osdp/Dokumenty%20OSDP/Silniční%20doprava/Kontrolní%20vážení/2016_06_Metodika_-_NKV_ofic.verze%20MD.pdf.
6. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. MD ČR, odbor pozemních komunikací: *Metodická příručka Omezování tranzitní nákladní dopravy* [online], ©2016 [cit. 2018-03-20]. Dostupné z : <https://doprava.kraj-lbc.cz/getFile/id:344711/lastUpdateDate:null>.
7. OBEC DRAHELČICE. *Důvodová zpráva k zákonu č. 268/2015 Sb., změna zákona o pozemních komunikacích* [online], ©2014 [cit. 2018-02-16]. Dostupné z : https://www.drahelcice-obec.cz/assets/File.ashx?id_org=3153&id_dokumenty=26434.
8. POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY. *Pokyn č. 4/2015 ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky, kterým se upravuje postup při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních*

- komunikacích* [online], ©2015 [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <http://esiar.pcr.cz/kniha/siar/?168776>.
9. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. ŘSD ČR: *Celostátní sčítání dopravy 2010* [online], ©2011 [cit. 2018-02-02]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/intenzitytable/default.aspx?s=1-2289>.
 10. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. ŘSD ČR: *Celostátní sčítání dopravy 2010* [online], ©2011 [cit. 2018-02-02]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>.
 11. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. ŘSD ČR: *Celostátní sčítání dopravy 2010* [online], ©2011 [cit. 2018-02-02]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/map/default.aspx>.
 12. V ŘÍČANECH A OKOLÍ ZAČAL PLATITI ZÁKAZ TRANZITU KAMIONŮ. ZA PRŮJEZD POKUTA. [online] © 1999-2018 MAFRA A.S. [cit. 2018-03-20]. Dostupné z : https://praha.idnes.cz/foto.aspx?r=praha-zpravy&c=A171113_103147_praha-zpravy_nuc&foto=RSR6f4dd5_IMG_4178Large.JPG.

Legislativní dokumenty:

1. ČESKO. Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2011, částka 97.
2. ČESKO. Vyhláška č. 104/1997 Sb., Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997, částka 36.
3. ČESKO. Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2015, částka 122.
4. ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 1997, částka 3.

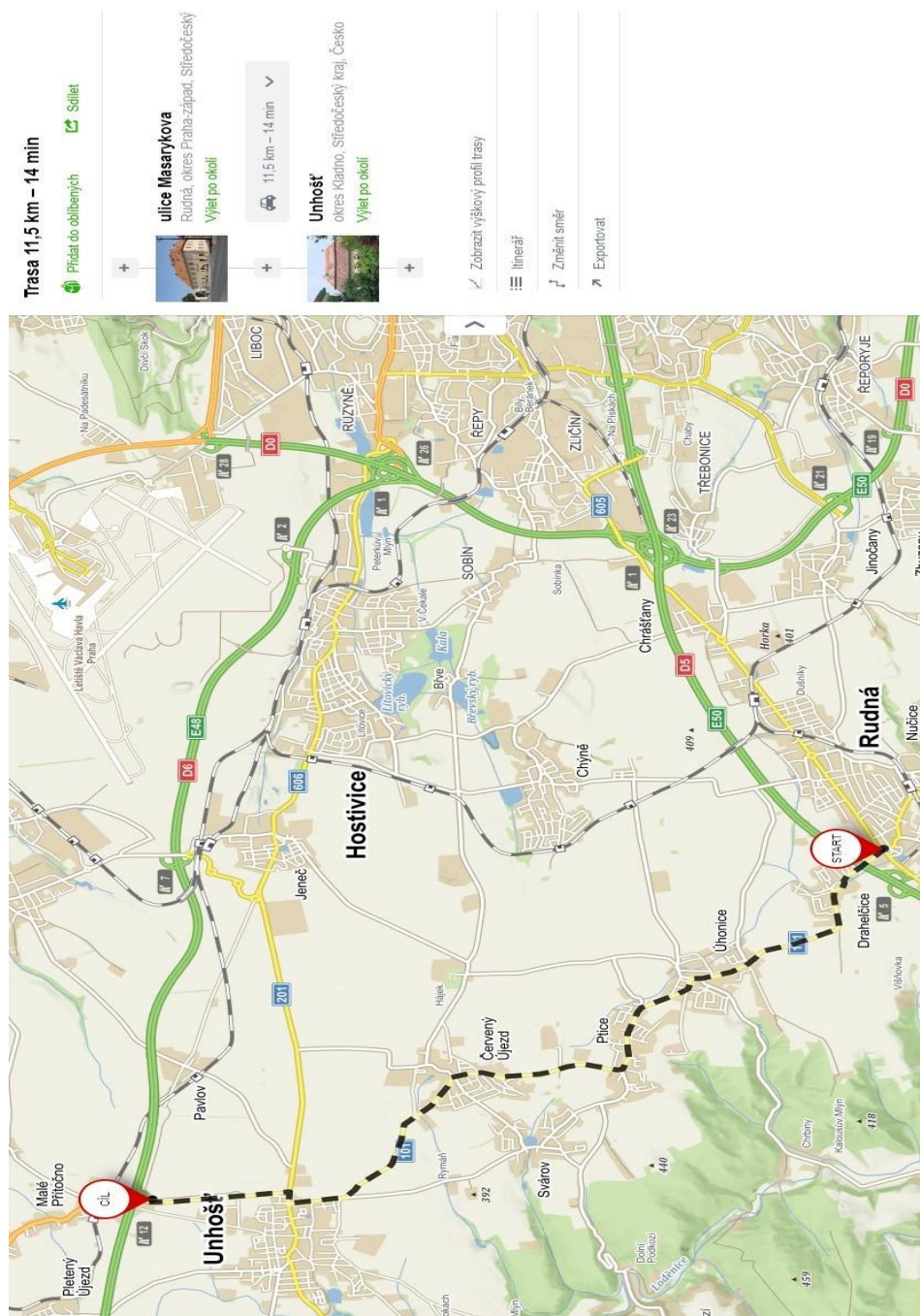
5. ČESKO. Zákon č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2015, částka 215.
6. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). In: *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 98.

Ostatní zdroje:

1. Policie České republiky, Dopravní inspektorát Praha venkov – ZÁPAD, npor. Bc. Tomáš Turek.

Přílohy

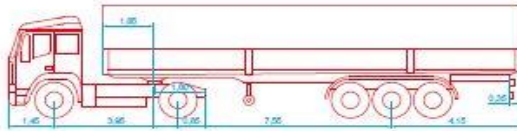
Příloha č. I.: mapa trasy vedení sil. č. II/ 101 (úsek s navrženým omezením tranzitní nákladní dopravy)



zdroj:vlastní úprava z www.mapy.cz.

VLEČNÉ KŘIVKY NS

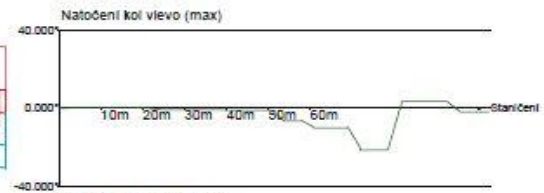
SCHEMA NS



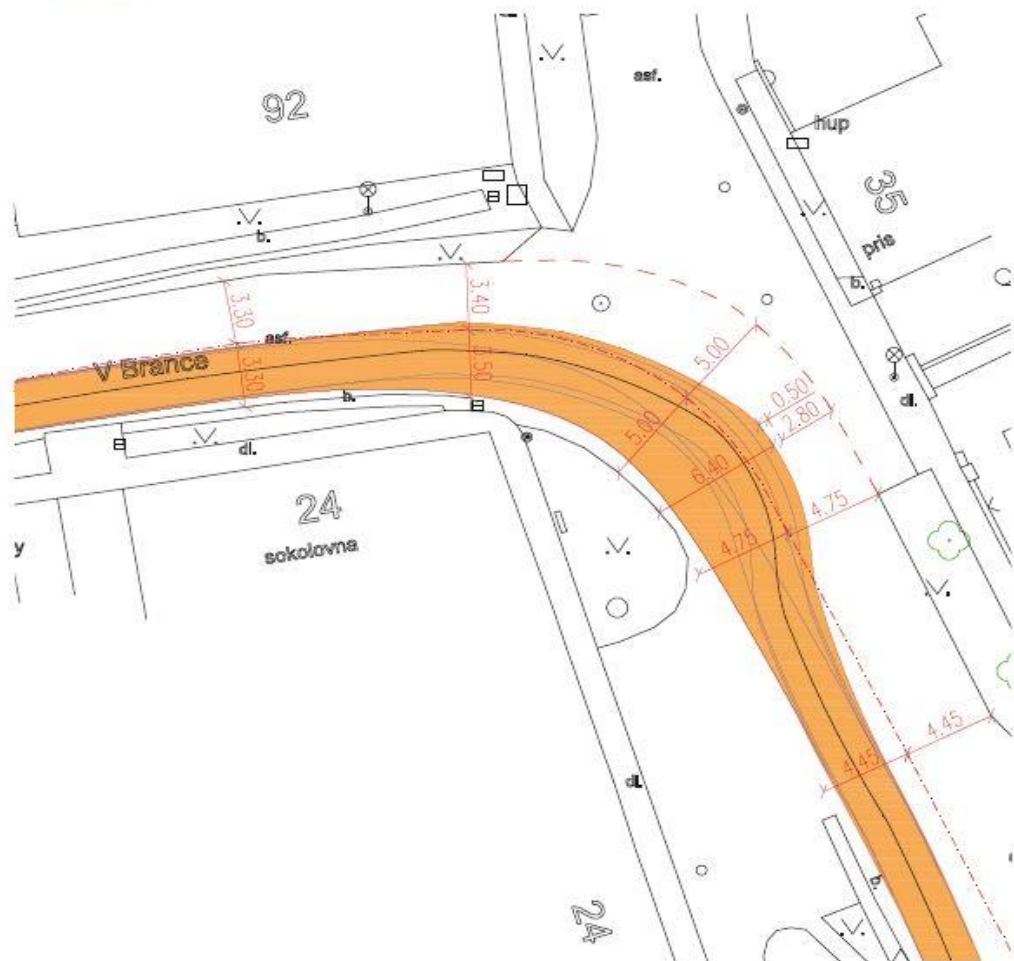
NS délky (m)
 Šírka NS : 2.50
 Stopa NS : 2.50
 Úhel natočení : 40.0°

LEGENDA VLEČNÝCH KŘIVEK

 ——— STOPY KOL
 OBRYŠ VOZIDLA



Natočení kol vpravo (max)
 Vypočtený největší úhel natočení řidiči napravo vpravo [Stupně]: 3.664
 Minimální poloměr zatažení vpravo [m]: 59.470
 Vypočtený největší úhel natočení řidiči napravo vpravo [Stupně]: 21.602
 Minimální poloměr zatažení vpravo [m]: 10.322
 Maximální povolený úhel natočení předních kol [stupně]: 40.000
 Minimální povolený poloměr zatažení [m]: 5.912



zdroj: ATELIÉR MALÝCH OKRUŽNÍCH KŘIŽOVATEK ING. PETRA NOVOTNÉHO.
 Stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci II/101 Drahelčice, Bezpečnostní inspekce. Číslo zakázky 21/1/16. 27.6.2016. Pardubice, příloha bez označení.

Příloha č. IV.: protokol intenzit dopravy

PROTOKOL - výpočet odhadu denní a hodinové intenzity dopravy podle TP 189

Místo:	Drahečice - Unhošť	Datum průzkumu:	8.12.2016					
Číslo komunikace:	II/101	Den týdne, měsíc, roční období:	čtvrtek, prosinec, zimní					
Stanoviště:	dopolední - Drahečice odpolední - Unhošť	Doba průzkumu:	9:00 - 11:00 13:30 - 15:30					
1	Kategorie a třída komunikace		Silnice II. Třída					
2	Nedělní faktor	f_{ne} [-]	-					
3	Charakter provozu		hospodářský	společný	rekreační			
4	Skupina přečtových koeficientů							
			druh vozidel					
			O	M	N	A	K	S
5	Intenzita dopravy za dobu průzkumu běžného pracovního dne	I_m [voz]	1038	0	113	6	14	1151
6	Přečtový koeficient denních variací	$k_{m,d}$ [-]	3,94	4,23	3,19	3,88	3,65	-
7	Denní intenzita dopravy (v den průzkumu)	I_d [voz/den]	4 090	0	360	23	51	4450,2
8	Přečtový koeficient týdenních variací	$k_{d,t}$ [-]	0,9091	0,978	0,789	0,83	0,805	-
9	Týdenní průměr denních intenzit dopravy	I_t [voz/den]	3 718	0	284	19	41	4002,2
10	Přečtový koeficient ročních variací	$k_{t,rpdi}$ [-]	1,1669	6,329	1,066	1,217	1,081	-
11	Roční průměr denních intenzit	RPDI [voz/den]	4 338	0	303	24	44	4641,4
12	Odhad přesnosti určení RPDI	δ [%]	-	-	-	-	-	14%
13	Přečtový koeficient týdenních variací intenzit dopravy v pracovní den	$k_{d,rpdi}$ [-]	1,008	1,001	0,997	0,99	1,037	-
14	Roční průměr denních intenzit dopravy v pracovní dny	RPDI _{pd} [voz/den]	4 373	0	302	23	46	4 745
15	Přečtový koeficient	$k_{rpdi,so}$ [-]	0,122					
16	Padesátirázová hodinová intenzita dopravy	I_{50} [voz/h]	566					
17	Přečtový koeficient	$k_{rpdi,sh}$ [-]	0,111					
18	Intenzita špičkové hodiny	I_{sh} [voz/h]	516					
<p>Komentář: Vypočtené hodnoty odhadu intenzit jsou stanoveny s přesností $\pm 8\%$, což může být pro některé případy použití nedostatečné. Pro případné zpřesnění hodnot výsledku je třeba prodloužit dobu měření, případně měření opakovat ve více dnech.</p>								

zdroj: ATELIÉR MALÝCH OKRUŽNÍCH KŘIŽOVATEK ING. PETRA NOVOTNÉHO. II/101 Drahečice, Dopravní průzkum. Číslo zakázky 60/1/16. 27.3.2016. Pardubice, A3.

Příloha č. VI.: mapa celostátního sčítání dopravy z roku 2010 (výřez)



zdroj: ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. ŘSD ČR: *Celostátní sčítání dopravy 2010* [online], ©2011 [cit. 2018-02-02]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/map/default.aspx>.