



Otevřený dopis poslancům Parlamentu České republiky.

Praha 7. 1. 2017

Odborné stanovisko Asociace autoškol ČR, z.s. k návrhu novely zákona o silničním provozu – TISK 359 – „Zákaz jízdy nákladních automobilů v levém pruhu na dálnici.“

Vážený pane poslanče, vážená paní poslankyně,

Dovoluji si Vám, jako zástupce odborné veřejnosti (předseda Asociace autoškol ČR, z.s.) jménem našeho spolku zaslat vyjádření k tomuto návrhu a doporučení k úpravě textu. Mám za to, že návrh je sice podán v dobrém úmyslu, avšak jeho textace vyvolá celou řadu problémů a nezamýšlených důsledků. Jsem si vědom, že nejste autorem návrhu a právě proto si Vás dovoluji požádat o prostudování níže uvedeného textu, jako podkladu pro rozhodování při jeho projednávání.

Úvod

V bodě č. 1, kde se odůvodňuje potřebnost změny, je tvrzeno, že dosavadní omezení (aniž by bylo řečeno jaké) ponechává posouzení, zda řidič jede dostatečnou rychlostí na řidiči samotném s tím, že řidiči nákladních automobilů a kamionů jej nedodržují. Předkladatel má zřejmě na mysli ustanovení § 36 odst. 4 zákona:

„(4) Řidič nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg a řidič jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 7 m, nesmí předjíždět jiné vozidlo, pokud k jeho předjetí nemá dostatečnou rychlost, takže by omezil v jízdě ostatní vozidla svou výrazně nižší rychlostí jízdy.“

Toto pravidlo omezuje chování řidičů toliko při předjíždění a má zcela jednoznačně své opodstatnění. Jeho nedodržování je všeobecně známým faktem. Dalším faktem je to, že Policie ČR toto jednání nijak výrazně nesleduje a nepostihuje. Snad proto, že vyhodnocení protiprávnosti tohoto jednání je velmi subjektivní a nemožňuje vždy zjistit takový stav věci, o kterém nejsou důvodné pochybnosti (§ 3 správního řádu).

S ohledem na datum podání návrhu dne 20.12.2018, tedy 4 dny po kolapsu na dálnici D1 lze mít za to, že návrh byl podán právě proto, aby se do budoucna předešlo takovým situacím, kdy je dálnice v obou pruzích blokována kamiony a situace nemožňuje průjezd vozidel údržby dálnice a IZS. Pokud tomu tak skutečně je, potom je třeba konstatovat, že návrh ve skutečnosti tuto situaci vůbec neřeší a řeší něco úplně jiného, navíc s dopady na ty druhy vozidel, které vůbec nejsou problémové a tuto situaci nezapříčinily.

Analýza a dopady stávajícího textu návrhu:

Text stávajícího návrhu: ***„(5) Řidiči nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg a řidiči jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 7 m, je na dálnici zakázána v pracovních dnech od 6.00 do 22.00 hodin jízda v levém krajním jízdním pruhu určeném pro rychleji jedoucí vozidla.“***

- Zákon nedefinuje, co to je „levý krajní jízdní pruh určený pro rychleji jedoucí vozidla“

- Textace „na dálnici zakázána v pracovních dnech od 6.00 do 22.00 hodin jízda v levém krajním jízdním pruhu určeném pro rychleji jedoucí vozidla“ znamená zákaz jakékoli jízdy v tomto jízdním pruhu, tedy i při objíždění překážky nebo předjetí vozidla, které pojede extrémně pomalu z důvodu poruchy či při vlečení vozidla za účelem odstranění z dálnice.
- Zákaz používání levého krajního jízdního pruhu je již dnes uveden v § 12 odst. 2 (v obci) a odst. 4 (obecně). Vždy je tam však umožněno užití tohoto jízdního pruhu přinejmenším za účelem objíždění.
- Návrh dopadne i na takové soupravy vozidel, které mají nejvyšší povolenou rychlost 100 km/h (autobusy s přívěsem) či až 130 km/h (osobní auta a dodávky s přívěsem). Tyto soupravy v žádném případě běžný provoz na dálnici nebrzdí a neomezují.
- Má-li být řešen problém naznačený v úvodu, je třeba mezi výčet vozidel zařadit i autobusy o délce např. nad 7 m či jinak definované. Autobusy v karoseriích dodávkových automobilů není třeba jakkoli omezovat.
- S ohledem na specifikum národní úpravy a s ohledem na to, že toto pravidlo není upraveno Vídeňskou úmluvou o silničním provozu ze dne 8. listopadu 1968, nelze předpokládat, že se o tomto pravidle dozví i zahraniční řidiči.

Upozornění na faktický dopad návrhu:

Za předpokladu, že vůbec bude nová právní úprava respektována, dojde i za běžných povětrnostních podmínek k vytváření dlouhých kolon nákladních vozidel, které budou neprostupné jak pro vozidla, která z dálnice sjíždějí, tak i pro vozidla, která se na dálnici připojují, a to v celé její délce, nikoli pouze v oblasti Vysočiny.

V levém jízdním pruhu se pak vytvoří kolona těch vozidel, na které se zákaz nevztahuje, a to jedoucí rychlostí nejpomalejšího vozidla v jejím čele.

Nelze očekávat, že by si řidiči pomalu jedoucích osobních automobilů např. jedoucích rychlostí 100 – 110 km/h (To je pro celou řadu řidičů běžná cestovní rychlost pro dosažení nejlepší spotřeby vozidla, přičemž se nejedná o bezdůvodně pomalou jízdu) troufli zařadit se mezi blízko za sebou jedoucí nákladní vozidla. Tím by výrazně snížili rychlost jízdy v levém jízdním pruhu.

Tyto situace budou v řidičích nepochybně vyvolávat agresivní chování a způsobí celou řadu nebezpečných situací, které by jinak nenastaly.

Doporučení:


Pokud má návrh řešit problém, který je popsán v úvodu, potom lze doporučit návrh nepřijímat podle § 90 odst. 2 jednacího řádu a projednat jej ve výborech s tím, že v úvahu připadají například tyto varianty řešení:



Var. a) „Nulová varianta, návrh nepřijmout“

Za optimální variantu s ohledem na eliminaci rizik, spojených s nechtěnými důsledky lze považovat využití možnosti místní úpravy provozu na pozemních komunikacích prostřednictvím dopravního značení v kritických místech a důsledné vymáhání jejího dodržování ze strany Policie ČR a pomocí kamerových systémů.

Jako místní úpravu lze doporučit nikoli použití dopravní značky B 22a „Zákaz předjíždění pro nákladní automobily“, nýbrž dopravní značku IP 21 „Omezení v jízdním pruhu“ s vyobrazením dopravní značky B4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů“.

Výhodou je zejména srozumitelnost pro zahraniční řidiče.

IP 21		<p>Omezení v jízdním pruhu</p> <p>Značka vyznačuje počet a uspořádání jízdních pruhů a vyjadřuje pro určitý jízdní pruh omezení nebo nebezpečí vyplývající z užitého symbolu příslušné svislé dopravní značky.</p>
-------	---	---

B 4		<p>Zákaz vjezdu nákladních automobilů</p> <p>Značka zakazuje vjezd nákladním automobilům, tahačům přívěsu nebo návěsu a speciálním automobilům. Značka neplatí pro obytné automobily.</p> <p>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 jízdní soupravy je rozhodný součet nejvyšších povolených hmotností všech vozidel soupravy.</p> 
-----	---	---

Var. b) Obecné řešení pro souběžnou jízdu na dálnici

- § 36

„(5) Je-li na dálnici taková hustota provozu, že se vytvoří souvislé proudy vozidel, v nichž řidič motorového vozidla může jet jen takovou rychlostí, která závisí na rychlosti vozidel jedoucích před ním, mohou jet motorová vozidla souběžně (dále jen "souběžná jízda"); přitom se nepovažuje za předjíždění, jedou-li vozidla v jednom z jízdních pruhů rychleji než vozidla v jiném jízdním pruhu. V takovém případě řidič nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg, jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 7 m a řidič autobusu o celkové délce nad 7 m nesmí užít k jízdě levý krajní jízdní pruh. Pokud se již v tomto jízdním pruhu nachází, je povinen jej bezodkladně opustit. Ostatní řidiči, jedoucí v jízdním pruhu, do kterého řidič přejíždí, jsou povinni mu to umožnit, a to snížením rychlosti jízdy, popřípadě zastavením vozidla.“

Nevýhodou je skutečnost, že jde o obecnou úpravu provozu na pozemních komunikacích, o které se nedozví zahraniční řidiči.

Var c) Řešení pro kalamitní stavy

- § 36

„(5) Za sněžení, nebo je-li na dálnici v levém krajním jízdním pruhu souvislá vrstva sněhu, nesmí řidič nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg a řidiči jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 7 m a řidič autobusu o celkové délce nad 7 m na dálnici užít k jízdě levý krajní jízdní pruh. To neplatí při objíždění překážky provozu na pozemních komunikacích.“

Nevýhodou je skutečnost, že jde o obecnou úpravu provozu na pozemních komunikacích, o které se nedozví zahraniční řidiči.

Věřím, že se nad shora uvedeným textem zamyslíte, od původního návrhu odstoupíte a přijmete jiné, lepší řešení.

Tento návrh bude rozeslán zainteresovaným orgánům, spolkům a médiím.

Jménem spolku

JUDr. Ing. Ondřej Horázný v.r.
předseda Asociace autoškol ČR, z.s.