



ANALÝZA NÁVRHU OMEZENÍ JÍZD NÁKLADNÍCH VOZIDEL NAD 7,5 TUNY

Zadavatel:

**Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 65
100 10 Praha 10**

Zpracovatel:

**Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Líšeňská 33a
636 00 Brno**

SRPEN 2008

Obsah

1 UPŘESNĚNÍ POTŘEBNÉHO ROZSAHU ZÁKAZU JÍZD NÁKLADNÍCH AUTOMOBILŮ.....	3
1.1 ZÁKAZY JÍZDY NÁKLADNÍCH VOZIDEL V OKOLNÍCH STÁTECH	3
1.2 HARMONIZACE DOBY OMEZENÍ JÍZD NÁKLADNÍCH VOZIDEL NAD 7,5 TUNY.....	4
2 VLIV ČASOVÝCH VARIANT NA PRACOVNÍ DOBY ŘIDIČŮ.....	4
2.1 HLAVNÍ POŽADAVKY A LIMITY NA PRÁCI ŘIDIČŮ	5
2.2 DOPADY OMEZENÍ – PÁTEK 15-20 HODIN	6
2.2.1 Příklad pátečního omezení a týdenního odpočinku min.45 hodin přes víkend	6
2.2.2 Příklad zkráceného týdenního odpočinku na 24 hodin s jízdou v sobotu	7
2.2.3 Příklad zkráceného týdenního odpočinku na 24 hodin s jízdou v sobotu 6-16	8
2.3 DOPADY OMEZENÍ DLE VARIANTY B – PÁTEK 13-16 HODIN.....	9
2.3.1 Příklad pátečního omezení provozu od 13-16 h a týdenního odpočinku min. 45 hodin přes víkend	9
2.4 ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ VZHLEDEM K PRACOVNÍ DOBĚ ŘIDIČŮ	10
3 EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ VLIVU ČASOVÝCH VARIANT.....	12
3.1 EKONOMICKÉ HODNOCENÍ MOŽNÝCH DOPADŮ V DŮSLEDKU OMEZENÍ JÍZD VOZIDEL NAD 7,5 T	12
3.2 EKONOMICKÉ HODNOCENÍ Z HLEDISKA NÁKLADŮ KONEČNÉHO ODBĚRATELE.....	13
3.3 EKONOMICKÉ HODNOCENÍ Z HLEDISKA NÁKLADŮ DOTČENÝCH DOPRAVCŮ	15
3.4 DOPADY OMEZENÍ JÍZD V OSTATNÍCH OBLASTECH.....	16
3.5 EKONOMICKÉ HODNOCENÍ Z HLEDISKA EXTERNÍCH NÁKLADŮ DOPRAVNÍCH NEHOD.....	18
3.5.1 Nehody s účastí pouze osobních vozidel	18
3.5.2 Nehody s účastí nákladního vozidla	19
3.5.3 Nehody s účastí nákladního vozidla nad 7,5 t.....	20
3.6 ZÁVĚRY PLYNOUCÍ Z EKONOMICKÉHO HODNOCENÍ	20
4 NUTNOST ROZŠÍŘENÍ OMEZENÍ PROVOZU NÁKLADNÍCH VOZIDEL NAD 7,5 TUNY NA CELOU SÍŤ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ	21
4.1 MOŽNÉ SOUVISEJÍCÍ PROBLÉMY	22
4.2 DOPORUČENÍ	22
4.3 NEHODOVOST DLE TYPU KOMUNIKACE	23
4.4 ZÁVĚRY	23
5 ZÁVĚREČNÉ SHRNTÍ	24

1 Upřesnění potřebného rozsahu zákazu jízdy nákladních automobilů

Pro upřesnění potřebného rozsahu zákazu jízdy nákladních automobilů byla provedena analýza nehodovosti nejohroženější skupiny motoristů (všechny nehody osobních vozidel za rok 2007). Pro stanovení vhodného časového intervalu jsou v Tab. 1 uvedeny průměrné ztráty z nehodovosti za pondělí až čtvrtek a samostatně ztráty za pátek (jedná se o sumarizované hodnoty celého roku).

Tab. 1 Vyjádření ztrát z nehodovosti

Interval zákazu jízdy	Délka	Ztráty Ø po - čt	Ztráty pátek	Rozdíl ztrát
-	h	mil. Kč	mil. Kč	%
12-20	8	348,11	608,53	175
12-17	5	212,82	388,05	182
13-18	5	243,16	396,14	163
14-19	5	255,62	341,85	134
15-20	5	247,22	362,97	147
16-21	5	224,22	323,55	144
17-22	5	193,29	304,22	157

Z Tab. 1 je patrné, že v případě stanovení zákazu jízdy nákladních vozidel v délce pěti hodin, jsou největší ztráty v takovém intervalu od 12 – 17, případně od 13 – 18.

1.1 Zákazy jízdy nákladních vozidel v okolních státech

V Tab. 2 jsou shrnuty údaje o časových intervalech zákazu jízdy nákladních vozidel a jejich platnost v průběhu roku.

Tab. 2 Přehled omezení jízdy nákladních vozidel v zahraničí

	pátek	sobota	neděle	kde
ČSSR do r. 1989	15-21 jaro, léto	7-11 jaro, léto	15-21 jaro-léto	
ČR do 30. 6. 2006	neomezen	7-20 prázdniny	0-22 celoročně	dálnice, I. tř.
ČR od 1. 7. 2006	17-21 prázdniny	7-13 prázdniny	13-22 celoročně	dálnice, I. tř.
ČR – návrh 1	15-20 celoročně	neomezeno	0-22 celoročně	všechny silnice
ČR – návrh 2	13-16 celoročně	neomezeno	0-22 celoročně	všechny silnice
Sousední země:				
Německo	neomezeno	7-20 prázdniny	0-22 celoročně	všechny silnice
Rakousko	neomezeno	15-24 celoročně	0-22 celoročně	všechny silnice
Slovensko	neomezeno	7-20 prázdniny	0-22 celoročně	všechny silnice
Polsko	18-22 prázdniny	7-14 prázdniny	7-22 prázdniny	všechny silnice
Některé další země:				
Maďarsko	neomezeno	22-24 celoročně, 8-24 prázdniny	0-22 celoročně	všechny silnice
Francie	neomezeno	22-24 celoročně	0-22 celoročně	všechny silnice
Švýcarsko	22-24 celoročně	0-5, 22-24 celoročně	0-24 celoročně	všechny silnice
Itálie	neomezeno	neomezeno	8-22 celoročně 7-24 prázdniny	všechny silnice

1.2 Harmonizace doby omezení jízdy nákladních vozidel nad 7,5 tuny

Omezení jízdy musí být co nejvíce harmonizováno s okolními zeměmi, aby nedocházelo k objíždění a jiným hromadění nákladních vozidel na státních hranicích. Všechny sousední země kromě Polska mají zákaz jízdy nákladních vozidel nad 7,5 tuny na celé síti komunikací v neděli od 0 do 22 hodin, Rakousko navíc v sobotu od 15 do 24 hodin. V Polsku je úprava odlišná, je zde zákaz jízdy nákladních vozidel nad 12 tun ve hodinách špičky pátku, soboty a neděle a to jen v letním období.

Harmonizovat dobu omezení jízdy nákladních vozidel nad 7,5 tuny lze s Německem, Slovenskem a částečně s Rakouskem a to v neděli od 0 do 22 hodin na všech pozemních komunikacích.

2 Vliv časových variant na pracovní doby řidičů

Zhodnocení vlivu pátečního zákazu jízdy nákladních automobilů nad 7,5 tuny na pracovní doby řidičů

Omezení jízdy podle § 43 zákona 361/2000 Sb. souvisí s předpisy stanovujícími požadavky na režim řidiče a pracovní dobu. Jedná o nařízení Rady č. 3820/85/EHS (platné do 10. 4. 2007), nařízení Rady č. 561/2006/ES (platné od 11. 4. 2007) a vyhlášku č. 478/2000 Sb., které stanoví požadavky na tzv. **režim řidiče**.

Nařízení vlády č. 589/2006 Sb. pak stanoví požadavky na **pracovní dobu a dobu odpočinku zaměstnanců v dopravě**.

V případě režimu řidiče se jedná o stanovení:

- doby řízení,
- bezpečnostní přestávky a
- doby odpočinku.

Většina řidičů tuzemských i zahraničních se řídí režimem, který stanoví nařízení EU, nebo Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě.

Tyto předpisy stanoví limity pro:

- denní dobu řízení,
- týdenní a čtrnáctidenní dobu řízení,
- přestávky v řízení,
- denní a týdenní odpočinek řidičů, respektive členů osádek vozidel.

Ve vazbě na hodnocený zákaz jízd je zejména nutné zdůraznit dodržení denního a týdenního odpočinku a denní, týdenní a čtrnáctidenní doby řízení tak, jak jsou požadovány v nařízení č. 561/2006/ES.

2.1 Hlavní požadavky a limity na práci řidičů

Běžná doba denního odpočinku řidiče musí činit nejméně **11 hodin v průběhu 24 hodin** s tím, že je možné ji nejvýše třikrát zkrátit mezi dvěma týdenními odpočinky nejméně na **9 hodin**. To znamená, že v průběhu 24 musí mít nejméně 9 hodin odpočinek a na řízení a jinou činnost mu zůstává maximálně 15 hodin.

Týdenní doba odpočinku musí následovat nejpozději po uplynutí **šesti 24 hodinových úseků** a musí v případě běžného týdenního odpočinku trvat **nejméně 45 hodin** a v případě zkráceného týdenního odpočinku musí trvat nejméně 24 hodin. Dále je stanovena podmínka, že v kterýchkoli dvou po sobě následujících týdnech musí mít řidič buď dvě běžné týdenní doby odpočinku (2x 45 hodin), nebo jednu běžnou a jednu zkrácenou týdenní dobu odpočinku (1x 24 a 1x 45 hodin).

Požadavek na odpočinek je navíc zpřísněn ustanovením, že nelze započítat do doby odpočinku jakoukoli dobu, kterou stráví řidič cestou do nebo z místa, kde se ujme řízení vozidla a které se nenachází v místě řidičova bydliště ani v provozovně zaměstnavatele.

Denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 hodin, pouze dvakrát za týden může být prodloužena na 10 hodin.

Týdenní doba řízení nesmí přesáhnout 56 hodin a nesmí být také překročena maximální týdenní pracovní doba.

Čtrnáctidenní doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin.

Dělený odpočinek umožňuje čerpat odpočinek ve dvou částech v pořadí kratší (minimálně 3 hodiny), delší (minimálně 9 hodin).

V případě dvou řidičů, kteří tvoří osádku zpravidla na dlouhé tratě (Anglie, Španělsko, země středního východu a Rusko a mohou jet v intervalu **30 hodin** s odpočinkem minimálně 9 hodin a dobou řízení maximálně **20 hodin**, by zdržení při návratu z důvodů zákazu jízd bylo ještě citelnější.

Nařízení vlády 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, určuje členům osádky nákladních automobilů nebo autobusů délku pracovní směny, týdenní pracovní doby nepřetržitého odpočinku mezi směnami a v týdnu.

Délka pracovní směny může nejvýše činit 13 hodin. Tato délka se zkracuje pokud i část směny probíhá v noční době tzn. v době od 22 hodin do 6 hodin. V tomto případě může činit **délka pracovní směny nejvýše 10 hodin.**

Souhrnná týdenní pracovní doba může maximálně dosáhnout **48 hodin** s tím, že je možné ji prodloužit na 60 hodin, pokud průměr bez práce přes čas nepřekročí stanovenou týdenní pracovní dobu za období nejvýše 26 týdnů po sobě jdoucích.

Nepřetržitý odpočinek mezi směnami a v týdnu odpovídá odpočinku, který stanoví nařízení EU č. 561/2006.

2.2 Dopady omezení – pátek 15-20 hodin

Výše uvedené limity z hlediska režimu řidiče znamenají, že například v případě uvažovaného pátečního zákazu jízd v době od 15 hodin do 20 hodin, pokud řidič nezvládne se vrátit do sídla firmy nebo místa nakládky (či vykládky), že bude trávit odpočinek ve vozidle, i když bude zbývat 1 hodina jízdy do cíle. Aby mu byla tato doba uznána jako odpočinek musí mít nejméně délku 9 hodin, tzn. může pokračovat v další jízdě až po 24. hodině, pokud přestal řídit v 15 hodin. Tím se mu posouvá a zároveň zkracuje týdenní odpočinek, pokud je zkrácení možné. (viz požadavek střídání běžného a zkráceného týdenního odpočinku.)

2.2.1 Příklad pátečního omezení a týdenního odpočinku min.45 hodin přes víkend

V případě jednoho řidiče, pokud vyjede v 5.00 hodin v pátek (aby mohl využít maximální délku pracovní směny) a nedorazí do cílového místa do 15,30 hodin, musí z důvodu zákazu jízd zastavit přesto, že by mohl ještě z hlediska doby řízení a odpočinku ještě pokračovat a ukončit směnu. Musí udělat minimálně 9 hodinový odpočinek do 24 hodiny a pak pokračovat v novém pracovním dnu do cílového místa.

Tab. 3 Páteční omezení a týdenní odpočinek min. 45 hodin přes víkend

	Pátek																							
Hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Jízda						4 1/2					4 1/2					1								
Odpočinek										3/4					3/4									
	Sobota																							
Hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Jízda																								
Odpočinek																								
	Neděle																							
Hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Jízda																								
Odpočinek																								
	Pondělí																							
Hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Jízda	4 1/2					4 1/2					1													
Odpočinek					3/4					3/4														

Potom aby dodržel délku stanovenou pro běžný týdenní odpočinek, který musí činit minimálně 45 hodin, může opět vyjet až v neděli ve 0 hodin. Jeho směna v pondělí musí být ale ukončena v 11,30 hodin.

Dopady příkladu: řidiče nelze využít pro práci v sobotu a v pondělní směně v čase od 10 do 18 hodin. Páteční omezení vyvolá přesun pracovní směny řidiče v pátek do ranních hodin (3-5) a v pondělí do nočních a odpoledních hodin (noční směny se pak krátí na 10hodin).

2.2.2 Příklad zkráceného týdenního odpočinku na 24 hodin s jízdou v sobotu

Jízdu v sobotu lze kombinovat pouze se zkrácením týdenního odpočinku na 24 hodin podle následného grafu, ale noční jízda v pondělí (pokud řidič vyjede nejdříve v neděli ve 22 h), musí být ukončena již v 8 hodin ráno (je zkrácena jízda v noci na 10 h) a pokračovat až v 18 hodin. Týdenní odpočinek bude 34 h – nesplní se podmínka 45 hodin a nelze ho tedy následující týden opakovat a je potřeba řidiči vrátit 11 hodin odpočinku (*zkrácení se vrací nejpozději do konce třetího týdne)!

Tab. 4 Zkrácený týdenní odpočinek na 24 hodin s jízdou v sobotu

	Pátek																							
Hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Jízda						4 1/2					4 1/2					1								
Odpočinek										3/4					3/4									
	Sobota																							
Hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Jízda		4 1/2					4 1/2					1												
Odpočinek						3/4					3/4													
	Neděle																							
Hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Jízda																								
Odpočinek																						*		
	Pondělí																							
Hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Jízda	4 1/2				4 1/2				1															
Odpočinek		3/4						3/4																

Dopady příkladu: řidiče nelze využít pro práci v pondělí v pracovní době. Páteční omezení vyvolá přesun pracovní směny řidiče v pátek do ranních hodin, v sobotu do nočních a časných ranních hodin, v pondělí do nočních a dopoledních hodin.

2.2.3 Příklad zkráceného týdenního odpočinku na 24 hodin s jízdou v sobotu 6-16

Jízdu v sobotu lze kombinovat pouze se zkrácením týdenního odpočinku a jízdou v sobotu 5-15,30 hodin. Týdenní odpočinek bude 37 h – nesplní se opět podmínka 45 hodin a nelze tento režim následující týden opakovat!

Tab. 5 Zkrácený týdenní odpočinek na 24 hodin s jízdou v sobotu 6-16

	Pátek																							
Hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Jízda						4 1/2					4 1/2					1								
Odpočinek										3/4					3/4									
	Sobota																							
Hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Jízda						4 1/2					4 1/2					1								
Odpočinek										3/4					3/4									
	Neděle																							
Hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Jízda																								
Odpočinek																								
	Pondělí																							
Hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Jízda						4 1/2					4 1/2					1								
Odpočinek										3/4					3/4									

Dopady příkladu: řidiče lze využít pro práci v pátek, sobotu i v pondělí v pracovní době. Páteční omezení vyvolá pouze přesuny začátku pracovní směny řidiče v pátek do nočních hodin (3-5).

Tento případ lze opakovat pouze jednou za čtrnáct dní a zkrácení (max. 21 hodin) je potřeba nahradit. V případě, že pracovní týden řidiče bude začínat v kterýkoliv jiný den než v sobotu a neděli, bude to mít za následek zkrácení fondu pracovní doby.

2.3 Dopady omezení dle varianty B – pátek 13-16 hodin

2.3.1 Příklad pátečního omezení provozu od 13-16 h a týdenního odpočinku min. 45 hodin přes víkend

Tato druhá varianta (B) omezení je navržena z důvodů zajištění vyšší bezpečnosti na silnicích v ČR. V případě jednoho řidiče pokud vyjede v 5.00 hodin v pátek a nedorazí do cílového místa do 13 hodin, musí z důvodu zákazu jízd dle varianty B zastavit a vykázat dobu čekání z důvodů zákazu jízd jako pracovní pohotovost (v souladu se směrnicí 2002/15/ES). Po této době může řidič řídit vozidlo pouze 1 3/4 hodiny.

Tab. 6 Páteční omezení provozu od 13-16 h a týdenní odpočinek min. 45 hodin přes víkend

	Pátek																							
Hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Jízda							4 1/2				2 3/4						1 3/4							
Odpočinek										3/4														
Pohotovost														3										
	Sobota																							
Hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Jízda																								
Odpočinek																								
	Neděle																							
Hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Jízda																								
Odpočinek																								
	Pondělí																							
Hodiny	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Jízda	4 1/2			4 1/2				1																
Odpočinek			3/4					3/4																

Aby řidič dodržel délku stanovenou pro běžný týdenní odpočinek, který musí činit minimálně 45 hodin a nedělní zákaz jízd, může opět vyjet až v neděli ve 22 hodin. Jeho směna v pondělí musí být ale ukončena už v 9,30 hodin.

Dopady příkladu: řidiče nelze využít pro práci v sobotu a pondělní směně v čase od 9 do 20 hodin. Páteční omezení vyvolá přesuny pracovní směny řidiče v pátek do nočních a časných ranních hodin, v pondělí do nočních a dopoledních hodin (noční směny se pak krátí na 10 hodin).

2.4 Závěry a doporučení vzhledem k pracovní době řidičů

Z výše uvedeného vyplývá, že existuje velké množství variant a kombinací, v provozu páteční omezení ale všeobecně vyvolá:

- přesun části pracovní směny řidičů do ranních hodin pátku, aby se řidič mohl vrátit zpět a mohl nastoupit sobotní i pondělní 1. směnu (pouze v případě, že to bude 1x za 14 dní při zkráceném odpočinku na 24 hodin).

V případě dodržení požadavku odpočinku 45 hodin přes víkend:

- nemůže řidič nastoupit na sobotní směnu,
- může opět vyjet až v neděli ve 22 h, pokud se v pátek vrátí z cesty a nebude muset v pátek do začátku zákazu v 15 h přerušit cestu,
- pokud jeho následná směna v pondělí, pokud bude nastoupena v neděli 22 h, musí být ukončena už v 9,30 h dopoledne,
- to vyvolá v provozu opět přesun části pracovní směny řidiče do ranních hodin pátku, aby se řidič mohl se vrátit zpět a nastoupit nepřerušovaný odpočinek 45 hodin přes víkend.

V důsledku omezení jízd v pátek na 5 hodin dojde také ke zkrácení délky pracovních směn z 13 hodin na 10 hodin, tzn. o 23 %, a poroste tlak na přesuny pracovní směny řidiče v pátek do ranních hodin (3-5), v pondělí do ranních a odpoledních hodin. Noční směny pak následně zkrátí dobu výkonu řidiče na 10 hodin.

Návrh pátečního zákazu zkomplikuje plánování režimu řidičů a vyvolá i problémy s dodržováním předepsané pracovní doby řidičů (dodržování nařízení a směrnice o pracovní době, denní a týdenní odpočinek atd). Tendence bude tyto předpisy porušovat a kompenzovat tak vzniklé omezení.

S ohledem na dodržování předepsaného odpočinku řidičů, dojde i k nárůstu počtu řidičů (až o 10 %), jejichž získání už dnes je velmi problematické.

Pokud má být zákaz jízd kamionů v pracovní den, kterým pátek je, přijatelný z hledisek předpisů vztahujících se k pracovní době řidičů, je třeba vycházet z následujících základních limitů:

Délka pracovní směny řidiče v denní době (od 6 hod. do 22 hod.) může být nejvýše 13 hodin a denní doba řízení nesmí přesáhnout 9 (maximálně 2x v týdnu může dosáhnout 10 hod.) hodin, přičemž v této době musí mít nejméně jednu přestávku. Samostatně jedoucí řidič tedy může v jednom dni řídit nejvýše 9 (2x 10 hod) hodin v rámci směny dlouhé nejvýše 13 hodin, přičemž tato směna může začínat nejdříve v 6.00 ráno dopoledne, neboť při dřívějším začátku by mohla být dlouhá nejvýše 10 hodin. Současně pokud začne směna mezi 9.00 a 12.00, musí skončit nejpozději ve 22.00, protože pokud by pokračovala po 22. hodině, musela by být dlouhá nejvýše 10 hodin, což se vzájemně vylučuje.

Předpokládáme-li, že většina vnitrostátně provozovaných vozidel každý den týdne absolvuje stejný dojezd (pravidelnou trasu), měla by být doba jízdy v každý den týdne stejná. Tuto dobu jízdy uvažujeme v maximální hodnotě 9 hodin každý pracovní den týdne.

Po odečtení 9 hodin řízení z 13-hodinové pracovní směny zbývají 4 hodiny, ve kterých řidič může být na pracovišti, ale nesmí řídit. Z těchto 4 hodin je dále nutno odečíst min. 45 minut na bezpečnostní přestávku a jiné činnosti (čekání na nakládku a vykládku aj.), zaokrouhleně 1 hodinu.

Potom platí, že páteční zákaz jízdy bude z hlediska pracovní doby řidičů objektivně přijatelný, pokud:

- a) nebude trvat déle než 3 hodiny,**
- b) skončí 1-2 hodiny před 19. hodinou, protože jinak by bylo vyloučeno dojetí řidičům, kteří pracují v režimu 13-hodinové denní směny, která musí skončit nejpozději v 19-22 hodin podle začátku směny v 6-9 hodin.**

3 Ekonomické zhodnocení vlivu časových variant

3.1 Ekonomické hodnocení možných dopadů v důsledku omezení jízd vozidel nad 7,5 t

Podle dnes platné úpravy zákonem č. 411/2005 Sb., nesmějí nákladní vozidla nad 7,5 t jezdit během letních prázdnin v pátek od 17.00 do 21.00 hodin, v sobotu od 7.00 do 13.00 hodin, po celý rok pak platí zákaz v neděli od 13.00 do 22.00 hodin.

Předpokládaný návrh omezení je vyjádřen v Tab. 7. Varianta A reflektuje páteční dopravní špičku rekreační dopravy mezi 15 a 20 hodinou. Varianta B vychází z nehodovosti v pátečních odpoledních hodinách, intenzity vozidel a z rozboru pracovních dob řidičů (viz. kapitola 2).

Tab. 7 Navrhované omezení jízd kamiónů

	Současná úprava	Předpokládaný návrh A	Předpokládaný návrh z hlediska zvýšení bezpečnosti provozu B
Pátek	17.00-21.00 o prázdninách	15.00-20.00 celoročně (19 h provozu/den)	13.00-16.00 celoročně (21 h provozu/den)
Sobota	7.00-13.00 o prázdninách	Bude bez omezení (24 h provozu/den)	Bude bez omezení (24 h provozu/den)
Neděle	13.00-22.00 celoročně	00.00-22.00 celoročně (2 h provozu/den)	00.00-22.00 celoročně (2 h provozu/den)
Návrh A počítá s celoročním zákazem v pátek od 15.00 do 20.00 a v neděli od 00.00 do 22.00 hodin. Sobota zůstává bez omezení.			
Návrh B (od CDV) počítá s celoročním zákazem v pátek od 13.00 do 16.00 z důvodu dosažení zvýšení v bezpečnosti, v neděli od 00.00 do 22.00 hodin. Sobota zůstává bez omezení.			

V následující tabulce je proveden výpočet pro celoroční omezení provozu jízd v hodinách za rok.

Výpočet je pro rok 2008 – tedy celkem 366 dní:

- 253 pracovních dní,
- 202 pracovních dní bez pátků,
- 51 pátků,
- 51 sobot,
- 62 nedělí a stát svátků.

Tab. 8 Výpočet provozních hodin a časového omezení (hodiny, %)

	Stávající stav		Předpokládaný rozsah omezení jízd ve variantách:	
			Varianta A:	Varianta B:
<i>Dny v roce a jejich počet:</i>	<i>Období mimo prázdnin</i>	<i>Období prázdnin:</i>	<i>Období 1.1. - 31. 12.</i>	<i>Období 1. 1. - 31. 12.</i>
pracovní dny po-čt	166x24h	36x24h	202x24h	202x24h
pátek (43+8=51)	43x24h	8x20h	51x19h	51x21h
sobota (44+7=51)	44x24h	7x18h	51x24h	51x24h
neděle+stát. svát. (53+9=62)	53x15h	9x15h	62x2h	62x2h
Provoz v hodinách:				
pracovní dny po-čt	3984	864	4848	4848
pátek (43+8=51)	1032	160	969	1071
sobota (44+7=51)	1056	126	1224	1224
neděle+stát.svát.(53+9=62)	795	135	124	124
Možný provoz v období:	6867	1285	7165	7267
Možný provoz za rok:	8152		7165	7267
Rozdíl v provozních hod.:			-987	-885
Omezení provozu v %:			-12,1%	-10,85%

Zdroj: výpočty CDV v.v.i. Brno

Návrh omezení provozu dle varianty A přinese časové omezení o -12,1 %, varianta B přinese nižší časové omezení o -10,85 % oproti dnešnímu stavu, protože páteční provoz bude omezen pouze o 4 provozní hodiny.

Kapacita páteků bude omezena u:

- **varianty A** o 223 h, to je 18,7 % oproti dnešnímu stavu,
- **varianty B** o 121 h, to je 10,15 % oproti dnešnímu stavu,
- **varianty A** by se možná pracovní doba řidičů také zkrátila o 4 hodiny (při zahájení 13-hodinové denní směny v 6 hodin).
- **varianty B** by se možná doba řízení během 13-hodinové pracovní směny zkrátí o 3 hodiny.

3.2 Ekonomické hodnocení z hlediska nákladů konečného odběratele

3.1.2. Určení možných ekonomických dopadů v důsledku omezení jízd vozidel nad 7,5 t

Určení ekonomických dopadů v důsledku omezení jízd vozidel nad 7,5 t je náročné z hlediska šetření u podniků a zajištění aktuálních dat za rok 2007 a 2008 z oblasti dopravy. Nicméně řešitel vycházel z makroekonomických údajů roku 2006 a 2007 a z predikace vývoje HDP, HPH i vývoje cen od ČNB pro období 2007-2009.

V zásadě se vychází z údajů o tvorbě hrubé přidané hodnoty v odvětví dopravy (HPH) v členění podle odvětví dopravy podle OKEČ 602 dle ČSÚ.

Tab. 9 Hrubá přidaná hodnota (HPH) v dopravě (mil. Kč)

Hrubá přidaná hodnota (mil.Kč)	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Doprava celkem	137809	188857	191120	198680	205670	211150
Silniční doprava	52903	74024	74910	77870	80620	82760
Silniční nákladní doprava	43380	61069	61800	64250	66500	68280

Zdroj SRD, výpočty CDV v.v.i. Brno

Poznámka: Hrubou přidanou hodnotu průmyslu (H) lze zjistit jako rozdíl mezi jeho produkcí (P) a vynaloženou mezispotřebou (M), tj. v rovině položek zjišťovaných v praxi za podniky s převládající průmyslovou činností

$H = \text{výkony} - \text{výkonová spotřeba} \pm \text{korekční položky}$.

Podíl tvorby HPH klasické silniční dopravy tvoří 82-82,5 % podíl, zbytek tvorby HPH tvoří veřejná osobní doprava silniční.

Meziroční vývoj HDP v ČR je předpokládán podle predikce ČNB, pro porovnání je uveden vývoj pro oblast služeb.

Tab. 10 Meziroční nárůst HDP v ČR oproti roku 2005

	2005	2006	2007	2008	2009
Predikace podle ČNB pro HDP oproti r. 2005	0	+1,2	+5,2	+8,9	+11,8
Predikace podle ČNB pro oblast služeb	0	+2,5	+5,4	+11,9	+15,1

Zdroj ČNB 2008

Poznámka k tabulce: Z porovnání je zřejmé, že předpoklad růstu HDP je nižší než je avizovaný růst cen zboží a služeb. V dalším výpočtu se uvažuje s křivkou nárůstu podle HDP, protože dopravu nelze hodnotit z národohospodářského hlediska výhradně jako sektor služeb.

V dalších výpočtech byla vypočtena hrubá přidaná hodnota (HPH) u jednotlivých kategorií silničních nákladních vozidel. Jedná se o podíl podle provozu na komunikacích v ČR.

Podklady pro rozdělení byly získány z údajů Celostátního sčítání dopravy v roce 2005 a studií CDV za rok 2007 týkajících se zjišťování frekvenci jednotlivých kategorií vozidel na komunikacích. Výpočet byl proveden pro rok 2008, vychází se z předpokladu, že podíl na vytvoření HPH koresponduje s podílem výkonů jednotlivých kategorií silničních nákladních vozidel.

Tab. 11 Podíly jednotlivých kategorií nákladních na tvorbě HPH v ČR

Hrubá přidaná hodnota (mil.Kč)	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Silniční nákladní doprava	43380	61069	61800	64250	66500	68280
<i>z toho je podíl v kategoriích:</i>						
Nákladní automobily do 7,5 t – 24,4 %					16226	24,4%
Nákladní automobily nad 7,5 t – 75,6 %					50274	75,6%
Celkem nákladní vozidla v ČR:					66500	100%

Zdroj CDV v.v.i. Brno

Nákladní automobily nad 7,5 t vytváří 75,6 % hrubé přidané hodnoty v silniční nákladní dopravě. Z takto vypočtených údajů je možné dále kalkulovat ztráty, které by nastaly v důsledku omezení jízd nákladních vozidel nad 7,5 t.

3.3 Ekonomické hodnocení z hlediska nákladů dotčených dopravců

Možné ztráty a dopady z omezení jízd u dopravců:

Omezení ročního provozu bude o -12,1 % (varianta A) a -10,85 % (varianta B) oproti dnešnímu stavu.

Při porovnání intenzit dopravy v době současného zákazu jízd (Příloha 2, tab.1) se nám názorně ukazuje, že podíl jízd nákladních vozidel nad 7.5 t na výjimky je vysoký a tvoří například v sobotu, kdy platí dnešní zákaz jízd (7-13 h hodin), 46% podíl páteční intenzity v 15 hodin, v neděli (13-22 hodin) 33% podíl páteční intenzity v 15 hodin.

To znamená, že možné ztráty v důsledku omezení provozu vozidel, které nepojedou na výjimky (je cca 60 %), je možné vyčíslit pro nákladní vozidla nad 7,5 t Tab. 5 takto:

Variant A:

$$50\,274\text{mil.Kč} \times 0,121 \times 0,6 = 3,65\text{ mld.Kč, tedy cca }3,7\text{ mld.Kč}$$

Variant B:

$$50\,274\text{mil.Kč} \times 0,1085 \times 0,6 = 3,27\text{ mld.Kč, tedy cca }3,3\text{ mld.Kč}$$

Jedná se ale pouze o teoretické hodnoty max. ztrát při známém časovém omezení. Ta by vznikla, pokud by dopravci nezměnili logistiku přeprav, nevyužívali plně výjimek a intenzita přeprav by byla rovnoměrně rozložena ve dnech v týdnu.

V důsledku omezení ale začne působit řada faktorů, které budou tyto ztráty eliminovat a tím se ztráty sníží. Zejména silný ekonomický tlak konkurence, bude dopravce nutit tyto ztráty svými opatřeními v provozu eliminovat, např.:

- vyšším využitím vozidel,
- snížením kapacity nevyužitého vozového parku,
- přesunem přeprav na jiné dny,
- využití nové možností přeprav přes soboty atd.

Hlavním argumentem pro tato tvrzení je to,, že přepravní kapacita je dnes vyšší než požadavky průmyslu a obchodu v sobotu může provoz vozidel nad 7,5 t. probíhat bez omezení.

Na základě zkušeností z minulých let s obdobnou situací při omezení jízd (úprava zákonem č. 411/2005 Sb.ze dne 21. září 2005), přepravní trh pružně reagoval a ztráty značnou měrou eliminoval úplně.

Avizované ekonomické ztráty budou tedy v praxi nižší a budou výrazně redukovány již samotnými dopravci i uvedenými faktory, obdobně jako při poslední změně omezení provozu.

Proto reálné ekonomické dopady za rok lze u dopravců odhadovat, že se projeví jen ve výši 50 až 60 %, tedy pouze ve výši do 1,5 až 2 mld. Kč v závislosti na variantě omezení. U varianty B je sice nižší časové omezení, ale na druhé straně je nutné kalkulovat, že se víc zkrátí doba řidičů v návaznosti na 1.směnu v průmyslu a tím klesne časové využití vozidel oproti variantě A.

U dopravců se tyto ekonomické ztráty projeví v těchto podílech:

- v důsledku poklesu výkonů vozidel (65 %),
- v důsledku změny režimů řidičů (20 %),
- růstu nákladů na vyšší počet řidičů (15 %).

Tento odhad rozdělení ekonomických dopadů je sestaven na základě kalkulace nákladů u klasické silniční soupravy 40 t s průběhem 120 tis. km/rok.

3.4 Dopady omezení jízd v ostatních oblastech

Omezení silniční nákladní dopavy v ČR bude mít vliv nejen do ekonomiky dopravců, ale také výrobců a obchodních a zásobovacích řetězců.

Nejvíce avizované dopady jsou v automobilovém průmyslu, protože vzrostou náklady na mezisklady i zásoby.

Dopady omezení jsou předpokládány v obecně známých námitkách oponentů s vysvětlením a posouzením řešitele pro jednotlivé oblasti takto:

1/ Oblast distribuce potravin a spotřebního zboží:

Zkomplikuje se distribuce potravinářských výrobků, zejména páteční produkce do prodejní sítě a velkých obchodních řetězců.

- Většina přeprav potravin má již ze zákona výjimky a přepravy mohou být též realizovány následující den v sobotu bez omezení. Z tohoto hlediska nejsou předpokládány větší problémy.

Obchodní řetězce nejsou přizpůsobeny ke skladování větších zásob výrobků, to vyvolá požadavky na další sklady a chladírenské kapacity.

- Tato námitka není pro uvedené varianty opodstatněná, protože přepravy mohou být realizovány na výjimky anebo následující den v sobotu bez omezení. Z tohoto hlediska nebudou nutné větší skladové kapacity a nevzniknou větší problémy.

Rozšíření zákazu vyvolá požadování dalších výjimek ze zákazu jízd za účelem zásobování.

- Většina přeprav potravin má již ze zákona výjimky a přepravy mohou být též realizovány následující den v sobotu bez omezení. Z tohoto pohledu se nepředpokládá udělování nadměrného počtu výjimek.

Pro tuto oblast tedy na podkladě rozborů a možných sobotních přeprav nelze předpokládat negativní dopady, protože zde existuje široký prostor jak případné negativní dopady eliminovat.

2/ Oblast strojírenské výroby a automobilového průmyslu

V nových výrobních kapacitách automobilového průmyslu se dnes pracuje vysokým tempem, běžná kalkulace na rentabilitu investice je 290 dní/rok, 2 až 4 směny, 5-7 pracovních dní v týdnu.

Hlavní montážní a výrobní linky v ČR jsou dnes již zcela závislé na silniční přepravě a to vyvolává obavy z každého omezení silničního provozu.

Uvažované omezení nejvíce naruší vytvořené logistické zásobovací systémy v automobilovém průmyslu, které pracují 7 dní v týdnu. Společnosti se budou pochopitelně snažit tyto negativní dopady eliminovat tak, aby se to neprojevovalo na finální produkci výrobních firem.

Dopady omezení jsou opět předpokládány v obecně známých námitkách oponentů s vysvětlením a posouzením řešitele pro jednotlivé oblasti takto:

Omezení dnešních logistických toků vyvolá vynucený přesun materiálových toků do kratšího období, tedy od pondělí až čtvrtek

- Tato námitka není zcela opodstatněná, protože přepravy mohou být realizovány na výjimky (obsluha nepřetržitých provozů) nebo následující den v sobotu bez omezení. Z tohoto pohledu vzniknou problémy pouze omezeně..

Omezené páteční zásobování vyvolá omezení páteční a sobotní produkce, bude vyšší tlak na udělení výjimek.

- dtto

Omezení provozu bude mít dopad nejen výrobců, ale zejména do ekonomiky dopravců.

- Tato námitka má své opodstatnění, protože bude redukován čas pro provoz nákladních vozidel a jejich čas pro tvorbu výkonů bude o cca 12 % nižší.
- Na druhé straně ale stojí argument, že část výkonů lze zajistit v jiném čase a dopady částečně redukovat. Vyšší ztráty pochopitelně vykáží dopravci, kteří se nepřizpůsobí novým podmínkám a novým požadavkům výrobců a dalším zákazníků.

Je ale nutné objektivně přiznat, že v této oblasti budou dopady pro zákazníky silniční dopravy i dopravce nejvyšší, zejména pokud to vyvolá investice na větší sklady či zásoby.

Odhad minimálních dopadů u dopravců se týká nejvíce tohoto odvětví, protože se zde realizují největší materiálové toky!

V tomto odvětví mohou postupně vzniknout investiční požadavky na mezisklady a zásoby v rozsahu navýšení 5-8 %, to představuje částku podle odborných odhadů 9-15 mld. Kč.

3/ Oblast nepřetržitých provozů

Omezení v pátek ovlivní logistiku a zásobování výroby na dny sobota i neděle omezeně, protože je možné zásobování v sobotu. Celoroční rozšíření zákazu jízd nákladních vozidel v pátek a neděli nevyvolá v nepřetržitých provozech významné změny, protože:

- řada technicko-výrobních a energetických provozů využívá udělené výjimky,
- budou umožněny jízdy v sobotu.

Vzhledem k výše uvedeným argumentům, nepředpokládá řešitel v dané oblasti výrazné dopady, pokud nebudou výjimky výrazně omezeny.

3.5 Ekonomické hodnocení z hlediska externích nákladů dopravních nehod

3.5.1 Nehody s účastí pouze osobních vozidel

Vývoj počtu nehod pouze osobních vozidel nekopíruje vývoj intenzity osobních vozidel. Z toho vyplývá, že riziko vzniku nehody není v průběhu dne ani týdne konstantní ani není v úzkém intervalu míry rizika vzniku nehody.

Vývoj počtu nehod nekopíruje vývoj intenzity především v sobotu dopoledne a neděli odpoledne, kdy je četnost nehod výrazně vyšší než v ostatním víkendovém období. V pátek odpoledne a v podvečer je nárůst nehod ještě strmější oproti vývoji intenzity osobních vozidel. Následky nehod vyjádřené ztrátou z nehodovosti jsou v pátek, sobotu i neděli významně vyšší než v průměrný pracovní den a to jak v absolutních hodnotách, tak i v případě vztažení ztrát z nehodovosti na intenzitu vozidel.

Tab. 12 Nehodovost osobních vozidel

Ukazatel	Jednotka	Pondělí až čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
Průměrné intenzity	[voz /24h]	10 063	11 444	8 795	8 369
Vzhledem k průměrnému pracovnímu dni	%	97,3 %	110,7 %	85,1 %	80,9 %
Počet nehod	[-]	3253	4199	3307	2732
Vzhledem k průměrnému pracovnímu dni	%	94,5 %	122,0 %	96,1 %	79,4 %

Během pátku jsou následky nehod vztažené na jednotku intenzity oproti ostatním pracovním dnům vyšší od 12. hodiny do 21. hodiny a poté od 23. hodiny až do sobotních ranních hodin. V průměru je velikost ztrát v pátek odpoledne a večer vyšší o 48 % než v ostatní pracovní dny. Nejzávažnější následky (ztráty) nehod jsou v nočních a brzkých ranních hodinách v sobotu a neděli – největší podíl na ztrátách z nehodovosti mají nehody pod vlivem alkoholu

a nehody při návratech z nočních víkendových aktivit. Dále je patrný nárůst ztrát v sobotu a především v neděli odpoledne a v neděli podvečer, který souvisí se zvýšením četnosti jízd na a z víkendových pobytů mimo místa bydliště. Tyto nehody často souvisí i s menšími zkušenostmi „víkendových“ řidičů a jejich schopností reagovat na kritické situace vzniklé na pozemních komunikacích.

3.5.2 Nehody s účastí nákladního vozidla

Vývoj počtu nehod s účastí nákladních vozidel kopíruje vývoj intenzity během dne i týdne. V pátek i ostatních pracovních dnech je vývoj četnosti nehod velmi obdobný s vývojem intenzity vozidel. V sobotu a v neděli vývoj četnosti nehod také kopíruje vývoj intenzity. Výjimkami je výraznější nárůst počtu nehod v sobotu dopoledne a v neděli odpoledne, kdy se absolutní hodnoty četnosti nehod odchylují od vývoje intenzity vozidel.

Četnost nehod s účastí nákladních vozidel vztažená k intenzitě nákladních vozidel je mimo noční a brzké ranní hodiny téměř konstantní. V průběhu pátku je od 5. hodiny ranní až do 19. hodiny četnost nehod s účastí nákladních vozidel (vztaženo k intenzitě nákladních vozidel) téměř shodná jako v ostatních pracovních dnech, ve večerních hodinách ještě nižší. V sobotu i neděli jsou dále významně větší rizika vzniku nehody v ranních a večerních hodinách (až 250 % v sobotu mezi 1. a 3. hodinou a 380 % v neděli mezi 23. a 24. hodinou).

Tab. 13 Počet nehod s účastí nákladních vozidel

Ukazatel	Jednotka	Pondělí až čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
Průměrné intenzity	[voz/24 h]	3 908	3 926	1 538	1 246
Vzhledem k průměrnému pracovnímu dni	%	99,9 %	100,4 %	39,3 %	31,9 %
Počet nehod	[-]	2214	2145	676	432
Vzhledem k průměrnému pracovnímu dni	%	100,6 %	97,5 %	30,7 %	19,6 %

3.5.3 Nehody s účastí nákladního vozidla nad 7,5 t

Vývoj počtu nehod s účastí nákladních vozidel nad 7,5 t, podobně jako v případě všech nákladních vozidel, kopíruje vývoj intenzity během dne i týdne.

Četnost nehod s účastí nákladních vozidel nad 7,5 t vztažená k intenzitě nákladních vozidel je od pondělí do soboty úměrná intenzitě dopravy. S rostoucí intenzitou roste i počet nehod vztažených k intenzitě nákladních vozidel nad 7,5 t. Výjimkou je neděle (a sobotní ranní hodiny), kdy je průběh počtu nehod vztažených k jednotce intenzity obdobný jako u osobních a všech nákladních vozidel – nejrizikovější jsou noční a brzké ranní hodiny. Během sobotního a nedělního dne je riziko vzniku nehody s účastí nákladního vozidla nad 7,5 t nižší než v běžném pracovním dni.

Vývoj relativního ukazatele nehodovosti (počet nehod vztažený na jednotku intenzity) vykazuje závislost mezi intenzitou a množstvím nehod. S rostoucí intenzitou nákladních vozidel nad 7,5 t roste i počet nehod s jejich účastí. Vývoj relativní nehodovosti u této kategorie vozidel neodpovídá vývoji nehodovosti u kategorie osobních vozidel.

Tab. 14 Počet nehod s účastí nákladních vozidel nad 7,5 tuny

Ukazatel	Jednotka	Pondělí až čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
Průměrné intenzity	[voz/24 h]	2 683	2 446	961	513
Vzhledem k průměrnému pracovnímu dni	%	101,9 %	92,8 %	36,5 %	19,5 %
Počet nehod	[-]	756	647	177	60
Vzhledem k průměrnému pracovnímu dni	%	103,0 %	88,2 %	24,1 %	8,2 %

3.6 Závěry plynoucí z ekonomického hodnocení

Jedná se ale pouze o teoretické hodnoty max. ztrát při známém časovém omezení. Ta by vznikla, pokud by dopravci nezměnili logistiku přeprav, nevyužívali plně výjimek a intenzita přeprav by byla rovnoměrně rozložena ve dnech v týdnu.

V důsledku omezení ale začne působit řada faktorů, které budou tyto ztráty eliminovat a tím se ztráty sníží. Zejména silný ekonomický tlak konkurence, bude dopravce nutit tyto ztráty svými opatřeními v provozu eliminovat.

Teoretický ekonomický dopad na dopravce u navrhovaného 3-hodinového omezení oproti současnému omezení se odhaduje na 3,3 mld. Kč. Jde ale pouze o teoretickou hodnotu, která by vznikla, pokud by dopravci nezměnili logistiku přeprav, nevyužívali plně výjimek a intenzita přeprav by byla rovnoměrně rozložena ve dnech v týdnu. V důsledku omezení začne působit řada faktorů, které budou tyto ztráty eliminovat. Především silný ekonomický tlak konkurence bude dopravce nutit tyto ztráty svými opatřeními v provozu eliminovat, např. přizpůsobením 9-hodinové doby řízení v rámci 10- nebo 13-hodinové páteční denní směny řidiče, vyšším využitím vozidel, snížením kapacity vozového parku, přesunem přeprav na jiné dny, využití nové možností přeprav přes soboty atd. Dalšími faktory jsou, že přepravní kapacita je dnes vyšší než požadavky průmyslu a obchodu a že v sobotu bude provoz nákladních vozidel nad 7,5 tuny probíhat bez omezení.

Z výsledku nehodovosti jednotlivých kategorií vozidel vyplývá razantní zvýšení rizika vzniku dopravní nehody v páteční špičce a v nočních a časných ranních hodinách v sobotu a v neděli. Toto riziko přímo nezpůsobují nákladní vozidla nad 7,5 t, ale svou účastí v dopravním proudu nepřímo ovlivňují bezpečnost především s ohledem na méně zkušené (víkendové) řidiče.

4 Nutnost rozšíření omezení provozu nákladních vozidel nad 7,5 tuny na celou síť pozemních komunikací

Snaha zmírnit kongesce během špičkových hodin pátečního odpoledne (zlepšit plynulost osobní dopravy, zejména rekreační) a zmírnit zatížení životního prostředí i obyvatelstva těžkou dopravou je na jedné straně pozitivním krokem. Na druhé straně je nutno upozornit na nutnost případný zákaz formulovat nikoli jen pro dálnice a silnice I. třídy, ale pro celou síť státních a krajských komunikací (včetně II. a III. tříd). V opačném případě hrozí přesun dopravních toků na komunikační síť nižších řádů (hlavně silnice II. a III. třídy), což bude mít následující negativní dopady:

- Zvýšení nehodovosti – komunikace nižších řádů mají nižší celkovou úroveň bezpečnosti (byť veřejnost může mít i díky intenzivnější medializaci nehod na dálnicích opačný pocit). Ve skutečnosti **relativní nehodovost na silnicích nižších tříd je mnohem vyšší, a to několikanásobně (podle typu komunikace a typu ukazatele přibližně 4-7x)** než na dálnicích, resp. kvalitních rychlostních silnicích (vyjádřeno počty nehod na dopravní výkon ve vozokm viz Nehodovost dle typu komunikace).
- Zhoršení životních podmínek obyvatel obcí, kteří budou obtěžováni zbytnou nákladní dopravou (emise hluku a škodlivin); lze očekávat **velký veřejný (mediální) problém**, resp. tlak veřejného mínění.
- **Zvýšení emisí ze silniční dopravy celkově** (komunikace nižších řádů mají horší návrhové parametry, tj. nutnost častějšího řazení, brždění, zrychlování, překonávání stoupání...).

- Destrukce povrchů vozovek (na komunikacích nižších řádů jsou jednak vozovky méně únosné a jednak velmi často ve špatném stavu). Provoz těžké dopravy by jejich rozpad podstatně urychlil, neboť **destrukce vozovky roste se čtvrtou mocninou zatížení**.
- Rychlé zhoršování stavu silnic II. a III. třídy by mělo **katastrofální následky pro krajské rozpočty**, které již dnes mají nedostatek prostředků na údržbu této části sítě, která je v jejich majetku a velmi zanedbaná (silnice I. třídy a dálnice jsou v majetku státu a jejich správcem je Ředitelství silnic a dálnic).
- Zákaz jízdy na státních a krajských silnicích nemusí zabránit jízdám v sídelních útvarech na místních komunikacích, např. pro účely stavební činnosti, zásobování apod.

Hrozba přesunu těžké dopravy z dálnic na silnice II. třídy je přitom velice reálná, neboť dálnice jsou (s výjimkou části dálnice D1) vedeny v souběhu s původními silnicemi I. třídy, které nahrazují. Tyto silnice původně I. třídy jsou dnes přeřazeny do kategorie silnic II. třídy (tj. ze státních se staly krajskými), přesto mají poměrně velkorysé stavební parametry a rezervu kapacity, kterou podporují indukci dopravy. Toto tvrzení dokládají např. bývalé hlavní silnice II/605 (dříve I/5) Plzeň – Rozvadov, II/430 (dříve I/47) Brno – Vyškov, II/608 (dříve I/8) Praha – Lovosice, II/611 (dříve I/11) Praha – Hradec Králové, atd.

4.1 Možné související problémy

- Přesuny intenzit provozu v rámci pátku do jiných hodin (snaha dokončit cestu před začátkem platnosti zákazu, tj. před zvažovanou 15. hodinou může vést ke kongescím v hodinách po poledni).
- Nedostatek parkovacích míst pro odstavení těžkých vozidel.

4.2 Doporučení

- Bilancovat existující parkovací kapacity, aby dodržování zákazu bylo realistické.
- Provéřit české návrhy s praxí v zahraničí, zejména sousedních státech, aby podoba českého zákona o provozu nepůsobila problémy v mezinárodní dopravě.

Nedoporučuje se časový odklad z důvodů výstavby truck center, ani harmonizace s okolními zeměmi, z důvodů předpokládaného časového zpoždění.

4.3 Nehodovost dle typu komunikace

Vztažením počtu nehod a jejich následků k dopravnímu výkonu na jednotlivých typech pozemních komunikací je nejlépe charakterizována bezpečnost jednotlivých typů komunikací. V následující tabulce jsou vypočteny relativní hodnoty nehodovosti vztažené k dopravnímu výkonu pro jednotlivé typy pozemních komunikací (počet usmrcených a počet nehod na mld. vozokm; poslední dostupné údaje pro dopravní výkony jsou z roku 2006).

Tab. 15 Počet usmrcených a počet nehod na 1 mld. vozokm podle druhu pozemní komunikace v roce 2006

	Dopravní výkon v mil. vozokm/ den	Celoroční prům. denní intenzita vozidel (v tis.)	Usmrcení na 1 mld. vozokm	Nehody se zraněním na 1 mld. vozokm
Dálnice	20,7	32,6	4,1	59,5
Silnice I. třídy	60,9	9,9	17,0	229,1
Silnice II. třídy	38,4	2,6	15,1	356,2
Silnice III. třídy	23,9	0,7	18,0	414,0

Zdroj: ŘSD

Ze zjištěných hodnot jednoznačně vyplývá, že dálnice, které vykazují nejvyšší intenzitu provozu, jsou zároveň (vzhledem k oddělení protijedoucích dopravních proudů, i přes vyšší dosahované rychlosti) nejbezpečnějším typem pozemních komunikací. Naproti tomu silnice I.-III. třídy, které přenášejí stále značný dopravní výkon, jsou z hlediska smrtelných následků nehod mnohem nebezpečnějším typem pozemních komunikací.

4.4 Závěry

Shodně jako ve všech zemích kromě Slovenska, kde se omezení jízdy aplikuje, je nezbytné, aby pokrývalo všechny kategorie pozemních komunikací. V případě ponechání zákazu jen na dálnicích a silnicích I. třídy hrozí přesun dopravních toků na silnice II. a III. třídy, což by mělo mít zásadní negativní dopady ve zvýšení nehodovosti, zhoršení životních podmínek obyvatel obcí, zvýšení emisí, destrukce povrchů vozovek a z toho vyplývající rychlé zhoršování stavu silnic II. a III. třídy, které by následně mělo katastrofální následky pro krajské rozpočty.

5 Závěrečné shrnutí

Omezení jízdy nákladních vozidel nad 7,5 tuny se jeví jako účelné a zároveň jako proveditelné v pátek odpoledne po dobu 3 hodin, které by měly být vybrány s ohledem na nejvyšší intenzitu dopravy a nehodovost, a v neděli od 0 do 22 hodin. Je nezbytné ponechat možnost jízdy pro vozidla, která přepravují zboží podléhající rychlé zkáze, materiál na stavby zejména komunikací apod.

Z hlediska bezpečnosti silničního provozu se jeví jako vhodné zavedení omezení jízdy nákladních vozidel nad 7,5 tuny. Přítomnost těchto vozidel v dopravním proudu v období páteční (víkendové) špičky nepřímo zvyšuje riziko vzniku dopravní nehody a v případě jejího vzniku zvyšuje míru následků.

Je nezbytné, aby omezení jízdy pokrývalo všechny kategorie pozemních komunikací. V případě ponechání zákazu jen na dálnicích a silnicích I. třídy hrozí přesun dopravních toků na silnice II. a III. třídy, což by mělo mít zásadní negativní dopady ve zvýšení nehodovosti, zhoršení životních podmínek obyvatel obcí, zvýšení emisí, destrukce povrchů vozovek a z toho vyplývající rychlé zhoršování stavu silnic II. a III. třídy, které by následně mělo katastrofální následky pro krajské rozpočty.

Ztráty dopravců budou při volbě tříhodinového omezení jízdy sníženy na co nejmenší možnou míru s možností zohlednění pracovní doby řidičů.