98256/2022/KHK
KUKHK-30000/DS/2022-4
Krajský úřad Královéhradeckého kraje

VÁŠ DOPIS ZN.:
ZE DNE:
NAŠE ZNAČKA (č. j.): KUKHK-30000/DS/2022-4 (Po) **dle rozdělovníku**

VYŘIZUJE: Ing. Jiří Pospíšil
ODBOR | ODDĚLENÍ: Odbor dopravy a silničního hospodářství
Oddělení silničního hospodářství
LINKA | MOBIL: 649 / 736 521 874
E-MAIL: jpospisil@kr-kralovehradecky.cz

DATUM: 19.09.2022

Počet listů: 6
Počet příloh: 1 / listů: 11
Počet svazků: 0
Sp. znak, sk. režim: 280.4.2, S/5

V e ř e j n á v y h l á š k a

Opatření obecné povahy

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, jako věcně a místně příslušný správní orgán dle ustanovení § 124 odst. 4 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v platném znění (dále jen zákona), na základě ust. § 77 odst. 1 písmene b) zákona, ust. 171 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen správní řád), k podnětu společností PRAGOPROJEKT, a.s., IČO 45272387, K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4, *o z n a m u j e*, že

stanoví

po projednání s Policií České republiky, Krajským ředitelstvím policie Královéhradeckého kraje, odborem služby dopravní policie, ve smyslu ustanovení § 77 odst. 3 a 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v platném znění a vyhlášky č. 294/2015 Sb., který vydal stanovisko č.j. KRPH-93341-2/Čj-2022-0500DP ze dne 14. září 2022

přechodnou úpravu provozu

na silnicích I/11L, I/33 v úseku mezi křižovatkami silnic I/11L a II/324 v Hradci Králové a I/33 a III/2858 u Semonic, dle grafického znázornění

za podmínek:

Dopravní značení proveďte jako: stálé dopravní značení
Velikost dopravního značení: základní rozměrová řada
Provedení dopravního značení: retroreflexní, RA 2
Platnost úpravy: od nabytí účinnosti do doby stanovení místní úpravy provozu
Důvod: omezení tranzitní nákladní dopravy nad 12 t
Osoba (organizace) odpovědná za řádné provedení úpravy:
Ředitelství silnic a dálnic ČR, IČO 65993390, Mgr. Ján Skovajsa, tel. 954 901 292

Další podmínky pro osazení přechodné úpravy provozu:

1) **Dopravní značení, případně dopravní zařízení, proveďte dle přiložené RDS „Omezení tranzitní nákladní dopravy na úsecích silnic I/11L a I/33“ a dle slovního popisu uvedeného v tomto stanovení.**
2) **Dopravní značky musí být umístěny na podpěrných sloupcích v provedení s červenobílými reflexními pruhy.**
3) V obci se dopravní značení umístí ve výšce min. 2,2 m, mimo obec min. 1,2 m nad úrovní vozovky. Vnitřní okraj značky bude 0,5 až 2,0 m od okraje vozovky nebo chodníku (u vozovek se zpevněnou krajnicí od vnějšího okraje zpevněné krajnice).
4) Viditelnost dopravního značení musí být mimo obec zajištěna ze vzdálenosti 100 m a v obci z 50 m.
5) Před instalací svislého dopravního značení musí být vytýčeny inženýrské sítě, tyto nesmějí být dotčeny.
6) Svým umístěním a barevným provedením musí dopravní značky odpovídat příloze vyhlášky č. 294/2015 Sb., ČSN EN 12899-1, ČSN 1436+A1, ČSN EN 1463-1, VL 6.1, VL 6.2, VL 6.3 a splňovat podmínky uvedené v publikacích TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, schválené MD ČR, pod č.j. 532/2013-120-STSP/1 ze dne 31.7.2013, s účinností od 1.8.2013 a TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích, schválené MD ČR, pod č.j. 538/2013-120-STSP/1 ze dne 31.7.2013, s účinností od 1.8.2013.

Odůvodnění:

Společnost PRAGOPROJEKT, a.s., IČO 45272387, K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4, podala podnět ke Krajskému úřadu Královéhradeckého kraje, odboru dopravy a silničního hospodářství, ke stanovení přechodné úpravy provozu na silnicích I/11L, I/33 v úseku mezi křižovatkami silnic I/11L a II/324 v Hradci Králové a I/33 a III/2858 u Semonic.

Důvodem je omezení tranzitní nákladní dopravy nad 12 t.

Podnět byl projednán s Policií České republiky, Krajským ředitelstvím policie Královéhradeckého kraje, odborem služby dopravní policie, ve smyslu ustanovení § 77 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v platném znění a vyhlášky č. 294/2015 Sb., který vydal stanovisko KRPH-93341-2/Čj-2022-0500DP ze dne 14. září 2022. V tomto stanovisku bylo uvedeno následující:

a) Policie ČR uvádí, že podíl dopravních nehod s účastí nákladních vozidel nad 12 t za r. 2022 v předmětném úseku pozemní komunikace představuje cca 20 % z celkového počtu dopravních nehod, což je malý počet,

b) není doloženo, jaké jsou stávající intenzity v předmětném úseku pozemní komunikace stran uvedeného druhu dopravy,

c) s ohledem na ust. § 24a z.č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve zn. pozd. předpisů (dále jen ZPK) nelze navrhovanou místní úpravu provozu provést,

d) Policie ČR obecně souhlasí se záměrem vymístit uvedený druh dopravy na dálnici D11.

K uvedenému zdejší správní orgán uvádí následující:

ad a) Krajský úřad Královéhradeckého kraje nepovažuje uvedenou hodnotu za nízkou a je rovněž otázkou její vypovídající hodnota s ohledem na relativně malý časový úsek, ke kterému se uvedené vztahují. Navíc je nutné si uvědomit, že dopravní nehody s účastí předmětných vozidel jsou zpravidla s ohledem na jejich rozměry a hmotnost s těžšími následky, než v případě střetu jiných vozidel. Navíc, jak je dále uvedeno, předmětný druh dopravy má i další negativní vlivy.

Ad b) uvedeným podkladem skutečně zdejší správní orgán nedisponuje; nicméně problematickou situaci potvrzují představitelé obcí v předmětném úseku silnice, vizte např. https://hradec.rozhlas.cz/kamiony-se-po-otevreni-noveho-useku-dalnice-na-jaromer-zase-vratily-na-soubeznou-8676195 nebo https://ct24.ceskatelevize.cz/kralovehradeckykraj/3441246-na-silnici-mezi-hradec-a-semonice-se-vratily-kamiony-resort-dopravy .

Ad c) Zdejší správní orgán tento názor nesdílí. Jak uvedl Veřejný ochránce práv ve svém závěrečném stanovisku ze dne 24. března 2014, sp. zn.: 3542/2012/VOP/MBČ (www.ochrance.cz): *„Vymístění tranzitní (dálkové) kamionové dopravy na silnice I. třídy a na dálnice je, dle mého názoru, nejen žádoucí z důvodu ochrany bezpečnosti osob a ochrany veřejného zdraví (ochrany před hlukem a prachem), ale navíc plně v souladu se stávajícím zněním zákona o pozemních komunikacích.“* K uvedeném závěru dospěl VOP na základě právní úpravy uvádějící, k jakému typu dopravy jsou určeny ty, které pozemní komunikace – tj. pokud je pozemní komunikace užívána k dopravě, která se neslučuje s uvedenou třídou a kategorií pozemní komunikace, může (musí) správní orgán příslušný ke stanovení místní nebo přechodné úpravy provozu zasáhnout. Právní stav v době, ke které se vyjadřuje závěrečné stanovisko VOP byl odlišný právě v tom, že § 24a ZPK neexistoval. Otázkou je, zda co bylo záměrem zákonodárce, jaký je smysl a význam uvedeného ustanovení – jde o snahu znemožnit zakázat místní úpravou provozu na silnicích II. a III. třídy vjezd tranzitní dopravy vozidly nebo jízdními soupravami o méně než 12 tunách hmotnosti? Nebo znemožnit zakázat místní úpravou provozu na silnicích I. třídy vjezd tranzitní dopravy o 12 tunách a více?

Jak k věci uvádí Černínová, M.; Černín, K.; Tichý, M. Zákon o pozemních komunikacích. Komentář. Praha: Wolters Kluwer, on-line, ASPI, komentář k § 24a zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve zn. pozd. předpisů:

„Ustanovení konkrétním způsobem zakotvuje možnost vymístění tranzitní těžké kamionové dopravy ze silnic II. a III. tříd. Jak bylo řečeno v komentáři u § 5, tato možnost zde byla i před novelou provedenou zákonem č. 268/2015 Sb., pouze se jí v dostatečné míře nevyužívalo. Je otázkou, zda toto ustanovení situaci nějak změní.

…

V praxi však půjde většinou o opačný problém, tedy ***zajistit, aby (zpoplatněné) kvalitní pozemní komunikace určené pro tranzitní nákladní dopravu nebyly objížděny po (nezpoplatněných) komunikacích, které k tomu (již) nejsou určeny. Příkladem mohou být původní silnice I. třídy nahrazené nově dostavěnými úseky dálnic,*** *odvádějícími vysokou dopravní zátěž mimo obce, jimiž původní komunikace procházela. Důsledky objíždění placených a kvalitních pozemních komunikací nejsou jen fiskální (méně vybraného mýta) nebo jen snížené pohodlí obyvatel u „staré“ pozemní komunikace, ale mohou představovat vážná bezpečnostní rizika. Mediálně známá dopravní nehoda tahače s návěsem na železničním přejezdu ve Studénce byla sice způsobena nerespektováním signálů přejezdového zabezpečovacího zařízení, nicméně později vyšlo najevo, že kamion tudy (po silnici III. třídy mezi Studénkou a Bravanticemi) pravděpodobně objížděl placený úsek souběžné dálnice D1.*

…

Tyto provokativní otázky klademe především proto, abychom na ně jednoduše odpověděli tak, že ***jízda vozidly či soupravami s nejvyšší přípustnou hmotností přesahující 12 t se má realizovat především a v maximální možné míře po dálnici / zpoplatněné silnici I. třídy*** *i za cenu delší trasy, protože celospolečenský zájem na odvedení těžké nákladní dopravy na pozemní komunikace k tomu určené stojí výše než individuální soukromý zájem dopravce či řidiče na úspoře času či najetých kilometrů a pohonných hmot. Pochopitelně i takovéto prodloužení trasy musí mít své racionální limity, lze si asi stěží představit situaci, kdy namísto 20 km po silnici II. třídy bude třeba s nákladním vozidlem urazit třeba 80 km po dálnicích a silnicích I. tříd.“*

Dále lze odkázat na rozsudek Krajského soudu v Ostravě, čj. 76 A 1/2022-51 ze dne 28. 7. 2022:

„21. Porušení zákonnosti přijatého opatření obecné povahy navrhovatel spatřuje v rozporu s ustanovením § 24a zákona č. 13/1997 Sb., podle jehož prvního odstavce tranzitní nákladní dopravu prováděnou nákladním vozidlem nebo jízdní 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. Podle odstavce druhého, písmene a), 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.

22. Z uvedeného vyplývá, že námitka navrhovatele, že předmětné opatření obecné povahy bylo přijato v rozporu s citovaným § 24a zákona č. 13/1997 Sb., není důvodná. ***Toto ustanovení totiž upravuje možnost vyloučení tranzitní nákladní dopravy na silnicích II. a III. třídy, tedy pozemních komunikacích definovaných v § 2 odst. 2 písm. b), ve spojení s § 5 odst. 2 písm. b) a c) tohoto zákona. Pozemní komunikace, jejíž provoz upravuje posuzované dopravní značení, je však místní komunikací, tedy pozemní komunikací podle § 2 odst. 2 písm. c) ve spojení s § 6 tohoto zákona. Citované ustanovení tak na posuzovanou úpravu nedopadá.“***

Zdejší správní orgán tedy uvádí, že cílem předmětného ustanovení (z uvedených důvodů nadbytečného) byla snaha zdůraznit možnost (povinnost) správních orgánů k provedení místní úpravy provozu na silnici II. nebo III. třídy, a to bez dalšího ev. individuálního zkoumání negativních vlivů této dopravy na BESIP při zachování zákonných podmínek (tj. jiná vhodná trasa). Jednalo se tak o reakci zákonodárce stížnosti zejm. obyvatel obcí a jejich představitelů primárně na úsecích silnic II. a III. třídy.

Z uvedených důvodů nelze interpretovat uvedené ustanovení tak, že zakazuje provést stejnou nebo obdobou úpravu provozu na místních komunikacích nebo silnicích I. třídy.

Dlouhodobé přetížení silnic I/11L a I/33 kamiony s sebou neslo řadu negativ, ať už se jedná o zhoršenou bezpečnost chodců, špatnou plynulost provozu, hluk, vibrace, exhalace výfukových plynů, prašnost, poškozené komunikace i budovy a další důsledky,

Silnice I/11L je od okružní křižovatky (OK) „Bláhovka“ až po okružní křižovatku „ČKD“ ve čtyřpruhovém provedení, před dvěma okružními křižovatkami je provoz sveden do jednoho pruhu v každém směru jízdy. Okružní křižovatky jsou malého průměru, nejvyšší dovolená rychlost je tam omezena na hodnoty 30 a 50 km/h. Na OK s ulicí Dvorskou je navíc přes silnici I/11L vyznačeno místo pro přecházení. Všechna tato omezení zvyšují při provozu nákladních vozidel hladiny hluku a emisí.

Úsek silnice I/33 mezi OK „ČKD“ a Jaroměří je ve dvoupruhovém provedení bez zpevněných krajnic (s výjimkou úseku Černožice – Jaroměř). V těsné blízkosti okružní křižovatky se nachází úrovňové křížení se železniční tratí. Za tímto křížením se nachází rozvíjející se průmyslová zóna, se značnými nároky na silniční nákladní dopravu (PPL, Linde).

Dále jsou na silnici I/33 úrovňové křižovatky bez odbočovacích pruhů, hospodářské sjezdy. Silnice je vedena přes dvě obce, Holohlavy, Černožice. Mezi těmito obcemi je silnice v klesání 12 %, kde v zimních měsících při změně počasí dochází k nebezpečným situacím, kdy na konci klesání je směrový oblouk přes hráz rybníka a vjezd do obce Černožice.

U místní části Trotina (obec Smiřice) je další úrovňový železniční přejezd, vybavený světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení, kde sice není provozována železniční doprava, ale nejvyšší dovolená rychlost na silnici I/33 je zde omezena obecnou úpravou provozu.

Stavba dálnice D11 1106, její pokračování od Hradce Králové severním směrem na Polsko spolu s navazujícím úsekem D11 1107 Smiřice–Jaroměř měla odvést veškerou zbytnou dopravu ze stávajících silnic I/11L a I/33 v úseku Hradec Králové – Jaroměř.

Téměř současně se zprovozněním uvedených úseků dálnice D11 došlo ke zrušení výkonového zpoplatnění na těchto silnicích, tyto byly vyjmuty ze seznamu silnic I. třídy, jejichž užití podléhá mýtnému.

Mnozí řidiči nákladních vozů se proto ve zmiňovaném úseku vyhýbají dálnici D11, aby ušetřili finanční prostředky za mýto, a to i za cenu mírného prodloužení jízdní doby.

Předpoklad, že po dokončení dálnice dojde v obcích ke snížení hlukové zátěže, imisí z dopravy a rizika dopravních nehod a úrazů tak nebyl zcela naplněn.

Navržená úprava provozu se nijak nedotkne nákladní dopravy, která v dotčených městech a obcích zajišťuje zásobování.

Správní orgán podnět posoudil dle platné právní úpravy.

Vzhledem k výše uvedenému i ke skutečnosti, že pro vozidla nebo jízdní soupravy, jejichž největší povolená hmotnost činí 12 tun a více, lze použít jinou vhodnou trasu, téměř paralelně vedoucí dálnici D11, stanovil dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v platném znění a dle vyhlášky č. 294/2015 Sb., v souladu s ust. § 77 odst. 5 zákona, přechodnou úpravu provozu ve shora uvedeném znění.

Poučení:

Proti opatření obecné povahy nelze v souladu s ust. § 173 odst. 2 správního řádu podat opravný prostředek.

z p. Ing. Jiří Pospíšil
vedoucí oddělení
silničního hospodářství

Příloha: RDS – situace dopravního značení

Toto opatření obecné povahy musí být vyvěšeno na úřední desce orgánu, který písemnost doručuje a zveřejněno způsobem umožňujícím dálkový přístup.
Toto opatření obecné povahy bude rovněž vyvěšeno na úředních deskách města Hradec Králové, obcí Holohlavy a Černožice.
Opatření obecné povahy nabývá účinnosti pátým dnem po vyvěšení veřejné vyhlášky.

Vyvěšeno dne: …….. Sejmuto dne: ……..

…….
Razítko, podpis oprávněné úřední osoby potvrzující vyvěšení a sejmutí na úřední desce.

Zveřejněno způsobem umožňujícím dálkový přístup:

Vyvěšeno dne: …….. Sejmuto dne: ……..

…….
Razítko, podpis oprávněné úřední osoby potvrzující vyvěšení a sejmutí oznámení způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Rozdělovník

I/ Účastníci řízení

1/ PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4
2/ Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4, Správa Hradec Králové, Pouchovská 401, 503 41 Hradec Králové
3/ ostatní – veřejná vyhláška
   a/ Magistrát města Hradec Králové – úřední deska
   b/ Obecní úřad Holohlavy – úřední deska
   c/ Obecní úřad Černožice – úřední deska
   d/ Krajský úřad Královéhradeckého kraje – úřední deska

II/ Dotčené orgány a instituce:

Policie České republiky, Krajské ředitelství policie Královéhradeckého kraje, odbor služby dopravní policie, Ulrichovo náměstí 810, 501 01 Hradec Králové

III/ Na vědomí

Magistrát města Hradec Králové, odbor dopravně správních agend
Městský úřad Jaroměř, odbor dopravy a silničního hospodářství
Ministerstvo dopravy, odbor liniových staveb a silničního správního úřadu