



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 8

Úřad městské části

odbor dopravy

oddělení silničního správního úřadu

M.O.Z. Consult s.r.o.

Radimova 2342/36

169 00 Praha 6

Czech Republic

IDDS: kiynusf

Číslo jednací: **MCP8 518411/2024**
SZ MCP8 300553/2024/9

Vaše značka:

Vyřizuje / telefon:
Černý / 222805709

Datum:
30.08.2024

Opatření obecné povahy

Úřad Městské části Praha 8, odbor dopravy, jako příslušný silniční správní úřad dle ust. § 124 odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), obecně závazné vyhlášky č. 55/2000 Sb. hlavního města Prahy, kterou se vydává Statut hlavního města Prahy, v platném znění a podle ust. § 171 a ust. § 173 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., (správní řád) na základě posouzení žádosti o stanovení místní úpravy provozu podané dne 28.5.2024 a po předložení písemného vyjádření příslušného orgánu Policie ČR, Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy, odboru služby dopravní policie

vydává

podle ust. § 77 odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., zákon o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádí zákon o silničním provozu

opatření obecné povahy –

stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích Ke Stírce, Pod hliništem, U třešňovky, Na Okrouhlíku, K Okrouhlíku, Rozšířená, Na Stírce, NN5079, U Stírky, Davídkova, Střížkovská, NN5043, S. K. Neumanna, Nad Rokoskou, Na Zedníkové, Na úbočí, V podvrší, NN4963, Na Truhlářce, Kubišova, Gabčíkova, Valčíkova, Pomezní, Malý Okrouhlík, Pod Stírkou, NN2184, NN4280, Pátkova, Budínova, Na stráži, Na vartě, Františka Kadlece, Čertův vršek, Bulovka, Na Korábě, Krejčího, Na Dědince, Pod Čertovou skalou, V zahradách, Primátorská, Chlumčanského, Kašparovo náměstí, Karla Hlaváčka, Červená baň, Na Sypkém, Braunerova, Ve vrchu, U Pekařky, Pod Bání, Nad Bání, Nad Košinkou, Konšelská, Lindnerova, Podlipného, Kandertova, Hejtmánkova, Kundratka, Pod Labut'kou, spočívající v umístění dopravního značení na místních komunikacích II. a III. třídy - Ke Stírce, Pod hliništem, U třešňovky, Na Okrouhlíku, K Okrouhlíku, Rozšířená, Na Stírce, NN5079, U Stírky, Davídkova, Střížkovská, NN5043, S. K. Neumanna, Nad Rokoskou, Na Zedníkové, Na úbočí, V podvrší, NN4963, Na Truhlářce, Kubišova, Gabčíkova, Valčíkova, Pomezní, Malý Okrouhlík, Pod Stírkou, NN2184, NN4280, Pátkova, Budínova, Na stráži, Na vartě, Františka Kadlece, Čertův vršek, Bulovka, Na Korábě, Krejčího, Na Dědince, Pod

Se sídlem: Zenklova 1/35, 180 00 Praha 8 - Libeň
Pracoviště: U Meteoru 6/147, 180 00 Praha 8 - Libeň
IČO: 00063797
www.praha8.cz

tel.: (+420) 222 805 111 - centrála,
tel.: (+420) 222 805 718 – sekretariát,
tel.: (+420) 222 805 717 – vedoucí,
datová schránka: g5ybpd2
e-mail: posta@praha8.cz

Čertovou skalou, V zahradách, Primátorská, Chlumčanského, Kašparovo náměstí, Karla Hlaváčka, Červená baň, Na Sypkém, Braunerova, Ve vrchu, U Pekařky, Pod Bání, Nad Bání, Nad Košinkou, Konšelská, Lindnerova, Podlípného, Kandertova, Hejtmánkova, Kundratka, Pod Labuťkou dle příložené dokumentace, která je nedílnou součástí tohoto stanovení, za níže uvedených podmínek pro jejich realizaci:

- a) osazení dopravního značení a zařízení bude provedeno v souladu s vyjádřením Policie ČR, Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy, odboru služby dopravní policie ze dne 25.6.2024, vydaným pod čj.: KRPA-205386-2/Čj-2024-0000DŽ, platnými TP, ČSN EN 12899-1 (v platném znění) a vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.
- b) dopravní značky musí být v reflexním provedení v základní velikosti. Veškeré dopravní značení bude osazeno na odpovídajících nosičích. Umístěním dopravního značení nesmí být narušeno vnímání dopravní situace.
- c) instalace a umístění dopravního značení bude provedeno tak, aby nebránilo provádění údržby uvedené komunikace.
- d) Úřad Městské části Praha 8, odbor dopravy, si vyhrazuje právo toto stanovení úpravy provozu na pozemních komunikacích změnit, upravit, doplnit, popřípadě zrušit, bude-li si to vyžadovat veřejný zájem nebo v případě, že dopravní značení bude umístěno v rozporu se stanovenými podmínkami.
- e) **instalace dopravního značení a zařízení bude provedena v termínu do 30.10.2024.**

Stanovení dopravního značení nenahrazuje povolení, stanovisko, posouzení, případně jiné opatření dotčeného správního úřadu vyžadované zvláštními předpisy.

Odůvodnění:

Dne 28.5.2024 podala společnost M.O.Z. Consult s.r.o., Radimova 2342/36, Praha 6 (v rámci výzvy k realizaci, kterou vydal správce systému zón placeného stání TSK hl. m. Prahy, a.s.), a na základě Nařízení hlavního města Prahy č. 19/2017 Sb. hl. m. Prahy, kterým se vymezují oblasti hlavního města Prahy, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy, ve znění pozdějších předpisů žádost o stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci, která se týká instalace příslušného svislého DZ, vodorovného DZ a dopravního zařízení z důvodu:

Důvody pro vydání návrhu opatření obecné povahy:

- realizace zón placeného stání (dále jen „ZPS“) na části území MČ Praha 8 - rozšíření zón placeného stání 2024

Základní funkcí ZPS je regulace dopravy v klidu na vymezeném území. ZPS jsou realizovány zejména s ohledem na potřebu regulace zbytné návštěvnické dopravy, která se soustřeďuje do přirozených center městských částí a do okolí radiálních tras veřejné dopravy, zejména v časech, kdy je to zapotřebí. Regulace dopravy v klidu je realizována cenovými nástroji v souladu s § 23 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Na řešeném území je definován stabilní režim dopravy v pohybu (jednosměrnost, průjezdnost, dopravní omezení, zóny „30“, přednosti zprava atd.). Zavádění ZPS představuje organizaci dopravy odůvodněnou legitimními cíli, neboť se jedná o zákonem předpokládaný a způsobilý nástroj regulace, kterým obec může přispívat k bezpečnosti a plynulosti dopravy na svém území, jakožto i k podpoře jiných cílů, např. v podobě zachování a rozvoje kulturního, urbanistického a sociálního významu Karlína.

Rada hl. m. Prahy svým usnesením č. 2472 ze dne 9.9.2014 schválila Zásady pro zřizování zón placeného stání (dále jen ZPS) na území hl. m. Prahy. Zásady se vyznačují zejména následujícími prvky:

1. regulace dopravy v klidu na vymezeném území
2. na řešeném území bude definován stabilní režim dopravy v pohybu (jednosměrnost, průjezdnost, dopravní omezení atd.)

3. Uplatněním 3 základních regulačních režimů parkování využívající režim placeného parkování:

a) Rezidentní – modrá barva: neomezené parkování rezidentů/abonentů, časově omezené placené parkování návštěvníků

b) Smíšený rezidentně-návštěvnícký – fialová barva: neomezené parkování rezidentů/abonentů, časově omezené placené parkování návštěvníků

c) Návštěvnícký režim – oranžová barva: časově omezené placené parkování návštěvníků (není zde aplikován)

4. vyhrazená stání vyznačená svislou dopravní značkou budou realizována na základě rozhodnutí příslušného silničního správního úřadu pouze pro omezené kategorie uživatelů

Zřízení ZPS v MČ Praha 8 je realizováno na základě nařízení č. 19/2017 Sb. hl. m. Prahy, kterým se vymezují oblasti hlavního města Prahy, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy ve znění pozdějších změn a doplňků. V příloze tohoto právního předpisu je též uvedena grafická část vymezené oblasti, jakožto prostorová konkretizace vyhrazeného a zpoplatněného území. Stanovením dopravního značení u zón placeného stání, ve smyslu § 23 odst.2 zák.č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, tak návrh opatření obecné povahy fakticky provádí a realizuje nařízení hl. m. Prahy č.19/2017 Sb. Projekt organizace dopravy v klidu odsouhlasila MČ Praha 8 a Odbor dopravy Magistrátu hl. m. Prahy. Z pohledu bezpečnosti a plynulosti provozu byl návrh OOP projednán a odsouhlasen dotčeným orgánem Policií ČR, odbor služby dopravní policie. Návrh OOP je v souladu s právními předpisy.

Další důvody pro vydání opatření obecné povahy:

- sjednocení dopravního značení v rámci zóny s dopravním omezením v této oblasti. Dopravní značení tak bude pro účastníky provozu zcela srozumitelné, výstižné, jednoznačné, úplné a intuitivní v rámci jednotných zásad stanovených také se zřetelem na intenzitu provozu, stavební a dopravně technický stav pozemní komunikace a obecná pravidla, kterými se pohyb vozidel v provozu řídí. Přitom nejde jen o nezbytné označení dopravních situací, ale také o využití možnosti značkami a dopravními zařízeními řídit a usměrňovat provoz tak, aby byl bezpečný, plynulý a hospodárný. Sjednocením dopravního značení bylo žádoucí volit regulaci dopravního značení s užitím optimálního a pokud možno co nejmenšího počtu značek. Správní orgán tak postupuje v souladu s §78 odst.2 zákona o silničním provozu, podle něhož platí, 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.*

- celistvost a srozumitelnost definitivního dopravního režimu ve vymezené oblasti.

V rámci dodržení podmínky provázanosti textové a grafické části návrhu opatření obecné povahy z důvodu srozumitelnosti pro každou dotčenou osobu považuje odbor dopravy za nutné seznámit v textové i grafické části dotčené osoby se stávajícím umístěným dopravním značením, rušeným dopravním značením a navrhovanou regulací dopravy v tomto návrhu OOP. V grafické části návrhu OOP je umístěna základní barevná symbolika (legenda).

Současný návrh opatření obecné povahy umísťuje v grafické části na začátku většiny komunikací zejména dopravní značení IZ8a - Zóna s dopravním omezením a na jejím rubu ukončení zóny s dopravním omezením IZ 8b. Zóna s dopravním omezením zde obsahuje symboly zákazu stání, omezené rychlosti na 30 km/hod. Dále pak jsou uvnitř ZPS osazovány zejména dopravní značky IP12, IP13c s příslušnými dodatkovými tabulkami v kombinaci s vodorovným DZ V10g, V10d včetně dalšího svislého a vodorovného dopravního značení uvedeného v grafické části, upravujícího organizaci dopravy. V jednosměrných komunikacích je cyklistům pohyb v protisměru umožněn instalací příslušného DZ E12a, E12b. Návrh změny místní úpravy tak v souladu se základními pravidly zón placeného stání navrhuje umístění svislého a vodorovného značení, především však vymezení jednotlivých úseků. V návrhu OOP, jehož nedílnou součástí je grafická část, je definováno podrobné

umístění výše uvedeného dopravního značení, které tvoří logický celek pro řešené území s ohledem na zřízení ZPS a zároveň zachovává prostupnost dopravy řešeným územím a bezpečnost účastníků provozu na pozemních komunikacích. Umístění jednotlivého dopravního značení dle grafické části odpovídá požadavkům příslušných právních předpisů a technických norem (tj. zejména zák. č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích, zák. č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích, vyhláška 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ČSN 73 6110 „projektování místních komunikací“, TP 179, TP 65, TP133).

V rámci přiměřenosti navrhované právní regulace pro všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích se správní orgán zabýval uspořádáním prostoru místních komunikací pro pěší, cyklisty, MHD, automobilovou dopravu v pohybu a klidu, obyvatele přilehlé zástavby, městské a jiné služby apod. Pěší vazby jsou dostatečně zajištěny. V ulicích Na Truhlárce (část úseku Valčíkova/V Holešovičkách) a Kandertova (úsek Zenklova/Lindnerova) je zachováno stání vozidel na chodníku. Jedná se o chodníky na jižní straně komunikace, kde není žádná bytová zástavba, a tudíž poptávka pěších je zde minimální, dá se říci nulová. Stání vozidel je zde již dlouhodobě stanoveno místní úpravou provozu. Pěší vazby jsou zajištěny po dostatečně širokých chodnících při severní straně komunikace, kde se nachází bytová zástavba a požadavky pěších jsou zde respektovány. Po prověření na místě a po projednání s odborníky a dotčeným orgánem se správní orgán rozhodl dle výše uvedeného stání vozidel na chodníku zachovat.

Automobilová doprava v pohybu je zejména regulována rychlostním limitem 30km/h, je zajištěna dostatečná dostupnost cílů, doprava v klidu je vymezena vyznačením možností parkování (viz zóny placeného stání). Regulací rychlosti automobilové dopravy jsou tak chráněni obyvatelé přilehlé zástavby, zejména snížením nadměrného hluku a zplodin motorových vozidel. Městské a jiné služby mají zajištěny dostatečný uliční prostor, respektive minimální šíři jízdního pruhu, např. na vyvážení domovních odpadů, přístup požární techniky či příjezd záchranné služby.

Obousměrný provoz cyklistů je ve všech jednosměrných ulicích navržen s výjimkou ulice Hejtmánkova, kde po projednání s odborníky a dotčeným orgánem je výjezd cyklistů do rozsáhlé křižovatky ulic Čuprova/Srbova/Zenklova/Podlipného značně komplikovaný a nebezpečný. Pohyb cyklistů je dostatečně zajištěn po ulicích Čuprova, Prosecká, Zenklova, kde jsou realizována cykloopatření formou vyhrazených a ochranných pruhů pro cyklisty. V ulici Konšelská je zřízení cykloobousměrky řešeno pomocí výhybny.

Předmětem tohoto návrhu není utváření veřejného prostoru, jako odstraňování zábradlí, realizace nových přechodů pro chodce apod. Dále předmětem tohoto návrhu není realizace vymezených stání pro kola a motocykly. Toto je řešeno samostatnými projekty.

Správní orgán považuje stav dopravy související s vydáním opatření obecné povahy jako únosný současnému stavu při zachování veřejného přínosu, spravedlivého uspořádání pro všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích a při zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Podkladem pro vydání byly též všechny žádosti, souhlasy, návrhy, opatření, stanovení apod., včetně právních předpisů souvisejících s danou problematikou, zejména zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, ČSN 73 6056, TP 65, TP 132.

Správní orgán uvážil veškeré skutečnosti zmíněné v odůvodnění, jejichž cílem je zejména realizace zón placeného stání, sjednocení, celistvost a srozumitelnost dopravního značení při zachování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a proporcionální řešení pro všechny účastníky. Při svém rozhodování vycházel z uvedených podkladů s úvahou zajistit jednotné a přehledné řešení dopravního režimu v zóně placeného stání. Návrh opatření obecné povahy a sledovaný cíl spolu logicky souvisí. Návrh opatření obecné povahy omezuje své adresáty co nejméně, minimalizuje segregační opatření vůči jednotlivým druhům dopravy, zajišťuje přiměřený komfort pro všechny účastníky silničního provozu při zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, s ohledem na právní předpisy. V

současné době nelze cíle, zejména realizaci zón placeného stání, dosáhnout jiným legislativním prostředkem. Stanovením dopravního značení u zón placeného stání dopravními značkami, ve smyslu § 23 odst.2 zák.č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, tak návrh opatření obecné povahy fakticky provádí a realizuje nařízení hl. m. Prahy č.19/2017 Sb.

Navrhovanou úpravu správní orgán považuje za vhodnou a potřebnou k dosažení cíle, se záměrem omezit účastníky provozu na pozemních komunikacích co nejméně, při zachování bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Užitý systém místní úpravy je standardně používaný v podmínkách České republiky a je dostatečným podkladem pro stanovení povinností účastníkům silničního provozu včetně případného řešení porušení stanovené místní úpravy. V rámci zachování ucelenosti a provázanosti této regulace dopravy správní orgán neodůvodňuje navrhované každé jednotlivé dopravní značení v regulované oblasti, neboť je odůvodněno jako celek. Stanovení dopravního značení je tak zákonem předvídaný veřejný zájem, zejména bezpečnost a plynulost silničního provozu.

K žádosti byl přiložen předchozí písemný souhlas Policie ČR, Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy, odboru služby dopravní policie čj.: KRPA-205386-2/Čj-2024-0000DŽ ze dne 25.6.2024. Dále byla připojena situace s vyznačeným umístěním dopravního značení.

Oznámení o návrhu opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích bylo vyvěšeno na úřední desce ÚMČ Praha 8 v termínu od 27.6.2024 do 29.7.2024.

Na základě vyvěšení návrhu na opatření obecné povahy byly podány od zveřejnění následující námitky a připomínky:

1. dne 11.7.2024 podal pan Ladislav Tikovský následující námitku:

Věc: Námitka a podnět k úpravě projektové dokumentace

Úprava/odstranění parkovacích ploch před přechodem pro chodce v místě křížení ulice Kandertova x Primátorská.

Pro řidiče na komunikaci musí být zajištěn rozhled na přechod pro chodce ve vzdálenosti odpovídající délce rozhledu pro zastavení. V místě křížení ulice Kandertova x Primátorská není tento rozhled zajištěn. Svítidla přijíždějí v oblouku a chodec přicházející z Kandertovy ulice a stojící před přechodem nemůže vidět přes zaparkovaná vozidla přijíždějící automobil a automobil nevidí chodce ani tehdy, když už vstoupí na přechod viz. přiložené foto. Na fotografii je vidět, že i automobily parkující dle předpisů tj. až za žlutou čárou délky Srn stejně brání v pohledu na chodce stojící před přechodem a je potřeba žlutou čáru prodloužit nejméně o délku dvou automobilů. Z pohledu normy by to mělo být 20 m pro stávající rychlost. Předpokládá se sice snížení rychlosti v oblasti na 30 km/h, ale nedá se předpokládat, že zde z prudkého kopce je brzdná dráha odpovídající normovému požadavku.

Navrhuji prodloužit žlutou čáru na délku 20 m před přechodem a přidat značku zákaz stání a tedy zrušit parkovací oblast naznačenou na výkrese v prostoru před čp 325/20 a 114/18.

Alternativním řešením by byl retardér zpomalující automobily před přechodem na 20 km/h.

Odvolávám se zde na nedodržení normy: Projektování místních komunikací ČSN 73 6110 zde podstatná část:

10.1.4 Rozhledové poměry před přechody

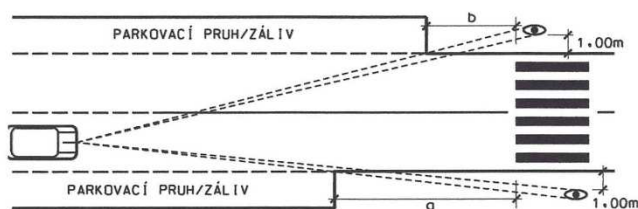
10.1.4.1 Přechody pro chodce se situují tak, aby byla zajištěna včasná rozlišitelnost přechodu i chodců pro řidiče vozidla a dostatečný pohledový vztah mezi chodcem a řidičem. Tam, kde rozhledovou vzdálenost omezují parkující vozidla a případně jiné překážky, je třeba zajistit rozhled např. zřízením vysazených chodníkových ploch. Tyto plochy mají být chráněny proti odstavování motorových vozidel sloupky, nebo zelení, aby nebyl omezen výhled na chodce, kteří mají v úmyslu přecházet.

10.1.4.2 Nejmenší vzdálenosti pro rozlišitelnost přechodu a rozhledové poměry na přechodech a na místech pro přecházení určuje tabulka 17.

Tabulka 17 – Nejmenší vzdálenosti pro rozlišitelnost přechodu a rozhledové poměry na přechodech pro chodce a na místech pro přecházení

		Dovolená rychlost		
		50 km/h	40 km/h	30 km/h
rozišitelnost přechodu		100 m	60 m	50 m
rozhledová vzdálenost na čekací plochy přechodu (pro řidiče) a z čekacích ploch přechodu na jízdní pás (pro chodce)		50 m	35 m	30 m
rozhled pro zastavení		35 m	25 m	15 m
a, b = délka volného rozhledového pole pro řidiče ve směru k vyznačenému přechodu	na čekací plochu přechodu na pravé straně komunikace ve směru jízdy – a	20 m	15 m	10 m
	na čekací plochu přechodu na levé straně komunikace ve směru jízdy – b	15 m	10 m	5 m
c, d = délka volného rozhledového pole pro chodce z místa pro přecházení	na jízdní pás vlevo ve směru přecházení – c	12 m	8 m	5 m
	na jízdní pás vpravo ve směru přecházení – d	6 m	4 m	3 m

1. délka rozhledového pole se měří od okraje přechodu;
 2. pokud je přechod/místo pro přecházení doplněn vysazenou chodníkovou plochou a ta je předsazena před okraj jízdního pásu o více než 0,30 m (nejvíce o 0,70 m), pak se hodnoty délky rozhledového pole mohou zkrátit na polovinu, ale na vyznačených přechodech na hodnotu $\geq 5,0$ m a na místech pro přecházení na hodnotu $\geq 3,0$ m;
 3. chodec na vyznačeném přechodu musí být viditelný ve vzdálenosti $\geq 1,0$ m od obruby. Na místě pro přecházení se předpokládá, že chodec vyčkává těsně u bezpečnostního odstupu (viz obrázky 54 a 55);
 4. údaje v tabulce platí pro přímé úseky komunikace. V obloucích se délky a, b, c, d upraví tak, aby byla vždy zachována rozlišitelnost, rozhledová vzdálenost a rozhled pro zastavení dle tabulky 17.

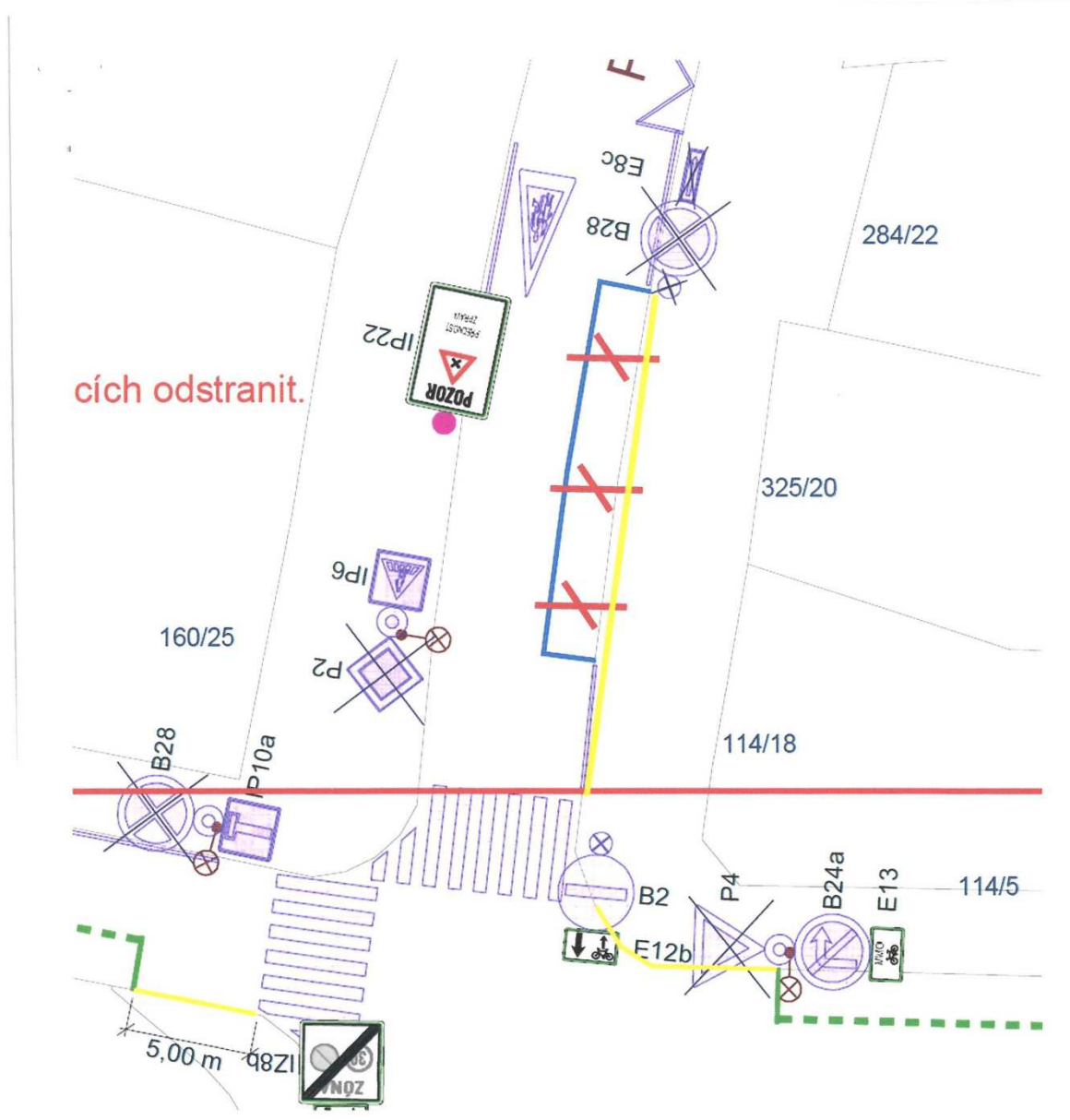


Obrázek 54 b – Rozhled z vozidla na chodce u přechodu

POZNÁMKY (k obrázku 54):

– hodnoty a a b udává tabulka 17;

– kóty označují délku rozhledového pole, které musí zůstat volné.



cích odstranit.



Na fotografii je patrné, že pro zahlédnutí dítěte stojícího před přechodem na levé straně je potřeba odstranit 2 automobily.

2. dne 11.7.2024 podal pan Ladislav Tikovský následující námitku:

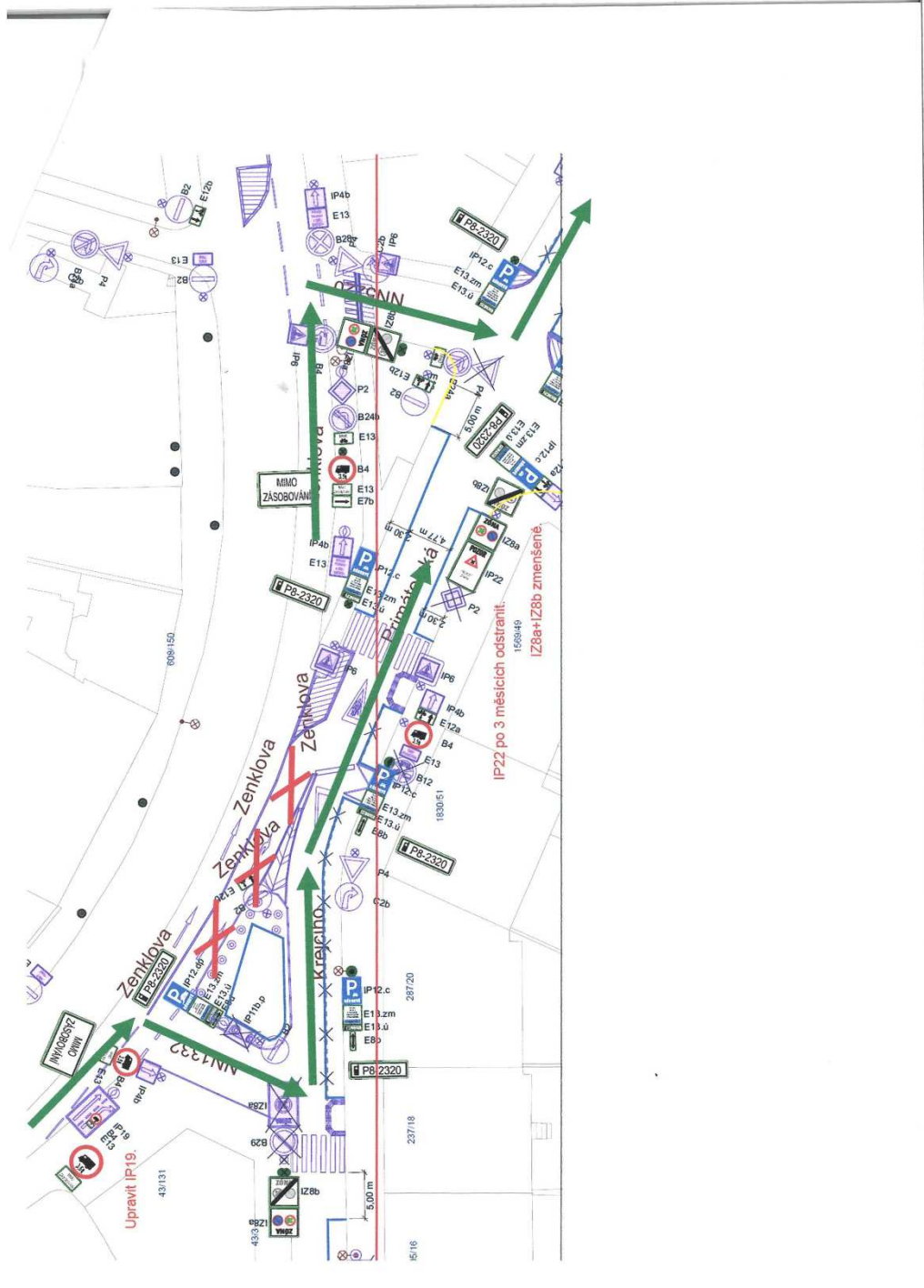
Věc: Námitka a návrh úprav projektové dokumentace

Úprava odbočení z ulice Zenklova do ulice Primátorská.

Do ulice Primátorská ze Zenklovy ulice lze na krátkém úseku vjet třemi vjezdy. Prostřední vjezd je velmi nebezpečný neb automobily vjíždí vysoko~ rychlostí, z kopce, na kostkách a přes horizont nevidí přechod. Pověštinou se jedná o automobily pouze zkracující si cestu směrem Městskému úřadu.

Navrhuji zrušení prostředního sjezdu ze Zenklovy ulice neb ostatní dva ho beze zbytku nahradí a rezidentům v této oblasti tato úprava nebude vadit neb se stejně pohybují nižší rychlostí než automobily zkracující si cestu. Vytvořená šikana je nedostatečná a nezpomalí automobily dostatečně.

Navrhuji odstranění odbočovacího pruhu a protažení ostrůvku tak, aby prostřední sjezd byl znemožněn viz obr. dále a byla zachována dvojí možnost odbočení před a za tímto místem.



3. dne 26.7.2024 podal pan Matouš Fišer následující připomínku:

Připomínka k veřejné vyhlášce o návrhu opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích č.j.: MCP8 349632/2024, s.z.: SZ MCP8 300553/2024/4

Vážený pane Komendo,

rád bych uplatnil připomínky k návrhu opatření obecné povahy týkající se stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích v městské části Praha 8, konkrétně v ulici Kandertova.

Podle návrhu je v celé délce ulice Kandertova plánována tzv. fialová zóna parkování, která umožňuje placené parkování i nerezidentům až na dobu 24 hodin. Tato úprava parkovací zóny má následující negativní dopady:

1. Koncentrace nerezidentského parkování:

2.

Veškeré nerezidentské parkování je koncentrováno do jedné ulice, což výrazně omezuje možnosti parkování pro místní obyvatele. Z důvodu velkého počtu návštěvnických vozidel, která mohou parkovat po dobu až 24 hodin, budou rezidenti nuceni hledat volná parkovací místa v jiných částech městské části, což je značně nepohodlné a neefektivní.

3. Nerovnoměrné rozložení fialových zón:

4.

Fialové zóny by měly být v oblasti lépe rozložené, aby nebyla všechna návštěvnická vozidla koncentrována do jedné ulice. Rovnoměrnější rozmístění těchto zón by zajistilo spravedlivější přístup k parkovacím místům pro všechny obyvatele i návštěvníky. Současný návrh způsobí, že Kandertova ulice bude přetížená a parkování zde bude velmi problematické.

3. Zvýšená doprava a hluk:

Zvýšený počet návštěvnických vozidel v Kandertově ulici povede k nárůstu dopravy a hluku, což negativně ovlivní kvalitu života rezidentů. Ulice Kandertova již aktuálně sousedí s vlakovou tratí, což samo o sobě způsobuje značnou hlučnost. Dodatečná hlučnost způsobená návštěvnickými vozidly situaci ještě zhorší.

5. Poškozování zelené plochy:

6.

Část ulice Kandertova sousedí se zelenou plochou, která je již dnes setrvale poškozována nerezidentskými vozidly. Zvýšený počet parkovacích míst pro návštěvníky v této ulici by mohl vést k dalšímu poškozování této zelené plochy, což by mělo negativní dopad na životní prostředí a estetiku oblasti.

5. Soukromá vysoká škola:

V ulici Kandertova se nachází soukromá vysoká škola, jejíž studenti používají ve značné míře dopravu automobily. Tento fakt sám o sobě znamená výrazné zhoršení situace s parkováním v ulici, neboť počet vozidel bude ještě více narůstat a parkovací místa budou obsazována studenty, což dále omezuje možnosti parkování pro místní obyvatele.

Na základě výše uvedených připomínek navrhuji následující úpravu:

Navrhuji, aby byla fialová zóna realizována **od křižovatky ulic Kandertova a Lindnerova směrem k ulici Primátorská, kde je minimum rezidenčních domů**. Tento návrh logicky navazuje na již existující fialovou zónu v ulici Primátorská. V části ulice Kandertova mezi

křižovatkami s ulicí Lindnerova a Zenklova by měla být vytvořena modrá zóna. **Parkovací zóny by vždy měly upřednostňovat rezidenty před návštěvníky** a není vhodné je realizovat pouze na základě vzdálenosti k hromadné dopravě.

Tímto způsobem se zajistí spravedlivější a efektivnější využití parkovacích míst, zvýší se pohodlí místních obyvatel a sníží se negativní dopady na jejich kvalitu života.

Děkuji za reflektování této připomínky tak, aby bylo přihlédnuto k potřebám rezidentů při rozhodování o finální podobě parkovacích zón.

Ve smyslu ust. § 172 správního řádu rozhodl správní orgán o námitkách a připomínkách následovně:

Ad 1. – námitce se po projednání s dotčenými orgány vyhovuje. Dojde k úpravě prostoru přechodu pro chodce následujícím způsobem – chodníková plocha bude vytažena vyznačením vodorovným dopravním značením V13 (nástupní plocha pro chodce bude zvýrazněna červenou barvou) a z důvodu zachování dostatečných rozhledových poměrů dle právních předpisů budou nainstalovány flexi sloupky a směrové sloupky Z11h. Zkrácením délky přechodu pro chodce (3m) dochází ke zvýšení bezpečnosti provozu. Tím bude zachována proporcionalita pro všechny účastníky provozu.

Ad. 2. – námitce se nevyhovuje. Předmětem tohoto návrhu OOP nejsou stavební úpravy komunikací, ale zřízení zón placeného stání, a to formou instalace dopravního značení a zařízení. Stavební úpravy jsou realizovány na základě stavebního řízení. Nicméně v tuto chvíli je již rozpracována dopravně-urbanistická studie řešící toto území ohraničené ulicemi Zenklova /Krejčího/ Konšelská/ Primátorská/ Kandertova. Vámi navrhovaná úprava při sjezdu z ulice Zenklova do ulice Primátorská je již ve studii zapracována. Jsou navržena i další zklidňující opatření. Z výše uvedených důvodů se námitka zamítá.

Ad 3. – připomínce se nevyhovuje. Předmětem tohoto návrhu OOP není navrhování rezidentního, smíšeného nebo návštěvníckého stání. Předmětem tohoto návrhu OOP je již instalace příslušného dopravního značení. Rezidentní, smíšené resp. návštěvnícké stání je navrhováno projektantem ZPS na základě detailních dopravních průzkumů ještě před návrhem instalace dopravního značení (není určité zohledňována vzdálenost k hromadné dopravě).

Z výše uvedených důvodů se připomínka zamítá.

Nicméně odbor dopravy připomínku eviduje a v rámci vyhodnocování funkčnosti zón placeného stání bude společně s provozovatelem ZPS dopravní situace prověřena.

Poučení o opravném prostředku:

Ve smyslu ust. § 173 odst. 1 správního řádu, opatření obecné povahy nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky. Ve smyslu ust. § 173 odst. 2 správního řádu proti opatření obecné povahy nelze podat řádný opravný prostředek. Ve smyslu ustanovení § 101a – 101d zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, je možný přezkum u soudu.

“podepsáno elektronicky”

Michal Komenda
pověřen vedením odboru dopravy

Příloha

situace dopravního značení

Na vědomí

Policie ČR, KŘP hl. m. Prahy, OSDP, Kongresová 2, 140 21 Praha 4

TSK hl. m. Prahy, a.s., Veletržní 1623/24, 170 00 Praha 7

Ladislav Tikovský

Matouš Fišer

Co: spis

Za správnost vyhotovení odpovídá: Marek Černý