

## **TRANZITNÍ DOPRAVA A OBCE**

## **TRANSIT TRANSPORT AND MUNICIPALITIES**

**Michaela Sigmundová<sup>1</sup>**

<https://doi.org/10.24040/pros.07.05.2021.svp.272-281>

### **Abstrakt**

*Obce v České republice se snaží bránit nadměrné nákladní dopravě veřejnými vyhláškami ve formě opatření obecné povahy o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, a to omezením 12-ti tunové nákladní dopravy na silnicích II. a III. třídy. Tato opatření jsou přijímána formou zdlouhavého procesu a s omezenou časovou platností. Osazování dopravního značení se zákazovými značkami je finančním výdajem, na němž se někdy podílí i samotné obce ze svých omezených rozpočtů. I po osazení zákazových značek se situace v obcích nezlepšuje a je zapotřebí zvyšovat kontrolu dodržování zákazu vjezdu vozidel nad 12 tun prostřednictvím Policie ČR a Celní správy. Tato restriktivní opatření kladou zvýšené nároky na personální a finanční zabezpečení policejních složek včetně hmotného vybavení pro účely zajištění vážení vozidel.*

### **Klíčové slová**

dálnice, nákladní doprava, zákazové značky, omezení vjezdu tranzitní dopravy, obce, pozemní komunikace, občané, životní prostředí, měření hluku, sankce.

### **Abstract**

*Heavy trucks and vehicles more than 12 tons pass through the villages. Excessive noise and vibration are a serious problem for the inhabitants and their life. Long-term exposure to excessive noise and air pollution leads to damage to health, vibrations damage citizens' property. From 1.1.2020, tolls were introduced for vehicles over 3.5 tons on 1st class roads. Instead of the original 234 kilometers, a total of 1102 kilometers are now charged. The number of kilometers of toll motorways has also expanded.*

### **Key words**

heavy trucks, village, noise, vibration, pollution, damage, health, roads.

## **Úvod**

Pozemní komunikace se v České republice dělí podle zákona na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. O zařazení pozemní komunikace do kategorie dálnice, silnice nebo místní komunikace a jejich tříd rozhoduje příslušný silniční správní úřad. Silnice

---

<sup>1</sup> Mgr. Michaela Sigmundová, Ph.D., advokátka a zapsaná mediátorka, odborná asistentka Katedry soukromého práva a civilního procesu Právnické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci.

se podle svého určení a dopravního významu rozdělují na silnice I. třídy, které jsou určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu, dále na silnice II. třídy určené pro dopravu mezi okresy a silnice III. třídy, které jsou určeny k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace. Stát je vlastníkem dálnic a silnic I. třídy. Silnice II. a III. třídy vlastní příslušný kraj, na jehož území se silnice nacházejí. Vlastníkem místních komunikací je obec, na jejímž území se místní komunikace nacházejí. Účelové komunikace vlastní právnická nebo fyzická osoba.<sup>2</sup>

Vláda České republiky usnesením č. 1000 ze dne 7. listopadu 2016<sup>3</sup> uložila tehdejšímu ministru dopravy Mgr. B. Sobotkovi úkol rozšíření zpoplatnění silnic po roce 2019 o další úseky silnic, kde to bude efektivní a současně půjde o významné silnice pro dopravu těžkých nákladních vozidel. Ministerstvo dopravy následně společně s projektovým manažerem posoudilo rozšíření výkonového zpoplatnění na silnice I. třídy. Ve stejném roce bylo Ministerstvem dopravy avizováno, že i vybrané úseky silnic první třídy mohou být v budoucnu zpoplatněny pro nákladní vozidla.<sup>4</sup> Zpoplatnění dálnic a vybraných silnic I. třídy je upraveno zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Ve Slovenské republice jsou dálnice, rychlostní cesty a vybrané úseky cest I. třídy spravovány Národnou diaľničnou spoločnosťou a Granvia Operation, a.s. Cesty I. třídy jsou ve správě Slovenskej správy ciest a cesty II. a III. třídy jsou ve správě jednotlivých samosprávných krajů.<sup>5</sup> Již v roce 2012 připravovala vláda Slovenské republiky plošný zákaz tranzitu kamionů na regionálních silnicích. Hodlala tímto akceptovat návrhy samospráv obcí, protože podle nich řidiči těžkých nákladních vozidel objížděli zpoplatněné úseky pozemních komunikací po silnicích II. a III. třídy. Jako podklad pro rozhodování o změně legislativy byly použité výsledky sčítání dopravy z roku 2010, které se porovnály se sčítáním z roku 2005.<sup>6</sup> Dne 16. prosince roku 2013 byla vydána vyhláška č. 475 Ministerstva dopravy, výstavby a regionálního rozvoja

---

<sup>2</sup> Zákon č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů

<sup>3</sup> Usnesení vlády č. 1000 ze dne 7.11.2016 „Vláda bere na vědomí záměr Ministerstva dopravy rozšířit zpoplatnění silnic po roce 2019 o úseky silnic, kde to bude z hlediska regulatorní a nákladové funkce efektivní a současně půjde o významné silnice pro dopravu těžkých nákladních vozidel s tím, že zvýšení rozsahu zpoplatněných silnic proti současnému stavu bude v předpokládaném rozmezí 850 km až 3 000 km předloženo ministrem dopravy pro informaci vládě do 31. prosince 2016 na základě provedené analýzy Projektového manažera pro realizaci projektu výkonového zpoplatnění pozemních komunikací v České republice po roce 2019“.

<sup>4</sup> Vládní koncepce počítá s rozšířením mýta pro nákladní vozidla na vybrané komunikace, tisková zpráva ze dne 7.11.2016, dostupné on line na <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vladni-koncepce-pocita-s-rozsirenim-myta-pro-nakla>, [cit. 28.12.2020]

<sup>5</sup> Slovenská správa ciest, Cestné organizácie, dostupné on line na <https://www.cdb.sk/sk/Uziticne-odkazy/cesty-cestne-organizacie.alej>, [cit. 28.12.2020]

<sup>6</sup> Dopravní noviny: Slovensko zakáže tranzit na regionálních silnicích, 17.12.2012 dostupné on line na <http://www.dnoviny.cz/dopravni-politika/slovensko-zakaze-tranzit-na-regionalnich-silnicich> [cit. 28.12.2020]

Slovenskej republiky, ktorou se vymezujú úseky dálnic, rychlostních cest, cest I. třídy, cest II. třídy a cest III. třídy s výběrem mýta, a to podle zákona č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívání vymedzených úseků pozemných komunikací a o změne a doplnění niektorých zákonov. Seznam vymedzených úseků dálnic, rychlostních cest a cest I. třídy, které bylo možné užívat jen na základě úhrady mýta, byly uvedeny v příloze této vyhlášky. Všechny úseky cest II. třídy a cest III. třídy byly stanovené jako vymedzené úseky. Užívání vymedzených úseků dálnic, rychlostních cest, cest I., II, a III. třídy, které bylo možné užívat motorovými vozidly mj. s největší přípustnou celkovou hmotností nad 3 500 kg nebo jízdními soupravami s největší přípustnou hmotností nad 3 500 kg s úhradou mýta, se označovaly na cestních přechodech přes státní hranice Slovenské republiky dopravní značkou “Všeobecné informace o povinnosti úhrady”. Tato právní úprava byla účinná od 1.1.2014 a k jejímu zrušení došlo vyhláškou Ministerstva dopravy a výstavby Slovenské republiky č. 228 ze dne 17.8.2020. Účinnost vyhlášky nastala od 1.9.2020. Touto vyhláškou se nově stanovil seznam vymedzených úseků dálnic a cest I. třídy v příloze vyhlášky a současně bylo stanovené, že všechny úseky cest II. třídy jsou vymedzenými úseky. Jak je vidět, u našich susedů veľmi rychle pochopili, že tranzitní doprava bude využívat neplacených úseků silnic.

Názor zástupce Trnavského samosprávného kraje k této záležitosti je tento: *„V súčasnosti sa v dôsledku prevádzkovania elektronického mýtného systému prehľujú problémy súvisiace s obchádzaním spoplatnených úsekov ciest nenulovou sadzbou predovšetkým tranzitujúcimi nákladnými vozidlami. V dôsledku týchto skutočností dochádza nielen k vysokým finančným stratám na výbere mýta, ale tiež k nárastu výdavkov správcov komunikácii nižšej kategórie súvisiacich s opravou a údržbou infraštruktúry, ktorá podlieha vplyvom prevádzky nežiaducej ťažkej nákladnej dopravy, aj vzhľadom na jej nižšiu únosnosť vozoviek, preukázateľne zrýchlenej degradácii. Tento problém sa dotýka nielen cestných úsekov aj cestných objektov ako sú mosty a priepusty“*. Dále Trnavský samosprávny kraj plánuje toto: *„Trnavský samosprávny kraj (TTSK) má záujem spoplatniť vybrané úseky ciest II. triedy nenulovou sadzbou mýta najmä z dôvodu regulácie nákladnej dopravy. V tejto súvislosti sa uskutočnili viaceré pracovné rokovania za účasti zástupcov Ministerstva dopravy a výstavby (MDV SR), Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s. (NDS), Trnavského samosprávného kraja (TTSK) a Správy a údržby ciest Trnavského samosprávného kraja (SUC TTSK). Finančné prostriedky získané výberom mýta plánujeme investovať do rozvoja cestnej infraštruktúry“*.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Ing. Ernest Lančarič, Odbor dopravnej politiky, Oddelenie infraštruktúry, Odborný referent, cit. dne 12.4.2021

Ministerstvo dopravy v České republice bylo bohužel ještě v roce 2019 toho názoru, že k objíždění nově zpoplatněných úseků na silnicích I. třídy nebude ve větší míře docházet. Tento názor i nyní zastává také Policejní prezidium ČR.<sup>8</sup> Obce měly případně využít k regulaci tranzitní dopravy zákazové značky (zákaz sjezdu tranzitu na silnice II. a III. tříd). Následně byla tedy v České republice publikována vyhláška č. 307/2019 Sb., kterou se mění vyhláška č. 306/2015 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem, která obsahuje přílohu nazvanou Seznam pozemních komunikací, jejichž užití podléhá časovému poplatku zpoplatněných časovým poplatkem. Příloha vyhlášky nabyla účinnosti dnem 1.1.2020. Obce velice brzy pocítily změnu legislativy díky tomu, že se zvýšila hustota průjezdu tranzitních vozidel na silnicích II. a III. tříd často vedoucích středem těchto obcí, což je u nás historicky podmíněno. Cílem této nové právní úpravy bylo získání finančních prostředků díky zpoplatnění pozemních komunikací. Tyto peníze jsou následně příjmem Státního fondu dopravní infrastruktury. Od 1. 1. 2020 tedy vozidla nad 3,5 t platí u nás mýto i na silnicích I. třídy. Počet nově zpoplatněných kilometrů se zvýšil o 868 km a celkový počet zpoplatněných úseků vzrostl na 1 102 km. Došlo také k rozšíření počtu kilometrů zpoplatněných dálnic. Celkem je už zpoplatněno 1 307 kilometrů dálnic. Rozšířením poplatkové povinnosti se měly zvýšit příjmy státního rozpočtu na investice do obnovy a rozvoje silniční infrastruktury o 1 – 1,5 miliardy korun.<sup>9</sup>

Každý rok je možno sledovat, jak se zvyšuje intenzita dopravy v obcích. Nárůst počtu projíždějících vozidel můžeme přičítat důvodům logistickým, časovým, finančním, jakož i změně legislativy rozšiřující počet placených úseků na pozemních komunikacích. Zejména během všedních dní projíždí obcemi tranzitní doprava v řádu stovek až tisíců denně počínaje brzkými ranními hodinami až do noci. To má za následek vznik nesnesitelných životních podmínek pro obyvatele takto postižených obcí, jakož i zvýšené opotřebení povrchu vozovek silnic spojené s nutností pravidelných oprav a zvýšených investic ze strany jejich správců. Článek 8 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod zakládá právo každého na respektování svého soukromého a rodinného života, obydlí a korespondence. Článek 1 Dodatkového protokolu k evropské Úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod stanoví, že každá fyzická nebo právnická osoba má právo pokojně užívat svůj majetek.

---

<sup>8</sup> Nápor kamionů na silnicích II. a III. tříd nehrozí, Na pravou míru, ze dne 29.10.2019, dostupné on line na <https://www.mdcz.cz/Media/Na-pravou-miru/Napor-kamionu-na-silnicich-II-a-III-trid-nehrozi> [cit. 28.12.2020]

<sup>9</sup> Přehledně: Na těchto silnicích I. třídy budou od ledna kamiony také platit mýto, tisková zpráva ze dne 12.12.2019, dostupné on line na <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Prehledne-Na-techto-silnicich-I-tridy-budou-od-l?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy> [cit. 28.12.2020]

Evropský soud pro lidská práva rozhodl, že právo na příznivé životní prostředí je součástí práva na ochranu soukromého a rodinného života. Ústavní soud vydal nálezný sp. zn. III. ÚS 70/97, kde uvedl, že „1. Skutečnost, že životní prostředí je veřejným statkem (hodnotou) ve smyslu preambule Ústavy a Listiny základních práv a svobod (dále jen "Listina") a čl. 7 Ústavy, nevyklučuje existenci subjektivního práva na příznivé životní prostředí (čl. 35 odst. 1 Listiny), jakož i práva v zákonem stanoveném rozsahu se jej domáhat (čl. 41 Listiny)“. Listina základních práv a svobod zakotvuje právo každého na ochranu zdraví. Vlastnictví nesmí být zneužito na újmu práv druhých anebo v rozporu se zákonem chráněnými obecnými zájmy. Jeho výkon nesmí poškozovat lidské zdraví, přírodu a životní prostředí nad míru stanovenou zákonem. O snížení hlukové zátěže je povinen starat se i stát v rámci péče o veřejné zdraví. Jak stát tuto roli v České republice zastává, dokazuje stávající legislativa a opatření v rámci zavedení mýtného a jeho rozšíření na silnice prvních tříd či problém dlouhodobých oprav na pozemních komunikacích, která v podstatě vhná těžkou nákladní dopravu v rámci objízdných tras do našich obcí. Právě situace ohledně hluku z dopravy jasně ukazuje, že stát tuto svoji péči zanedbává a zdraví občanů není pro něj prioritou.

S průjezdem vozidel je spojena i rychlost. Ne každá obec má instalováno zařízení sloužící k měření rychlosti a není v silách Policie ČR realizovat pravidelné kontroly dodržování pravidel silničního provozu ve všech místech, které si to vyžadují. V menších obcích nejsou instalovány světelné přechody pro chodce, což působí občanům potíže při přecházení vozovky. Pokud je na druhé straně silnice důležitý bod např. autobusová zastávka, mateřská škola, pak je zde velké riziko střetu vozidla s chodcem a hrozba ztráty či ohrožení života. Ne všechna projíždějící vozidla dávají takto stojícím chodcům přednost, mnozí chodci zejména nízkého věku či senioři nemají ani odvahu do takové vozovky vkročit. S rychlostí a hustotou průjezdu vozidel je spojen další negativní fenomén, a tím je hluk. Ten má významný vliv na psychiku a často způsobuje únavu, depresi, agresivitu. Dlouhodobé vystavování nadměrnému hluku způsobuje např. vysoký krevní tlak, poškození srdce, snížení imunity a chronickou únavu. Hluk během spánku snižuje jeho kvalitu i hloubku.<sup>10</sup> Občané mají možnost se zvýšené hlukové hladině bránit, a to na základě žádosti příslušné krajské hygienické stanici o změření hladiny hluku v chráněném venkovním prostoru staveb. Takovou žádost je vhodné podpořit protokolem o průjezdu vozidel obcí, který zajistí obec ve spolupráci s dopravním oddělením magistrátu

---

<sup>10</sup> Vliv hluku na zdraví, dostupné on line na <http://hluk.eps.cz/hluk/vliv-hluku-na-zdravi/?page=kontakt>, [cit. 28.12.2020]

města, kam místně spadá. Pokud je zjištěno, že jsou hlukové limity překročeny, je vlastníkoví pozemní komunikace uložena sankce ve správním řízení a povinnost k realizaci opatření vedoucích ke snížení hlukové zátěže i ve vztahu k postiženým vlastníkům dotčených nemovitostí (výměna oken, rekuperace). V této oblasti se prolínají právní předpisy z různých oborů práva a není jednoduché se v nich orientovat. Ze stavebních úprav domů obyvatel takto postižených obcí je patrné, že s hlukem každý bojuje po svém. Občané provádějí výměnu oken kvůli lepší zvukové izolaci, instalují venkovní žaluzie, zateplení fasád, mění vnitřní uspořádání domu. Během teplých dní nelze otvírat okna do hlučných ulic a větrat, protože celodenní hluk zvenčí je vyčerpává. Ne každý si může nebo chce instalovat drahou klimatizaci v bytě nebo domě. Při každém průjezdu těžkého nákladního vozu jsou vnímány otřesy domů, praskají zdi a dochází ke vzniku škod na majetku. Znalecký posudek, jenž by dokázal zjistit hodnotu vibrací v nemovitosti, stojí kolem 12.000 Kč a to je částka, kterou občané nechtějí vydávat ze svého. Je však velmi problematické následně prokázat příčinnou souvislost mezi vznikem škody na majetku a průjezdem těžké kamionové dopravy kolem domů, které jsou vystaveny této zátěži. O snížení hlukové zátěže je povinen se starat stát v rámci péče o veřejné zdraví. Zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů upravuje povinnosti osoby provozující zdroje hluku a vibrací. Osoba, která používá, popřípadě provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku nebo vibrací, mj. vlastník pozemní komunikace, jejichž provozem vzniká hluk, jsou povinni zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb, a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby v chráněném vnitřním prostoru stavby. Hlukem se podle tohoto zákona rozumí zvuk, který může být škodlivý pro zdraví a jehož imisní hygienický limit stanoví prováděcí právní předpis. Prováděcí právní předpis upravuje hygienické limity hluku a vibrací pro denní a noční dobu, způsob jejich měření a hodnocení. V důvodových zprávách k legislativě v oblasti dopravy na pozemních komunikacích se dočteme mnoho informací čteně dopadů na různé oblasti života. Nicméně ani ve statích týkajících se dopadů na životní prostředí nelze najít informace o tom, do jaké míry byly zvažovány dopady na obyvatelstvo žijící u silnic, jejich zdraví a majetek v případě rozšíření placených úseků našich pozemních komunikací. Na jedné straně stát zavádí další placené úseky mýtného s cílem zvýšit výběr poplatků, na straně druhé působí tímto opatřením újmu občanům. Občané jsou frustrováni takovou situací, a to zvláště v těch obcích, kde se



hustota dopravy postupně navyšuje již několik let.<sup>11</sup> Tato opatření však občany také něco stojí. A ne každý si je může dovolit financovat ze svého. Pro seniory jsou to výdaje, na které z penze nemohou uspořit, a úvěr jim v jejich věku již nikdo vyšší neposkytne. Z myšleného se na tyto účely pro občany přímo žádná dotace neposkytne. Cenné informace jak situaci řešit a případně se pokusit nalézt cestu k provedení bezplatných protihlukových opatření pro občany, nejsou běžně dostupné. Kromě ochrany majetku nesmíme zapomínat na to, že z každého vozidla se uvolňují do ovzduší zplodiny, které dýcháme. Měření kvality ovzduší ve všech postižených obcích nadměrnou dopravou se nerealizuje, občané tedy ani často neví, co vlastně dýchají. A právě v dnešní době jsou zdravé plíce tak důležité v rámci ochrany před těžším průběhem nákazy Covid-19.

Obce nacházející se v situaci, kdy se rok od roku zvyšuje hustota dopravy, mohou využít právní úpravy zákona o pozemních komunikacích, který obsahuje možnost omezení vjezdu některých vozidel tak, že tranzitní nákladní dopravu prováděnou nákladním vozidlem nebo jízdni soupravou, jejichž největší povolená hmotnost činí 12 tun a více, lze na silnici II. a III. třídy zakázat nebo omezit stanovením místní úpravy provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu, jen je-li možné využít jinou vhodnou trasu včetně trasy vedoucí po pozemní komunikaci podléhající zpoplatnění. Ne vždy se však taková žádost obce setká s pochopením. Navíc se musí nechat zpracovat projektová dokumentace dopravního značení. Následně se k těmto podkladům vyjadřuje mnoho dotčených subjektů (Správa silnic, Krajské ředitelství Policie a příslušné dopravní inspektoráty, ŘSD) a podpora omezení vjezdu vozidel nebývá z jejich strany pravidlem, spíše jsou stanoviska negativní.<sup>12</sup>

Při stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích (s výjimkou účelových komunikací) se postupuje dle správního řádu v rámci přijímání opatření obecné povahy. Příslušný správní úřad pak stanovuje místní úpravu provozu na svoji odpovědnost,

---

<sup>11</sup> V obci Kožušany – Tážaly proběhlo v měsíci prosinci roku 2019 měření odborem dopravy a územního rozvoje Magistrátu města Olomouce. Ve dnech od 12.12.2019 do 16.12.2019 projelo obcí průměrně v době od 00:00 hod do 24:00 hod. 30.147 vozidel, z toho směrem na Olomouc 15.299 a směrem na Dub nad Moravou 14.848. Osobních vozidel projelo směrem na Olomouc 11.342 a směrem na Dub nad Moravou 8.857. Těžkých nákladních vozidel do 15 metrů délky projelo za tu dobu směrem na Olomouc 911 a směrem na Dub nad Moravou 764. Maximální naměřená rychlost v obci byla 111 km/h. K překročení rychlosti v obci došlo v průřezu u 80,8% vozidel projíždějících oběma směry. Za dobu těchto čtyř dnů v měsíci prosinci roku 2019 obcí projelo 16.877 vozidel rychlostí 60 km/h a 905 vozidel rychlostí 80 km/h. Rychlostí 100 km/h projelo obec 38 vozidel. Z měření z roku 2015 plyne toto: Na základě měření v obci instalovaného kamerového systému na semaforech projelo ve směru od Olomouce za měsíc červen roku 2015 celkem 72.889 vozidel a průměrná rychlost vozidel činila 51,7 km/h. V obou směrech projelo obcí za měsíc celkem 153.653 vozidel, z tohoto počtu bylo 34.313 vozidel velkých.

<sup>12</sup> Zákazem průjezdu vozidel s hmotností nad 12 t dojde ke zvýšení intenzity provozu těchto vozidel v obcích, kterými procházejí silnice, po kterých budou řidiči těchto vozidel obce objíždět. Zákazem průjezdu vozidel tranzitní automobilové dopravy nad 12 t bude tedy nutnost řešení tohoto problému pouze přesunuta na okolní obce.

z úřední povinnosti a nikoliv na žádost. Přesto na nepříznivou dopravní situaci v obcích musí většinou upozorňovat občané formou petic a dožadovat se přijetí změn, které by jim zabezpečily příznivější životní podmínky. V některých případech se pak na změně místního dopravního značení podílejí i samotné obce ze svých rozpočtů, když se správnímu úřadu nedostává peněz na realizaci projektu. Obce, kterým se podařilo docílit změn a vytěsnit tranzitní dopravu ze svého středu, podstoupily většinou zdlouhavý několikaletý proces počínaje peticemi občanů, mnoha jednáními se silničním úřadem, Policií ČR, celní správou, dopravními inspektoráty, se starosty okolních obcí a samotnými provozovateli tranzitní dopravy. Ne každá obec má dost ochotných občanů a volených zástupců, aby se do toho boje pustili, protože vždy nenajdou kladnou odezvu na své snažení, které stojí mnoho času. Jednodušší řešení než lokálním způsobem přijímat opatření, která spočívají v realizaci časově a finančně náročných projektů osazování nového dopravního značení zákazu vjezdu tranzitní automobilové dopravy o hmotnosti nad 12 tun, je přijetí legislativních změn v zákoně o pozemních komunikacích a v zákoně o silničním provozu.

Opatření obecné povahy se nevydávají s platností na dobu neurčitou, ale na dobu necelého jednoho roku. Po skončení jeho trvání mají být dočasné dopravní značky odstraněny ze strany žadatele o tuto úpravu anebo je doporučeno nechat provést relevantní dopravní průzkum s následným sčítáním intenzit jednotlivých druhů dopravy. Instalace nového dopravního značení stojí stovky tisíc korun. Když tedy porovnáme náklady na čas a finanční prostředky investované do lokální změny dopravního značení oproti změně v zákoně, kde by byl celostátně a bez časového omezení upraven zákaz vjezdu tranzitní automobilové dopravy o hmotnosti nad 12 tun na silnice II. a III. třídy, je jasné, která varianta je efektivnější. Přičemž vhodnou formulací textu novely zákona lze obejít i navrhovanou nutnost doplnění celostátního označení silnic III. třídy a umístění dopravního značení. Obce se obávaly nárůstu tranzitní dopravy po 1.1.2020 oprávněně. V roce 2020 jsem oslovila desítky společností provozujících nákladní dopravu s dotazem, co je vede k tomu, že jejich kamionová vozidla užívají silnice II. třídy vedoucí skrze obce v Olomouckém kraji. Mnoho z nich na dotaz samozřejmě ani neodpovědělo, někteří však uvedli, že je k tomu vede pokyn dispečera nebo péče řádného hospodáře, úspora nákladů případně úspora času, místo vykládky a nakládky nebo jiné obchodní zájmy.

V minulosti se k zatížení obcí kamionovou dopravou věnoval Veřejný ochránce práv, a to v rámci šetření postupu Magistrátu města Přerova a Krajského úřadu Olomouckého kraje



při řešení dopravní situace na silnici II/434 v Přerově, Kozlovicích v roce 2013. Z jeho strany tehdy zazněla podpora vytěsnění kamionové dopravy ze silnic II. a III. tříd.<sup>13</sup>

V Poslanecké sněmovně je od roku 2019 návrh poslance Petra Dolínka na vydání zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (sněmovní tisk č. 374). Do tohoto zákona by mohlo být vloženo ustanovení o plošném zákazu nákladním automobilům o maximální přípustné hmotnosti převyšující 12 tun a jízdním soupravám tvořeným nákladním automobilem, jejichž maximální přípustná hmotnost převyšuje 12 tun po silnicích II. a III. třídy s tím, že se tento zákaz vztahuje i na místní a účelové komunikace s vozovkou. Ke sněmovnímu tisku bylo zasláno několik pozměňovacích návrhů.

Pokud dochází v právním systému ke střetu zájmů, je obtížné určit, čemu dát přednost. Na jedné straně je zájem, aby výběr mýta byl maximalizován. Na straně druhé je nutno dbát ochrany zdraví a majetku občanů. Mnoho vlastníků domů v obcích postižených nadměrnou nákladní dopravou je po letech zvyšující se úrovně intenzity průjezdu nákladních vozidel znechuceno a uvažují o prodeji svých nemovitostí s cílem přestěhovat se do klidnějších oblastí. Ne každý se tak chce nebo může zachovat. Starostové obcí řeší opakované opravy obecního majetku (např. poklopy obecní kanalizace), který je umístěn na silnicích II. nebo III. třídy. Kamionová doprava ničí povrchy silnic s nutností oprav, což jsou také další výdaje. Občané se bojí používat jízdní kola na silnicích II. a III. třídy, protože je ohrožuje kamionová doprava.

Každý rodič se vždy před vstupem na hřiště obvykle přesvědčí, zda je písek čistý a bez nebezpečných látek, zda jsou houpačky a kolotoče v řádném technickém stavu. Vnímá však rodič i širší okolí hřiště a zamýšlí se nad tím, zda bude pobyt v takovém prostředí pro dítě opravdu vyhovující z hlediska jeho zdraví? Pokud jsou dětské hřiště, mateřská škola či základní škola u silnice, kudy denně projedou tisíce vozidel, jaké ovzduší se zde asi nachází, které naši nejmenší dýchají? Kromě viditelné hrozby ve formě rychle jedoucích vozidel a rizika střetu s vozidlem je zde neviditelná hrozba ve formě znečištění ovzduší zplodinami z projíždějících

---

<sup>13</sup> Stanovisko sp. zn. 2639/2013/VOP: „.....Obecně považuji za nepřijatelné, aby zpoplatněním státních komunikací docházelo k přelévání tranzitní dopravy na krajské komunikace nižších tříd, které k tomuto provozu nemají sloužit a jsou přetěžovány se všemi negativy z toho plynoucími. Z tohoto hlediska se tedy nepřikláním k obecnému stanovisku krajského úřadu, že vymístění nákladní dopravy je možné, jen pokud v dané lokalitě existuje odpovídající dopravní infrastruktura mimo centra obcí (např. dálniční síť, obchvaty apod.). Přestože zatížení silnic první třídy vedoucích centry měst je samozřejmě nežádoucí, nelze jejich roli suplovat užíváním silnic nižších tříd, zvláště pokud rovněž vedou rezidenčními čtvrtěmi měst a vesnic. Domnívám se tedy, že je spíše třeba postupovat cestou výše popsaného zvažování rizik, a to v každém konkrétním případě, a při srovnatelnosti bezpečnostních rizik upřednostnit vymístění dopravy na silnice první třídy“.

automobilů, velkého množství prachu a všudypřítomného hluku, a to všechno má negativní vliv na vývoj dětí. Měření kvality ovzduší se pravidelně ve všech obcích postižených nadměrnou dopravou neprovádí, rovněž tak většinou nejsou známe aktivity v historii, které by souvisely s monitoringem kvality ovzduší v předmětné postižené lokalitě.

### **Závěr**

Ministerstvo dopravy, Asociace krajů a Svaz měst a obcí vytvořili společnou pracovní skupinu, která má vyhodnotit provoz těžkých nákladních vozidel na síti silnic I., II. a III. třídy a navrhnout ochranná opatření pro obyvatele dotčených obcí. Ministerstvo dopravy představilo možnosti kompenzací za poškození komunikací a snížení kvality života v případě zvýšení tranzitní dopravy na objížděných úsecích. I zde se uvažuje mj. o zákazu tranzitní dopravy na silnicích II. a III. třídy zákonem, protože omezení vjezdu některých vozidel stanovením místní úpravy provozu je složité. Nicméně můžeme se inspirovat slovenskou nebo rakouskou právní úpravou v této oblasti, která je již několik let v praxi zavedená a počty průjezdů vozidel na vybraných úsecích silnic jsou pravidelně vyhodnocované. Není zapotřebí vždy jít vlastní cestou, někdy je efektivnější „podívat se k sousedům“ jak to funguje a inspirovat se.



Obsah článku podlieha licenci Creative Commons Attribution 4.0 International Licence CC BY (Michaela Sigmundová).