



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Odbor pozemních komunikací a drah
Oddělení silničního správního úřadu



Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.
Veletržní 1623/24
170 00 Praha 7

Váš dopis zn./ze dne:

Vyřizuje/linka/tel.:

Č. j.:

Filip Kolerus, Ing.

MHMP-1226809/2024/O4/Kf

236004399

Spis. zn.:

Počet listů/příloh: 7/2

S-MHMP 1179437/2024PKD

Datum:

17. 7. 2024

NÁVRH OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Magistrát hl. m. Prahy, odbor pozemních komunikací a drah, jako příslušný správní úřad dle ust. § 124 odst. 4 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, v platném znění (dále jen „zákon o silničním provozu“) a obecně závazné vyhlášky č. 55/2000 Sb. hl. m. Prahy, kterou se vydává Statut hl. m. Prahy, v platném znění, podle ust. § 171 a § 172 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále jen „správní řád“), a podle ust. § 77 odst. 1 písm. c) a odst. 5 zákona o silničním provozu a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, v platném znění, po projednání s dotčeným orgánem Policie ČR, Krajského ředitelství Policie hl. m. Prahy, odboru služby dopravní policie, č.j. KRPA 225300-2/ČJ-2024-0000DŽ ze dne 16. 7. 2024 oznamuje

návrh opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích

spočívající v umístění svislého dopravního značení B 4 „12 t“ + E 4 „TRANZIT“ (zákaz vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 t, pro něž užití takto označeného úseku není nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo obvyklého bydliště dopravce nebo řidiče) na komunikacích Evropská za křižovatkou s ul. Drnovská, Drnovská za křižovatkou s ul. K letišti, NN5284 za křižovatkou s ul. Na hůrce, Karlovarská před křižovatkou s ul. Na hůrce, Na Radosti za křižovatkou s ul. NN4195, Poncarova za křižovatkou s ul. NN5282, Cínovecká za křižovatkou s ul. Veselská, NN7091 před sjezdem na ul. Liberecká, Kbelská za sjezdem k ul. Novopacká, Novopacká před sjezdem na ul. Kbelská, a dále svislého dopravního značení B 4 „12 t“ (zákaz vjezdu všech nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 t) na komunikacích Podbělohorská za křižovatkou s ul. Kukulova, NN7214 před vjezdem do Strahovského tunelu, Plzeňská za křižovatkou s ul. Bucharova, Vaníčková za křižovatkou s ul. Bělohorská, Roentgenova za křižovatkou s ul. Kukulova, Zahradníčkova za křižovatkou s ul. NN43 a dalšího svislého dopravního značení na místních komunikacích v místech a rozsahu dle přílohy č. 1 dokumentace dopravního značení, která je nedílnou součástí tohoto návrhu, za účelem omezení vjezdu těžkých nákladních automobilů na vybraná území hl. m. Prahy, zejména městských částí Praha 5, 6, 8, 13, 14, 17.

Sídlo: Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
Kontaktní centrum: 800 100 000, fax: 236 007 157,
e-mail: posta@praha.eu, ID DS: 48ia97h

Odůvodnění

Na základě žádosti Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s., č.j. TSK/29432/24/2002 ze dne 28. 6. 2024, kterou tato společnost podala na Magistrát hl. m. Prahy dne 1. 7. 2024 poté, co bylo rozsudkem Městského soudu v Praze č.j. 18 A 2/2024- 36 ze dne 23. 4. 2024 zrušeno ke dni 1. 10. 2024 opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu č.j. MHMP-1855320/2022/O4/Kf ze dne 23. 1. 2023 v předmětné věci, doplněné dne 16. 7. 2024, správní orgán předkládá nový návrh pro stanovení zákazu vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 tun na komunikace Evropská, Drnovská, Na Radosti, Karlovarská, Poncarova, Cínovecká od křižovatky s ul. Veselská, Kbelská od křižovatky s ul. Novopacká (zákaz tranzitu nákladních automobilů nad uvedenou tonáž) a Podbělohorská, Strahovský tunel, Plzeňská od křižovatky s ul. Bucharova, Vaníčková, Roentgenova, Zahradníčkova (zákaz vjezdu všech nákladních automobilů nad uvedenou tonáž).

Protože z návrhu místní úpravy provozu plynou pro účastníky provozu omezení nad rámec obecné úpravy provozu obsažené v zákoně o silničním provozu, postupuje zdejší správní orgán podle příslušných ustanovení části šesté správního řádu.

Důvodem návrhu je omezení vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun na vybrané komunikace hlavního města Prahy za účelem regulace negativních dopadů spojených s provozem těchto automobilů v intravilánu města. Cílem návrhu tak jsou veřejné zájmy na omezení hluku a vibrací, ochranu ovzduší a zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy a zájem správců komunikací na omezení nadměrného opotřebení komunikací. Tyto cíle byly vytyčeny v souladu a se zřetelem na znění ustanovení § 78 odst. 2 zákona o silničním provozu, že dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace se smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem.

Požadavek na omezení hluku a vibrací přináší ustanovení § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění, že je vlastník/správce pozemní komunikace povinen technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk vznikající provozem na pozemní komunikaci nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem 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.

Dalším legislativním požadavkem, ke kterému je potřeba v návrhu přihlídnout, je ustanovení § 16 odst. 3 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, v platném znění, že hlavní město Praha v samostatné působnosti ve svém územním obvodu pečuje v souladu s místními předpoklady a místními zvyklostmi o vytváření podmínek pro rozvoj sociální péče a pro uspokojování potřeb svých občanů. Jde především o uspokojování potřeby bydlení, ochrany a rozvoje zdraví, dopravy a spojů, potřeby informací, výchovy a vzdělávání, celkového kulturního rozvoje a ochrany veřejného pořádku.

Dále je v návrhu akcentováno znění § 6 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), že místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.

Návrh zohledňuje na jedné straně požadavek kladený na správce pozemních komunikací, kteří jsou povinni počínat si tak, aby jimi spravované pozemní komunikace mohly být v co největší míře využívány v souladu se svým zákonným účelem dle ustanovení § 19 zákona o pozemních komunikacích, a na straně druhé veřejný zájem na omezení hluku, vibrací, nadměrného opotřebení komunikací, ochranu ovzduší a zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy.

Předkládaný návrh tak svým provedením cílí na maximalizaci sledovaných vytknutých cílů při co nejvyšší minimalizaci zásahů vůči subjektům, kterých se navržené omezení obecného užívání komunikací dotkne. Návrh tak činí za pomoci jak samotného minoritního množství omezením zasažených vozidel, tak jejich úzkým vymezením na těžké nákladní automobily především tranzitní dopravy.

Z těchto důvodů bylo z hlediska synergie efektů ke splnění cílů zvoleno omezení nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 tun. Pro tuto kategorii vozidel nad uvedenou tonáž není

užití navazujících úseků pozemních komunikací nezbytné k dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo obvyklého bydliště dopravce nebo řidiče. Ze stanoveného zákazu vjezdu může v odůvodněných případech příslušný správní úřad udělit výjimku.

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT je navržen na exitech z Pražského okruhu (MÚK Ruzyně, Řepy, Třebonice, Jinočany, Chlumecká) a dále na mimoúrovňových křižovatkách Kbelská x Novopacká a Cínovecká x Veselská v severovýchodním kvadrantu Prahy. Veškerý tranzit bude nucen využít pouze obchvatové komunikace (Pražský okruh, ul. Novopackou apod.), čímž dojde k eliminaci zbytného závleku těžkých nákladních automobilů do zastavených oblastí. Na území za touto dopravní značkou budou smět pouze ta nákladní vozidla, jejichž cílem je dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo obvyklého bydliště dopravce nebo řidiče v tomto území.

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun bez dodatkové tabulky je navržen na příjezdových komunikacích ve směru na Prahu 5 (Strahovský tunel, Podbělohorská, Plzeňská, Vaníčková, Roentgenova, Zahradníčkova), a to kvůli přerušení tras pro těžkou nákladní dopravu v místech, kde její pohyb není z výše uvedených důvodů žádoucí.

V dalších odstavcích jsou strukturovaně uvedeny a podrobně vysvětleny jednotlivé konkrétní důvody navrženého omezení, na které je následně odkazováno v odstavcích pod názvem „Komunikace navržené k omezení vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 t“.

Důvod 1 – Omezení tranzitu

Podle ČSN 73 6100 *Názvosloví silničních komunikací* je zbytnou dopravou taková doprava, která v daném území nemá zdroj ani cíl a pouze daným územím projíždí nebo je to taková doprava, která má v daném území zdroj nebo cíl, ale je realizována z nějakého důvodu nežádoucím dopravním prostředkem. Zbytnou tranzitní dopravou (někdy uváděné jako zbytná doprava 1. stupně) je taková tranzitní doprava, která je vedena nežádoucí trasou.

Omezením tranzitu se tak v rámci tohoto dokumentu rozumí omezení průjezdu zbytné tranzitní dopravy nákladních automobilů nad 12 tun, která předmětnou komunikací pouze projíždí, i když pro ni existuje alternativní trasa po nadřazené komunikační síti.

V takových případech jsou v tomto návrhu uvedeny alternativní trasy po nadřazené komunikační síti, včetně informací o konkrétních zprovozněných stavbách umožňujících využití alternativní trasy. Tyto stavby jsou svými charakteristikami a vedením vhodné pro převedení dálkové tranzitní dopravy územím, typicky se jedná o obchvaty a okruhy obcí v podobě dálnic a silnic I. tříd, přičemž podle § 4 odst. 1 a § 5 odst. 2 písm. b) zákona o pozemních komunikacích je dálnice pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly a silnice I. třídy je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu, dále jsou na ně z těchto důvodů vyhláškou č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích včetně přílohy 1 (seznam souvisejících českých technických norem) citované vyhlášky kladeny vyšší obecné technické požadavky, a to např. stran minimální šíře komunikace či použitého stavebního materiálu. Odvedení dopravy z nežádoucích tras tak je cílem těchto staveb, který se předkládaný návrh snaží naplnit a v podobě zákazového dopravního značení pro nákladní automobily nad 12 tun alespoň tento druh dopravy na tyto komunikace převádět.

Za tranzitní nákladní dopravu se podle § 24a zákona o pozemních komunikacích nepovažuje užití pozemní komunikace:

- nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo bydliště dopravce nebo bydliště řidiče,
- složkami integrovaného záchranného systému,
- nezbytné pro plnění úkolů ozbrojených sil České republiky a ozbrojených sil jiného státu.

Do území za dopravní značkou Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT pak smí dle *Přílohy č. 6* k vyhlášce č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích pouze vozidla kvůli dosažení místa nakládky,

vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo obvyklého bydliště dopravce nebo řidiče.

Soubor těchto důvodů je dále nazýván souhrnným heslem: „Důvod 1 – Omezení tranzitu“.

Důvod 2 – Omezení hluku a vibrací

Obecné zdravotní účinky hluku dle Národního zdravotnického informačního portálu (NZIP) provozovaného Ústavem zdravotnických informací a statistiky ČR (ÚZIS) jsou poškození sluchového aparátu, účinky na srdce a cévy, rušení spánku a klidového odpočinku, zátěž na nervovou soustavu, zhoršení kognitivních schopností. O zdravotních účincích hluku informuje například i web Státního zdravotního ústavu zde: <https://szu.cz/temata-zdravi-a-bezpecnosti/zivotni-prostredi/hluk/zdravotni-ucinky-hluku/>.

Podle *Technických podmínek Ministerstva dopravy TP 219 Dopravně inženýrská data pro kvantifikaci vlivů automobilové dopravy na životní prostředí* má přímou vazbu jako vstup pro výpočty hluku z dopravy na pozemních komunikacích podíl nákladní dopravy v dopravním proudu. Rozdíl v emitovaném hluku mezi osobními vozidly a těžkými nákladními vozidly, do jejichž množiny spadají i nákladní automobily nad 12 t celkové hmotnosti, byl již dostatečně popsán dříve (např. Dijkink a van Keulen 2004 nebo Sandberg 2003) a je širokou veřejností (odbornou i laickou) akceptován. Rozdíl hlukové zátěže mezi osobními a těžkými nákladními vozidly je závislý na rychlosti těchto vozidel a vychází z fyzikální podstaty, kdy celková hluková zátěž je převážně složena z hluku z motoru (obecně pohonné jednotky) a z hluku při valení pneumatik. U nižších rychlostí převládá hluk z motoru, avšak u osobních vozidel při stoupající rychlosti v městském režimu začne dříve převládat hluk z valení, leč u těžkých nákladních vozidel při rychlostech v běžném městském provozu stále převládá hluk z motoru. Zatímco hluk vznikající valením je možné do určité míry snížit technickým provedením povrchu vozovky (tzv. nízkohlučné povrchy, povrchy s menší zrnitostí kameniva), hluk generovaný motorem těžkých nákladních vozidel nelze efektivně snížit u zdroje jinak než útlumem v samotné konstrukci vozidla. Tedy z pohledu správce komunikace se jedná o hluk obtížně odstranitelný. Pro úplnost doplňujeme, že akustické veličiny jsou vyjadřovány v logaritmické stupnici a součet dvou stejných hodnot hlukové zátěže (z intervalu 20 dB až 130 dB) resultuje ve zvýšení hlučnosti o 3 dB, tedy v případě společného působení 2 zdrojů hlukové zátěže je klíčové eliminovat převládající zdroj – v případě těžkých nákladních vozidel nad 12 t celkové hmotnosti je jím v městském prostředí při rychlostech okolo 50 km/h hluk z motoru.

Možností odstranění tohoto hlukového dopadu jest umístění fyzické překážky formou protihlukové clony (PHC), nebo omezení vjezdu těžkým nákladním vozidlům. Umístování PHC u stávajících komunikací v městském prostředí je problematické z hlediska prostorových možností a není vnímáno jako vhodný prvek zasazovaný do území, resp. jejich použití je výrazně omezeno – viz citace z Pražských stavebních předpisů (§17, odst. 7., str. 70): „Umístění protihlukových stěn a valů v zastavitelném území je nepřipustné vyjma stěn a valů podél dálnic, komunikací označených jako silnice pro motorová vozidla, železnic a stávajících tramvajových tratí vedených mimo uliční prostranství.“. Z těchto důvodů je navrženo omezení vjezdu těžkých nákladních vozidel nad 12 t.

Vyčíslení hlukové zátěže pro potřeby porovnání s hygienickými limity je třeba vždy vztáhnout ke konkrétnímu chráněnému venkovnímu prostoru stavby, tedy konkrétnímu obytnému prostoru (rodinnému domu, bytu, ...). Pro potřeby konkrétního vyčíslení je možné použít v současné době Výpočet hluku z automobilové dopravy – aktualizovaný manuál ve verzi z roku 2020 (dále jen Manuál) nebo jednotnou evropskou výpočetní metodiku Common Noise Assessment Methods in Europe (dále jen CNOSSOS). Manuál (str. 46) pracuje s hladinou akustického tlaku (s použitým váhovým filtrem typu A, s hodnotami platnými pro Prahu a výpočtový rok 2020) v hodnotě 74,1 dB pro osobní vozidla a s hodnotou 80,5 dB pro nákladní vozidla, která dále vstupují do výpočtu pro vstupní dopravní intenzity ve skladbě osobní vozidla, nákladní vozidla a těžká nákladní vozidla s nákladními soupravami. Už z tohoto je patrný rozdíl 6,4 dB mezi osobními vozidly a nákladními, který potom ve vzdáleném výpočtovém bodě může znamenat snížení hlukové zátěže o 1 až 3 dB (se zohledněním místních podmínek). Do výpočtu dále vstupují parametry rychlosti, parametry komunikace (sklon komunikace, typ povrchu), dále útlum hluku nad terénem a délkou exponovaného úseku komunikace, útlum hluku překážkou nebo konfigurací terénu, korekce hluku vlivem zástavby, korekce hluku narušením plynulosti

dopravního proudu, korekce vlivu zeleně, korekce obměny vozového parku aj. Pro výpočty v podmínkách České republiky se jeví jako přesnější výpočet metodikou Manuálu, poněvadž lépe zohledňuje skladbu a obměnu vozového parku v ČR. Výpočtová metodika CNOSSOS rozlišuje i výpočtové frekvenční pásmo pro každou z 5 kategorií a porovnáním kategorie 1 (osobní vozidla) a kategorie 3 (těžká nákladní vozidla) lze vyčíst (str. 44, tab. III.A.1, a tab. III.A.3), že výpočtové koeficienty jsou o cca 10 až 15 bodů vyšší v kategorii 3 a tím i daný rozdíl v rozmezí 6 až 8 dB mezi těmito kategoriemi.

Omezení vibrací vychází z dosavadních zkušeností z měření vibrací, které je kromě konkrétního chráněného vnitřního prostoru stavby také vždy vztaženo ke skladbě dopravního proudu, a tím i k množině těžkých nákladních vozidel i nákladních souprav (nákladní vozidla nad 12 t celkové hmotnosti). U této kategorie, stejně jako u dalších kategorií, je pro potřeby porovnání s hygienickým limitem sledována výsledná průměrná vážená hladina zrychlení vibrací. Z fyzikálního hlediska je hladina zrychlení vibrací vždy vyšší u těžkých vozidel než u vozidel s nižší celkovou hmotností.

Soubor těchto faktorů je dále nazýván souhrnným heslem: „Důvod 2 – Omezení hluku“.

Zdroje:

DIJKINK J. H., van KEULEN W.: Silent Transport – An Innovative Silent Road Concept for Heavy Vehicles. InterNoise 2004, Praha, Česká republika, Paper No. 767, 2004

Pražské stavební předpisy, Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy 2022, kolektiv autorů, ISBN 978-80-87931-88-2, 2022

SANDBERG U.: Work Package 1.1. Vehicle categories for Description of Noise Sources. HARMONOISE. Contract Number: IST 2000: 28419, 2003

Důvod 3 – Ochrana ovzduší

Obecné zdravotní účinky znečištění ovzduší dle Ústavu experimentální medicíny AV ČR:

- Expozice koncentracím PM_{2.5} > 10 µg/m³ nepříznivě ovlivňují lidské zdraví (WHO).
- Zvýšené koncentrace jemných prachových částic PM_{2.5} představují zvýšené riziko kardiovaskulárních onemocnění.
- Expozice koncentracím B[a]P (benzo[a]pyrenu) > 1 µg/m³ prokazatelně poškozují genetický materiál (WHO).
- Zvýšené koncentrace B[a]P představují riziko nepříznivého ovlivnění těhotenství, respiračních onemocnění u dětí, kardiovaskulárních onemocnění a cukrovky 2. typu u dospělých.

Zdroj: *Důsledky znečištění ovzduší z dopravy – Ústav experimentální medicíny AV*, dostupné online na adrese: <https://vlada.gov.cz/assets/ppov/udrzitelny-rozvoj/vybory-rvur/RJSram-RVUR-doprava-3--7--15.pdf>

Pro potřeby vyčíslení rozdílu emisní zátěže škodlivin v ovzduší je běžně používána výpočtová metodika MEFA 13, která zohledňuje kategorii vozidla (osobní, lehká nákladní vozidla, těžká nákladní vozidla, autobusy), použité palivo, emisní přepis vozidla (Euro 1 až 6), plynulost provozu, sklon a typ vozovky, rychlost dopravního proudu aj. Na základě uvážení významně vyšší spotřeby paliva, a tím i emisí vznikajících jeho spalováním, je možné vyslovit základní fakt, že emise z těžké nákladní dopravy jsou výrazně vyšší než emise generované ostatními lehčími kategoriemi vozidel, a proto je vhodné ji regulovat jakožto nejvíce znečišťující a nejzbytnější část dopravy.

Soubor těchto faktorů je dále nazýván souhrnným heslem: „Důvod 3 – Ochrana ovzduší“.

Důvod 4 – Zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy

Doprava vedená nákladními automobily nad 12 t s sebou v městském prostředí přináší negativa v podobě snížení plynulosti a bezpečnosti dopravy dané vlastnostmi těchto vozidel, především jejich hmotností a rozměry (šířka a délka vozidla) a z toho vyplývajících schopností manévrovatelnosti a schopnosti akcelerace a decelerace. Toto prostředí je determinováno četností křižovatek, přechodů pro chodce, míst pro přecházení, přejezdů pro cyklisty, mnohdy náročnějším směrovým a případně i výškovým vedením komunikací a s tím spojeným častějším vynuceným zastavováním dopravního proudu, přičemž právě tyto aspekty jsou více slučitelné s lehčími a obratnějšími vozidly než jsou nákladní automobily nad 12 t. Intravilán obce s sebou

také přináší častou interakci vozidel se zranitelnějšími účastníky dopravního provozu jako jsou chodci, cyklisti nebo děti. Aby plynulost a bezpečnost dopravy ve městě nebyla zbytečně omezována, je žádoucí pro vedení nákladní dopravy nad 12 t přednostní využití takových komunikací nadřazené sítě, kde se tyto hlediska nevyskytují nebo se vyskytují ve výrazně snížené míře. Rovněž návrhové a skladebné prvky místních komunikací jsou odlišné od ostatních pozemních komunikací, viz normy ČSN 73 6110 - *Projektování místních komunikací* a ČSN 73 6101 *Projektování silnic a dálnic*, což je mimo jiné dané právě určením ve smyslu odst. 1 § 6 zákona o pozemních komunikacích, že místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.

Stávající a navrhované omezení vjezdu nákladních automobilů nad 12 t do tunelů Městského okruhu (Mrázovka, Strahovský, Brusnický, Dejvický a Bubenečský) bylo navrženo proto, že z důvodu stále rostoucích intenzit individuální automobilové dopravy a nákladní dopravy s celkovou hmotností do 12 t na pražských komunikacích není vzhledem k omezené kapacitě tohoto komplexu tunelů žádoucí, aby v nich byla vedena společně osobní doprava a veškerá nákladní doprava. Už za stávající situace, kdy se intenzita automobilové dopravy v městském tunelovém komplexu pohybuje v rozmezí 85-95 tisíc vozidel za 24 h v obou směrech, pravidelně dochází ke zhoršení plynulosti provozu a tvorbě kolon vozidel vně tunelových tubusů. Vjezdy do jednotlivých tunelů je tak nutné prostřednictvím telematických systémů velmi často regulovat pomocí světelných závor (v rámci tunelů je pak využíváno i dočasné snížení nejvyšší dovolené rychlosti), což zapříčiňuje zásadní dopravní kongesce i na navazujících důležitých komunikacích. Problematika vysokých intenzit a omezené možnosti převedení veškeré osobní a nákladní dopravy se pak týká také mnoha úseků povrchových komunikací, typicky povrchové části Městského okruhu a vybraných radiál nebo komunikací jako radiály sloužící. Z těchto důvodů je nastaveno navržené opatření tak, aby tyto kritické úseky nebyly mimo odůvodněné výjimky povolované příslušným správním úřadem využívány nákladními automobily nad 12 t.

Soubor těchto faktorů je dále nazýván souhrnným heslem: „Důvod 4 – Zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy“.

Důvod 5 – Omezení nadměrného opotřebení komunikací

Omezení vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 t na vybrané komunikace hlavního města Prahy je motivováno zájmem správce komunikací na udržení řádného technického stavu místních komunikací. Provoz nákladních automobilů je přitom narozdíl od téměř zanedbatelného vlivu osobních automobilů hlavní příčinou opotřebení a poškození komunikací, což dokládají například *Technické podmínky Ministerstva dopravy TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací*: Pro návrh konstrukce vozovky jsou rozhodující zejména vozidla s užitečnou hmotností nad 10 t, protože účinek vozidla na vozovku se snižováním jeho hmotnosti rychle klesá. Vliv osobních automobilů je tak prakticky zanedbatelný. Negativně působí přetěžování těžkých vozidel, protože porušování vozovky roste exponenciálně se zvyšujícím se zatížením na nápravu, přičemž zdejší správní orgán eviduje stovky oznámených přestupků na přetížená nákladní vozidla ročně. Dalším nepříznivým činitelem jsou malé poloměry oblouků, kde při průjezdu některých typů vozidel jako jsou např. návěsové soupravy na krytu vozovky vznikají vysoká smyková napětí.

Provoz těžké dopravy snižuje životnost vozovek a s tím souvisí nutnost jejich oprav, což způsobuje dopravní omezení, snižuje se bezpečnost účastníků silničního provozu, zejména chodců.

V prostředí intravilánu města dále platí, že průjezdy nákladních automobilů jsou významně zatěžovány povrchové znaky inženýrských sítí (vodovodní uzávěry, poklopy šachet) vedených pod jednotlivými komunikacemi a redukce zbytné dopravy nákladními automobily snižuje potřebu a četnost oprav těchto prvků technické infrastruktury.

Dále je možné doplnit, že podle § 43a odst. 1 a 2 zákona o silničním provozu řidič motorového vozidla nesmí užít vozidlo, jehož hmotnost, rozměry včetně nákladu nebo rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, není-li jeho užití umožněno postupem podle zvláštního právního předpisu. Řidič nesmí užít jízdní soupravu, pokud její hmotnost nebo rozměry včetně nákladu ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, není-li její užití umožněno postupem podle zvláštního právního předpisu

nebo hmotnost nebo rozměry jednotlivých vozidel včetně nákladu, poměr hmotností jednotlivých vozidel nebo rozložení hmotností na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, není-li její užití umožněno postupem podle zvláštního právního předpisu.

Provoz těžké dopravy snižuje životnost vozovek a s tím souvisí nutnost jejich častějších oprav, což vyžaduje dopravní omezení, při němž se snižuje bezpečnost a plynulost silničního provozu.

Problematika ochrany komunikací před nadměrným opatřením je dále nazývána souhrnným heslem: „Důvod 5 – Omezení nadměrného opotřebení komunikací“.

Důvod 6 – Zamezení objíždění navržených zákazů místními komunikacemi nižších tříd

Navržená omezení pro nákladní automobily na vybrané komunikace hlavního města Prahy nesmí způsobit namísto žádoucího přesunutí této regulované dopravy na nadřazenou komunikační síť přesunutí na komunikace nižších tříd, pro které by tento přesun mohl zapříčinit ještě závažnější dopady na své okolí, než je tomu u nyní využívaných komunikací. Z tohoto důvodu došlo za účelem vhodného ošetření k prověření alternativních tras, která by po zavedení omezení mohly být pro tento účel řidiči využity.

Vhodným nástrojem pro tuto úlohu je analýza navrhovaných omezení vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 t na vybrané komunikace hlavního města Prahy z pohledu pravděpodobného efektu na routovací algoritmy v navigačních a trasovacích a plánovacích aplikacích v souvislosti s datovými sadami StreetNet a Global Network, které jsou široce využívány řadou významných routovacích, navigačních a dopravně-informačních aplikací. Vzhledem k povaze fungování routovacích algoritmů by navigační (routovací a další) aplikace pro nákladní vozidla většiny výrobců nákladní dopravu naváděly po těchto komunikacích nižších tříd, neboť pokud při hledání trasy narazí algoritmus na zákaz vjezdu, tak v tomto směru nepokračuje, ale zkouší najít cestu po ostatních komunikacích. Pokud existuje alespoň jeden legální průjezd do oblasti za omezením, algoritmus jej spolehlivě najde a řidiče na něj navede. Na základě této analýzy tak byly identifikovány komunikace, které je také potřeba ošetřit omezením vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 t, aby bylo opatření celkově funkční.

Tento důvod navrženého opatření je dále nazýván souhrnným heslem: „Důvod 6 – Zamezení objíždění navržených zákazů místními komunikacemi nižších tříd“.

Komunikace navržené k omezení vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 t:

Evropská, Svatovítská, Milady Horákové a Patočkova (Pevnostní – MÚK Malovanka)

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na východním rameni křižovatky Evropská x Drnovská x K letišti (viz situace 2.1)

Důvod 1 – Omezení tranzitu

- tranzit a) SZ kvadrant – SV kvadrant
- tranzit b) MÚK Ruzyně – MÚK Satalice

Důvod 2 – Omezení hluku a vibrací

- u předmětných komunikací byly identifikovány nadlimitní hlukové zátěže minimálně vždy v noční době na úsecích: Evropská (úsek Vlastina – U Litovického potoka, Konžská – Komorní); Svatovítská (Vítězné nám. – Václavkova). Ve všech těchto úsecích jsou hlukové nezanedbatelné dopravní intenzity těžkých nákladních vozidel a návěsových souprav.

Důvod 3 – Ochrana ovzduší

Alternativní trasa tranzitní dopravy; zprovozněné stavby umožňující využití alternativní trasy (rok):

SZ kvadrant – I/16 (Slaný – Nová Ves) – SV kvadrant

- I/16 obchvat Slaného (2019)
- I/16 obchvat Lunikova a Ješina (2020)

MÚK Ruzyně – Pražský okruh – D1 – Brněnská – Jižní spojka – Štěrboholská spojka – Pražský okruh

- Pražský okruh stavby 512, 513, 514 (2010)
- Pražský okruh stavby 516, 517 (2001)

Karlovarská, Bělohorská (Karlovarská – Patočkova) a Patočkova

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Řepy směřujících do ulice Karlovarská (viz situace 2.2)

Důvod 1 – Omezení tranzitu

- tranzit MÚK Řepy – Spořilov

Důvod 2 – Omezení hluku a vibrací

- u předmětných komunikací byly identifikovány nadlimitní hlukové zátěže minimálně vždy v noční době na úsecích: Karlovarská (úsek Na Hůrce – Bělohorská), Bělohorská (Karlovarská – Patočkova) a Patočkova (Bělohorská – U Královské louky). Ve všech těchto úsecích jsou hlukově nezanedbatelné dopravní intenzity těžkých nákladních vozidel a návěsových souprav.

Důvod 3 – Ochrana ovzduší

Alternativní trasa tranzitní dopravy; zprovozněné stavby umožňující využití alternativní trasy (rok):

MÚK Řepy – Pražský okruh – D1 – Brněnská

- Pražský okruh stavby 512, 513, 514 (2010)
- Pražský okruh stavba 516 (2001)

Plzeňská, Vrchlického, Duškova

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Řepy směřujících do ulice Karlovarská (viz situace 2.2)

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Třebonice směřujících do ulice Na Radosti (viz situace 2.3a)

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Třebonice směřujících do ulice Rozvadovská spojka (viz situace 2.3b v dokumentaci DZ pro MD)

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun na východním rameni křižovatky Plzeňská x Bucharova (viz situace 2.8)

Důvod 1 – omezení tranzitu

- tranzit SZ kvadrant – JV kvadrant

Důvod 2 – Omezení hluku a vibrací

- u předmětných komunikací byly identifikovány nadlimitní hlukové zátěže minimálně vždy v noční době na úsecích: Plzeňská (úsek Kartouzská – Pod Kotlářkou), Vrchlického (Plzeňská – Duškova). Ve všech těchto úsecích jsou hlukově nezanedbatelné dopravní intenzity těžkých nákladních vozidel a návěsových souprav.

Důvod 3 – Ochrana ovzduší

Alternativní trasa tranzitní dopravy; zprovozněné stavby umožňující využití alternativní trasy (rok):

MÚK Řepy – Pražský okruh – D1 – Brněnská

- Pražský okruh stavby 512, 513, 514 (2010)
- Pražský okruh stavby 516 (2001)

Komunikace Drnovská, Slánská, Jeremiášova a Poncarova

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na jižním rameni křižovatky Evropská x Drnovská x K letišti (viz situace 2.1)

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Řepy směřujících do ulice Karlovarská (viz situace 2.2)

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdu z MÚK Jinočany směřující do ulice Poncarova (viz situace 2.4)

Důvod 1 – omezení tranzitu

- tranzit MÚK Ruzyně – MÚK Jinočany přes ulice Drnovská, Karlovarská, Slánská, Jeremiášova, Poncarova a naopak

Alternativní trasa tranzitní dopravy; zprovozněné stavby umožňující využití alternativní trasy (rok):

MÚK Ruzyně – Pražský okruh – MÚK

- Pražský okruh stavby 512, 513, 514 (2010)
- Pražský okruh stavby 516 (2001)

Komunikace Chlumecká a Kbelská

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Novopacká x Kbelská směřujících do ulice Novopacká (viz situace 2.5)

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Chlumecká směřujících do ulice Chlumecká (viz situace 2.11 v dokumentaci DZ pro MD)

Důvod 1 – omezení tranzitu

- tranzit MÚK Kbelská – MÚK Chlumecká a naopak

Důvod 2 – Omezení hluku a vibrací

- u předmětných komunikací byly identifikovány nadlimitní hlukové zátěže minimálně vždy v noční době na úsecích: Chlumecká (úsek Vodňanská – Blatská), Kbelská (Kolbenova – Poděbradská). Ve všech těchto úsecích jsou hlukově nezanedbatelné dopravní intenzity těžkých nákladních vozidel a návěsových souprav.

Alternativní trasa tranzitní dopravy; zprovozněné stavby umožňující využití alternativní trasy (rok):

Pražský okruh, Novopacká

- Novopacká (2011)

Komunikace Liberecká a V Holešovičkách

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Cínovecká x Liberecká x Kbelská x Veselská směřujících do ulice Liberecká (viz situace 2.10)

Důvod 1 – omezení tranzitu

- tranzit a) SV kvadrant – SZ kvadrant
- tranzit b) MÚK Satalice – MÚK Ruzyně

Důvod 2 – Omezení hluku a vibrací

- u komunikace V Holešovičkách byla identifikována nadlimitní hluková zátěž v denní i noční době na úseku: Zenklova – most Barikádníků.

Důvod 3 – Ochrana ovzduší

Alternativní trasa tranzitní dopravy; zprovozněné stavby umožňující využití alternativní trasy (rok):

SV kvadrant – I/16 (Nová Ves – Slaný) – SZ kvadrant

- I/16 obchvat Slaného (2019)
- I/16 obchvat Luníkova a Ješina (2020)

Pražský okruh – Štěrboholská spojka – Jižní spojka – Brněnská – D1 – Pražský okruh – MÚK Ruzyně

- Pražský okruh stavby 512, 513, 514 (2010)
- Pražský okruh stavby 516, 517 (2001)

Strahovský tunel směr jih

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun na výjezdu z MÚK Malovanka do Strahovského tunelu (viz situace 2.6)

Vzdálenější zákazy vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT:

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na východním rameni křižovatky Evropská x Drnovská x K letišti (viz situace 2.1)

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na jižním rameni křižovatky Evropská x Drnovská x K letišti (viz situace 2.1)

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Řepy směřujících do ulice Karlovarská (viz situace 2.2)

Důvod 1 – omezení tranzitu

- tranzit a) MÚK Ruzyně – JV kvadrant
- tranzit b) MÚK Řepy – JV kvadrant

Důvod 4 – Zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy

Alternativní trasa tranzitní dopravy; zprovozněné stavby umožňující využití alternativní trasy (rok):

MÚK Ruzyně – Pražský okruh – D1 – Brněnská

- Pražský okruh stavby 512, 513, 514 (2010)
- Pražský okruh stavby 516, 517 (2001)

Tunel Mrázovka a Strahovský tunel směr sever

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun na východním rameni křižovatky Plzeňská x Bucharova (viz situace 2.8)

Vzdálenější zákazy vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT:

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na východním rameni křižovatky Evropská x Drnovská x K letišti (viz situace 2.1)

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na jižním rameni křižovatky Evropská x Drnovská x K letišti (viz situace 2.1)

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Řepy směřujících do ulice Karlovarská (viz situace 2.2)

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdu z MÚK Jinočany směřující do ulice Poncarova (viz situace 2.4)

Důvod 1 – Omezení tranzitu

- tranzit SZ kvadrant – JV kvadrant (pro tunel Mrázovka)

Důvod 4 – Zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy

Alternativní trasa tranzitní dopravy; zprovozněné stavby umožňující využití alternativní trasy (rok):

MÚK Ruzyně – Pražský okruh – D1 – Brněnská

- Pražský okruh stavby 512, 513, 514 (2010)
- Pražský okruh stavby 516, 517 (2001)

Dobříšská směr jih, Zlíchovský tunel směr jih, Strakonická směr jih, Barrandovský most směr východ a Jižní spojka směr východ

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru (viz pouze vzdálenější zákazy vjezdu níže):

Vzdálenější zákazy vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT:

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na východním rameni křižovatky Evropská x Drnovská x K letišti (viz situace 2.1)

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na jižním rameni křižovatky Evropská x Drnovská x K letišti (viz situace 2.1)

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Řepy směřujících do ulice Karlovarská (viz situace 2.2)

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdu z MÚK Jinočany směřující do ulice Poncarova (viz situace 2.4)

Vzdálenější zákazy vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun:

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun na výjezdu z MÚK Malovanka do Strahovského tunelu (viz situace 2.6)

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun na východním rameni křižovatky Plzeňská x Bucharova (viz situace 2.8)

Důvod 1 – Omezení tranzitu

- tranzit SZ kvadrant – JV kvadrant

Důvod 2 – Omezení hluku a vibrací

- u komunikace Dobříšská byla identifikována nadlimitní hluková zátěž v denní i noční době na úseku: Radlická – Zlíchovský tunel. Na tomto úseku jsou hlukově nezanedbatelné dopravní intenzity těžkých nákladních vozidel a návěsových souprav.

Důvod 3 – Ochrana ovzduší

Důvod 4 – Zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy

Alternativní trasa tranzitní dopravy; zprovozněné stavby umožňující využití alternativní trasy (rok):

MÚK Ruzyně – Pražský okruh – D1 – Brněnská

- Pražský okruh stavby 512, 513, 514 (2010)
- Pražský okruh stavby 516, 517 (2001)

Komunikace Vaníčkova, Roentgenova a Zahradníčkova

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun na jižním rameni křižovatky Bělohorská x Vaníčkova (viz situace 2.12)

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun na jižním rameni křižovatky Kukulova x Roentgenova (viz situace 2.13)

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun na východním rameni křižovatky NN43 (rampa MÚK Kukulova x Bucharova x Plzeňská) x Zahradníčkova (viz situace 2.14)

Vzdálenější zákazy vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT:

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na východním rameni křižovatky Evropská x Drnovská x K letišti (viz situace 2.1)

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na jižním rameni křižovatky Evropská x Drnovská x K letišti (viz situace 2.1)

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdech z MÚK Řepy směřujících do ulice Karlovarská (viz situace 2.2)

Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT na výjezdu z MÚK Jinočany směřující do ulice Poncarova (viz situace 2.4)

Důvod 4 – Zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy

Důvod 6 – Zamezení objíždění navržených zákazů místními komunikacemi nižších tříd

Návrh byl v souladu s § 77 odst. 3 zákona o silničním provozu projednán s dotčeným orgánem – Policií ČR, Krajským ředitelstvím Policie hl. m. Prahy, odborem služby dopravní policie, který k němu z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích vydal souhlasné stanovisko.

Na základě výše uvedených skutečností považuje zdejší správní orgán požadavek na omezení provozu těžkých nákladních automobilů na území hlavního města Prahy za racionální a opodstatněný. Navrhovaná místní úprava provozu úměrně dosahuje sledovaných cílů, přitom zásah do práv adresátů, jichž se může opatření dotýkat, je přiměřený. S ohledem na aktuálně platnou legislativu nelze sledovaných cílů dosáhnout jinými (mírnějšími) prostředky. Opatření

hájí důležitý veřejný zájem na ochraně života, zdraví a majetku, který lze označit za obecně prospěšný. Proto správní orgán přistoupil k vydání tohoto návrhu opatření obecné povahy.

Z důvodu zajištění ucelenosti systému dopravního značení v rámci předmětného záměru vydává zdejší správní orgán tento návrh OOP ke stanovení místní úpravy provozu se zahrnutím všech komunikací, kde se má dopravní značení umísťovat, tj. místních komunikací I. třídy v působnosti zdejšího správního orgánu a současně místních komunikací nižší třídy a veřejně přístupných účelových komunikací v působnosti příslušného správního úřadu městské části.

Projednání žádosti s dotčenými orgány a subjekty v části týkající se dopravního značení na dálničním okruhu kolem Prahy včetně větví mimoúrovňových křižovatek a vydání stanovení místní úpravy provozu na těchto komunikacích včetně zákazu vjezdu tranzitu na komunikace Rozvadovská spojka ve směru od dálnice D 5 směr centrum a Chlumecká ve směru od dálnice D 0 směr centrum ve spojitosti s navrženým opatřením je v kompetenci Ministerstva dopravy, jakožto příslušného správního úřadu pro dálnice. Opatření obecné povahy vydané zdejším správním orgánem bude možné realizovat pouze za předpokladu vydání stanovení místní nebo přechodné úpravy provozu Ministerstvem dopravy, které rovněž obdrželo od Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s. žádost o stanovení společně s příslušnou dokumentací dopravního značení, která je z důvodu vzájemné provázanosti obou opatření pro informaci přiložena i k tomuto návrhu OOP (viz příloha č. 2).

K návrhu opatření obecné povahy může kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu písemné připomínky.

Vlastníci nemovitostí, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, mohou rovněž podat proti návrhu opatření obecné povahy písemné odůvodněné námitky ke správnímu orgánu ve lhůtě 30 dnů ode dne jeho zveřejnění.

Magistrát hl. m. Prahy, odbor pozemních komunikací a drah, v souladu s ustanovením § 172 odst. 1 správního řádu **v y z ý v á** dotčené osoby, aby k návrhu opatření obecné povahy podávaly písemné připomínky nebo písemné odůvodněné námitky doručením ke správnímu orgánu, a to nejpozději **do 30 dnů ode dne jeho zveřejnění**. Dnem zveřejnění návrhu opatření obecné povahy je podle § 172 odst. 1 správního řádu den, kdy byl návrh opatření obecné povahy doručen veřejnou vyhláškou v souladu s § 25 správního řádu. Dnem zveřejnění je tedy 15. den po dni vyvěšení na úřední desce správního orgánu, který písemnost doručuje.

Ing. Aleš K r e j č a v. r.
ředitel odboru pozemních komunikací a drah

STEJNOPIS, za správnost vyhotovení: Ing. Filip Kolerus

Toto oznámení o návrhu OOP bude vyvěšeno po dobu minimálně **30 dní** na úřední desce Magistrátu hl. m. Prahy a úředních deskách úřadů městských částí Praha 1–22.

Informaci o vyvěšení písemnosti na úřední desce zašlou uvedené úřady městských částí zdejšímu správnímu orgánu bezodkladně po jejím sejmutí z úřední desky.

Vyvěšeno dne:

Sejmuto dne:

Dnem vyvěšení, ze kterého plynou právní účinky, je den vyvěšení na úřední desce správního orgánu, který písemnost doručuje, tedy Magistrátu hl. m. Prahy.

Přílohy:

1. Dokumentace DZ k návrhu OOP – stanovuje PKD
2. Dokumentace DZ k návrhu OOP – stanovuje MD

Obdrží:

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., Veletržní 1623/24, 170 00 Praha 7

K vyvěšení na úřední desku:

Magistrát hl. m. Prahy

ÚMČ Praha 1–22

Na vědomí:

Policie ČR, KŘP hl. m. Prahy, OSDP

MD – odbor pozemních komunikací

MHMP – odbor dopravy

MČ Praha 1–57

Spis:

PKD-O4 sektor Kf