

# TÉMA Č. 1 Aktuální změny v legislativě a související důsledky, bezpečnost silničního provozu

Ostravské komunikace, a.s.  
Ing. Josef Laža

*Od začátku roku 2016 došlo již dvakrát ke změně Zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (dále jen zákon), přičemž poslední novela zákona má číslo 48/2016 Sb. Aktuální novela mimo definice osobního přepravníku upravuje také základní podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích nebo např. definuje pravidla, za kterých je policista oprávněn zadržet osvědčení o registraci vozidla.*

*Od posledního dne předcházejícího roku je také účinná novela Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Novela zákona pod č. 268/2015 Sb., mění zařazení pozemních komunikací v oblasti dálnic, silnic i místních komunikací, definuje dotčené orgány v územním a stavebním řízení, přenáší některé povinnosti vlastníka pozemní komunikace na správce pozemní komunikace nebo definuje pravidla pro odstranění silničního vozidla či vraku z pozemní komunikace.*

*Dále od 1. ledna 2016 vešla v platnost nová Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, a která byla následně novelizovaná Vyhláškou č. 84/2016 Sb. platnou od 21. 3. 2016 (dále jen vyhláška). Aktuální znění vyhlášky přebralo přehledné uvedení značek v tabulkové podobě a zavádí některé nové svislé i vodorovné dopravní značky a to v souvislosti se změnami zákona.*

Změny v legislativě se městské společnosti Ostravských komunikace, a.s., potažmo města a jeho komunikací a uživatelů dotkly z několika stran. V některých případech se změny provedly okamžitě, u jiných se doposud vede debata a čeká se na zkušenosti z jiných měst nebo na aktualizaci technických podmínek.

Nejrychleji na změny zareagovalo Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Ostrava, která již začátkem ledna vyměnila všechny „modré“ značky s autíčkem na pozemní komunikaci R 56 za „zelené“ značky s dálničním mostem a zvýraznila tak další změnu v legislativě a to převedení silnic pro motorová vozidla na dálnice II. třídy. Nově tak Ostravu a Frýdek-Místek spojuje dálnice D 56. O využití značek „Silnice pro motorová vozidla“ se v Moravskoslezském kraji uvažuje na třech místech, přičemž Ostravy se týká úseků silnice č. I/11 v rozmezí Ostrava – Šenov a Ostrava – Mokré Lazce.

V případě nového vyznačení okruhu – ŘSD nechalo u svých komunikací dopravní značku č. IP 1 „Okruh“ vyměnit pouze u samostatně stojících značek. Na portálech zatím zůstalo původní značení. Správa silnic Moravskoslezského kraje zadala začátkem roku vyměnit jak samostatně stojící značky č. IP 1, tak značky vylepené na portálech. Po provedení výměny v rozsahu cca 50 % SSMSK objednávku z důvodu nedostatku financí přerušila.

Po uzákonění nové povinnosti řidiče vozidla „neohrozit cyklistu na přejezdu pro cyklisty“ (§ 5 zákona) si odbor dopravy Magistrátu města Ostravy (dále jen OD MMO) u oddělení dopravního inženýrství Ostravské komunikace, a.s. nechal zpracovat analýzu rozhledů účastníků silničního provozu na všech cca 70 přejezdech pro cyklisty, které spadají pod OD MMO. Během prověřování každého jednotlivého přejezdu byly závady zjištěny na 8 místech. Čtyři lokality je možné vyřešit ostříháním vzrostlé zeleně či posunutím reklamního panelu. U dalších čtyř lokalit vzhledem k překážce tvořené protihlukovou zdí, plotem soukromého pozemku, rohem domu či zaparkovanými vozidly byla navržena výměna stávající VDZ č. V 15

– P 4 „Dej přednost v jízdě!“ na stezkách před vjetím na přejezd pro cyklisty za č. V 15 – P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“, tak aby se cyklistům připomněla jejich novými změnami v legislativě nedotčená povinnost „přesvědčit se, zda-li mohou přejet vozovku, aniž by ohrozili sebe i ostatní účastníky silničního provozu“ (*bližší postup práce bude předmětem prezentace – pozn. aut.*).

### Nové dopravní značení

Výrazná změna ve výkladu značek zakazující vjezd nákladních vozidel se projevila především na místních komunikacích I. a II. třídy (v majetku města), kde městská společnost Ostravské komunikace, a.s. postupně dolepuje text „3,5 t“ na všechny dopravní značky č. B 4 „Zákaz vjezdu nákladních vozidel“ či B 12 „Zákaz vjezdu vyznačených vozidel“ a zároveň dolepuje stejný text do symbolů uvedených značek, které jsou součástí dopravních značek č. IP 19 „Řadící pruhy“, apod. Vzhledem k velikosti textu a nečitelnosti se spíše jedná o formální nápravu stavu. Dolepování probíhá postupně bez ohledu na značení, které následuje za výjezdem z křižovatky a to na místní komunikace III. či IV. tř., které jsou zpravidla ve vlastnictví městských obvodů. Městské obvody u svých dopravních (zónových) značek zakazující vjezd nákladních vozidel např. do oblastí sídlišť využívají přechodného období dle § 27 vyhlášky, byť je diskutabilní, zda se toto ustanovení vztahuje i na dopravní značky, které byly umístěné před nabytím účinnosti, ale svým provedením novelizované vyhláše odpovídají.

Zónové značky č. IZ 7a/b „Emisní zóna/Konec“ sice posunují přání mít v českých městech vyznačené emisní zóny k realitě, ale u Ostravy dosavadní studie ukázaly, že za současného stavu sítě pozemních komunikací, není možné vyznačit objízdne trasy nebo vyznačená zóna uvnitř objízdne tras by byla tak malá, že by omezení vjezdu mělo velice malý či žádný vliv na zlepšení ovzduší.

Naopak značky č. IZ 9a/b „Zóna pro cyklisty/Konec“ své uplatnění v Ostravě našla a to v městském obvodu Hrabová na ul. Domovská, která je vedena po bývalém tělese tramvajové trati. Cca 5 metrů široká komunikace mezi dvěma stezkami pro chodce a cyklisty v délce cca 780 m byla jako vozovka s vyloučením motorové dopravy mimo dopravní obsluhu využita pro vedení cyklistické dopravy a zároveň postupem času na tuto komunikaci byly napojovány pozemky nových rodinných domů. Tento rozvoj znamenal vedle relativně velkých intenzit projíždějících cyklistů i zvýšený počet dětí jezdících „kolem baráku“. Kromě vozidel obyvatel a návštěv rodinných domů, zahrádek, popř. tenisových kurtů se v ulici neobjevuje žádná zbytná doprava.



Jeden z vjezdů do cyklistické zóny na ul. Domovská a podoba jejího uličního prostoru

Oproti původnímu záměru odboru dopravy MMO nevnášet do uličního prostoru další pro neznalé matoucí prvek a nevyznačovat novou VDZ č. V 7b „Místo pro přecházení“, si zastupitelé městského obvodu Svinov prosadili na necelý rok staré krajské silnici ul. Bílovecká

dvojici míst pro přecházení. Z důvodu chybějící opory v TP 65 nebo TP 133 byla místa pro přecházení vyznačena v kadenci 0,5/0,5 m a šířce 0,125 m s tím, že po stanovení normových rozměrů rozšíření případné šířky příčné čáry na 0,25 m bude jednodušší. Dle praktické zkušenosti a to hlavně z pohledu řidiče přijíždějícího k místu pro přecházení se nyní přikláníme k širší verzi příčné čáry byť s rizikem, že si uživatelé budou místo pro přecházení plést s přejezdem pro cyklisty.

Dosavadní místa pro přecházení se dodatečně značkou č. V 7b vyznačovat v Ostravě neplánují. A i z kraje zaznívá názor, že této značky by mělo být využíváno ojedinele a spíše v extravilánu např. v místech autobusových zastávek bez chodníků či pro spojení samostatného nástupiště s chodníkem vedeným po protější straně komunikace.



Dvojice míst pro přecházení, ul. Bílovecká (sil. II .tř.)

Na ověření v praxi jiných měst a přesnější definici vyznačení si také v Ostravě počkají „jízdni pruhy pro cyklisty“. Zatím se v praxi ukazuje, že někteří cyklisté se nenaucili jezdit ve správném směru ani i ve stávajících vyhrazených jízdni pruzích pro cyklisty.

Změna barvy vodorovné dopravní značky č. V 11a/b „Zastávka autobusu/tramvaje“ probíhá postupně dle obnovy původního VDZ nebo po rekonstrukci zastávek.

### **Aktiv BESIP**

Aktiv BESIP, pracovní skupina OD MMO na změny v legislativě zareagoval doplněním značek do setu Výběr dopravních značek pro chodce a cyklisty, který dříve distribuovalo Ministerstvo dopravy ČR. Značky vyobrazené na líci listu formátu A5 jsou na rubu doplněny názvem a definicí. Tyto dodatky pak Aktiv BESIP posílá ve formě PDF metodikům dopravní výchovy na mateřské a základní školy s doporučením na vytištění a zatavení do fólie.

Dále Aktiv BESIP některé změny v pravidlech provozu na pozemních komunikacích a nevýznamnější změny v dopravním značení zakomponoval do tradiční dubnové internetové Dopravně znalostní soutěže. Největším oříškem vedle určeného symbolu žáby, byla definice značky č. B4 a nejvyšší dovolená rychlost na silnicích pro motorová vozidla.



14. Zobrazená dopravní značka č. P 1 „Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací“:

- A – upozorňuje v obci na křižovatku s pravým připojením vedlejší pozemní komunikace.
- B – upozorňuje mimo obec na křižovatku, označuje hlavní pozemní komunikaci a znázorňuje pravé připojení vedlejší pozemní komunikace.
- C – je poškozená a s ohledem na bezpečnost v silničním provozu je nutné ji vyměnit.

15. Cyklistická zóna:

- A – je oblast, jež je vyznačena příslušnými zónovými značkami „Zóna pro cyklisty“ a „Konec zóny pro cyklisty“; cyklisté mají přednost před motorovými vozidly i chodci.
- B – je oblast, jež je vyznačena příslušnými zónovými značkami „Zóna pro cyklisty“ a „Konec zóny pro cyklisty“; cyklisté smějí užívat vozovku v celé šířce; jiným vozidlům než jízdním kolům je vjezd do cyklistické zóny povolen jen tehdy, jsou-li vyznačena ve spodní části příslušné dopravní značky.
- C – je cílový stav lobbistů cyklistické dopravy v jejich představách o nejlepším dopravním režimu v centrech velkých měst.

#### Ukázka soutěžního testu

Aktiv BESIP také k novému pravidlu viditelnosti chodců nechal vyrobit 1 000 ks speciálních reflexních FLEXI pásků, které přímo na sobě mají napsány tři podmínky pro povinné použití reflexních prvků (mimo obec, bez veřejného osvětlení, při snížené viditelnosti).

#### Návrh změn pro další novelizaci

Oddělení dopravního inženýrství navrhuje pro budoucí změny zákona a vyhlášky s ohledem na praktické zkušenosti ze silničního provozu a diskuzí při schvalování stálého i přechodného dopravního značení v pracovní skupině Organizace a řízení dopravy při OD MMO:

- do vyhlášky, § 3, odst. (3) vrátit původní znění: „Zákaz, omezení nebo příkaz vyplývající ze svislé dopravní značky končí na vzdálenější hranici nejbližší křižovatky, pokud není dříve ukončen jinak;“ místo různě místně definovaného „Zákaz, omezení nebo příkaz je ukončen nejbližší křižovatkou nebo příslušnou dopravní značkou;“
- v zákoně definovat termín „místo ležící mimo pozemní komunikaci“ (např. dle § 2, bod 11 zrušení Vyhlášky č. 99/1989 Sb. o pravidlech provozu na pozemních komunikacích) a do takto označených míst zařadit i parkoviště, ať v případě, že je parkoviště zatříděné jako místní komunikace, není nutné při napojení dopravním značením vyznačovat vedení hlavní pozemní komunikace.
- do vyhlášky do Přílohy č. 8, bod 5 Označení zastávek vrátit původní znění, resp. upravit znění, tak aby značka č. V 11a "Zastávka autobusu nebo trolejbusu" nebo č. V 11b "Zastávka tramvaje" přerušovaly platnost mj. svislých dopravních značek č. B 28 „Zákaz zastavení“ a nově IP 20a „Vyhrazený jízdní pruh“ a znění zákona upravit tak, aby jízdní pruh vyhrazený pro cyklisty (a další druhy dopravy) v době, kdy zastávka není využita vozidlem VHD, pokračoval prostorem zastávky a nebylo nutné ho před zastávkou

ukončovat a za zastávkou opět vyznačovat svislým dopravním značením. To platí, pokud další okolnosti nevyžadují vyhrazený jízdní pruhy či zákaz stání vyznačit znovu svislým dopravním značením.

- vyjmout ze zákona z § 54, odst. (1) termín „místo pro přecházení vozovky“, protože pakliže „místo pro přecházení“ není vyznačené vodorovnou dopravní značkou č. V 7b a je provedené pouze stavebně, laik nemá možnost toto místo poznat (např. od dvou protilehlých sjezdů na vozovku) a nemůže tak povinnost danou zákonem splnit. Navíc je v souvislostech nelogické i pokračování ustanovení zmíněného odstavce, kde „místo pro přecházení vozovky“ má být vyznačeno dopravní značkou „Přechod pro chodce“, „Podchod nebo nadchod“, což nemůže být už z podstaty významu těchto svislých dopravních značek.
- umožnit na jízdním kole, pokud je vybaveno schválenými sedačkami s pevnou oporou nohou, přepravovat i více než jedno dítě, jak je běžné v západoevropských zemích.
- zrušit (upravit) v zákoně § 57, odst. (1) o povinnosti cyklisty použít cyklistickou infrastrukturu z důvodu nemožnosti v praxi tuto povinnost vždy splnit. Cyklistická stezka například začíná na protější straně ulice a cyklista nemá ze svého směru jízdy možnost na stezku najet. Nebo cyklista je povinen použít vymezený prostor pro cyklisty na světelně řízené křižovatce, ale přes stojící ostatní vozidla se do něho nedostane.
- z důvodu rozvoje druhů koloběžek definovat blíže, kdy se na koloběžku má nahlížet jako na jízdní kolo (§ 57, odst. 2, zákona) a tedy je možné požadovat povinnou výbavu pro jízdu po pozemních komunikacích a kdy se ještě jedná sportovní zařízení s označením chodec.