



## MĚSTSKÝ ÚŘAD V ŘÍČANECH

Masarykovo náměstí 53/40 | 251 01 Říčany

tel.: +420 323 618 111 | fax: +420 323 603 734 | e-mail: podatelna@ricany.cz | www.ricany.cz

45

Vaše značka/ze dne: /  
Č.ev.: 73924/2018  
Č.j.: 14136/2018-MURI/OSAD  
Útvar MěÚ: odbor správ. agend a dopravy  
Počet stejnopisů: 18  
Vyřizuje: Karásek Jiří  
Telefon (linka): 275  
E-mail: jiri.karasek@ricany.cz  
Způsob odeslání: datová schránka

Město Říčany

Masarykovo náměstí 53/40 počet  
251 01 Říčany 24.8.2018 příloh:.....

Obecní úřad Březí

251 01 Říčany

Došlo dne: 31.8.2018

V Říčanech dne: 31.8.2018

### VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Odbor správních agend a dopravy Městského úřadu v Říčanech jako příslušný orgán státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích dle § 124 odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, dále jen („zákon o silničním provozu“) zahájil na podnět Města Říčany, sídlem Masarykovo náměstí 53, 251 01 Říčany, IČ 002 40 702 řízení o návrhu opatření obecné povahy, podle § 171 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, dále jen (správní řád) a ve smyslu § 77 odst. 1 písm. c) zákona o silničním provozu

#### stanovuje místní úpravu provozu

na silnicích II. a III. třídy – č. II/101, č. II/107, č. II/113, č. II/335, č. II/508, č. III/10174, č. III/1011, č. III/1015, č. III/1016, č. III/00325 v rozsahu dle předložených situací, které jsou nedílnou součástí tohoto opatření obecné povahy.

Podmínky pro provedení místní úpravy provozu:

1. Instalované svislé dopravní značení musí odpovídat zásadám pro dopravní značení na pozemních komunikacích TP 65 (druhé vydání – účinnost od 1.12.2002) a zásadám pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích TP 169 (účinnost od 1.4.2005). Provedení dopravních značek musí být svým rozměrem, tvarem a barevným provedením odpovídat Vyhl. č. 294/2015, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (účinnost od 1.1.2016) a musí být v souladu s ČSN EN 12899-1.
2. Dopravní značení bude trvalé i přechodné provedené dle návrhu opatření vedoucí k omezení nákladní tranzitní dopravy vypracovaného firmou AF-CITYPLAN s.r.o., sídlem Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4, číslo zakázky 16-41-120.  
K navržené úpravě na změnu místní úpravy vydala vyjádření, jako dotčený orgán, Policie ČR DI Praha venkov – JIH č.j. KRPS-82743-4/ČJ-2018-011406 dne 6.4.2018.
3. Odbor správních agend a dopravy Městského úřadu v Říčanech a Policie ČR Krajské ředitelství Policie Středočeského kraje si vyhrazuje právo toto ustanovení změnit, upravit, doplnit, popřípadě zrušit, pokud si to bude vyžadovat veřejný zájem nebo v případě, že dopravní značení bude umístěno v rozporu se stanovenými podmínkami.



4. Místní úprava provozu bude provedena umístěním dopravního značení nejpozději do 30.9.2018.
5. Návrh na stanovení úpravy dopravního značení na pozemních komunikacích č.j. 14136/2018-MURI/OSHT/00123 byl podán MěÚ Říčany dne 12.3.2018 u Silničního správního úřadu v Říčanech. Návrh vyvěšen na úřední desce MěÚ v Říčanech 22.5.2018, svěřeno 8.6.2018.

## Odůvodnění

### I.

#### Navrhovaná místní úprava provozu

Město Říčany, sídlem Masarykovo náměstí 53, 251 01 Říčany, IČ 002 40 702 podalo návrh o vydání opatření obecné povahy o stanovení místní úpravy provozu (dále jen „OOP“) podle návrhu vypracovaného společností AF-CITYPLAN s.r.o., sídlem Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4, IČ 473 07 218. Žádost vycházela z požadavků na ochranu práv obyvatel města na příznivé životní prostředí před zátěží vyvolanou nákladní tranzitní dopravou nad 12t, neboť tato doprava vedená zastavěnou oblastí města ve svém důsledku znamená nepřiměřenou hlukovou zátěž a přináší neúnosné znečištění ovzduší. Návrh vychází z usnesení zastupitelstva města Říčany č. 1602030 ze dne 10.2.2016.

Omezení tranzitní nákladní dopravy je dále odůvodněno nedostatečnými parametry dotčených pozemních komunikací, zejména nedostatečnou únosností, nebezpečným směrovým a výškovým vedením trasy, šířkovým uspořádáním (místa nedosahuje ani 5m), absencí zpevněných i nezpevněných krajnic. V průjezdních úsecích obcemi je situace komplikována blízkostí zástavby a pohybem chodců.

Odbor správních agend a dopravy Městského úřadu v Říčanech (dále jen „SSÚ“) žádost posoudil na základě § 24a odst. 2 zákona o pozemních komunikacích, podle něž lze na silnici II. a III. třídy zakázat nebo omezit tranzitní nákladní dopravu prováděnou nákladním vozidlem nebo jízdní soupravou s největší povolenou hmotností 12 a více tun stanovením místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, je-li možné využít jinou vhodnou trasu včetně trasy vedoucí po pozemní komunikaci podléhající zpoplatnění. Tuto podmínku žádost splňuje, jelikož pro tranzitní dopravu lze namísto pozemních komunikací, na nichž bude stanovením místní úpravy provozu zakázána, využít dálnice D1 a D11 a silnice první třídy I/2 a I/12. Jedná se o pozemní komunikace, které jsou pro tranzitní dopravu určeny.

Dále SSÚ posoudil přiměřenost žádosti, resp. navrhované místní úpravy provozu. Cíle sledované žádosti, který plně koresponduje veřejným zájmům, nelze dosáhnout jinak než právě omezením tranzitní dopravy, která znečištění prostředí, ohrožení chodců či poškození pozemních komunikací způsobuje. Právní řád přitom v současné době neumožňuje jiný způsob jejího efektivního omezení než stanovením odpovídající místní úpravy provozu.

Tohoto cíle nelze dosáhnout ani omezením tranzitní dopravy v menším rozsahu. Předmětem omezení je především tranzitní doprava na silnici II/101 v úseku Úvaly – Říčany – Modletice a II/107 v úseku Říčany – Strančice – Všechromy. Omezením tranzitní dopravy jen na těchto úsecích by však došlo pouze k přesunu tranzitní dopravy a jí vyvolaných problémů na jiné silnice II. a III. třídy, které nejsou pro tranzitní dopravu uzpůsobeny. Proto je nezbytné za účelem předcházení objíždění uvedených úseků silnic II/101 a II/107 a vyhýbání se zpoplatněným pozemním komunikacím omezit tranzitní dopravu i na dalších silnicích II. a III. třídy, na nichž Město Říčany stanovením místní úpravy provozu navrhuje.

Konečně SSÚ zvážil též jednotlivé soukromé a veřejné zájmy, jichž se stanovením místní úpravy provozu dotýká. Dospěl přitom k závěru, že odvedení tranzitní nákladní dopravy na pozemní komunikace pro tuto dopravu určené z popsaných důvodů neodporuje žádnému veřejnému zájmu a převažuje nad soukromými zájmy například jednotlivých dopravců na úspore času, pohonných hmot či prostředků „ušetřených“ objížděním zpoplatněných komunikací.

Vzhledem k tomu, že stanovení místní úpravy provozu dle žádosti Města Říčany splňuje všechny požadavky právních předpisů a při jejím posuzování nebyla zjištěna žádná skutečnost, která by stanovení místní úpravy provozu znemožnila, SSÚ na jejím základě vypracoval návrh OOP.

## II.

### Projednání návrhu OOP s dotčenými orgány

Návrh byl jakožto s dotčeným orgánem podle 172 odst. 1 ve spojení s § 136 odst. 1 písm. a) správního řádu a § 77 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu projednán s Policií ČR – Krajským ředitelstvím Policie Středočeského kraje, která k němu zaslala vyjádření č. j. KRPS-82743-4/ČJ-2018-011406 dne 6.4.2018. Dále byl návrh jakožto s dotčenými orgány podle § 172 odst. 1 ve spojení s § 136 odst. 2 správního řádu projednán s územními samosprávnými celky, jejichž právo na samosprávu by mohlo být OOP dotčeno. Těmto územním samosprávným celkům byla kromě návrhu OOP dána k dispozici kompletní dokumentace v elektronické podobě. Konkrétně se jednalo o Středočeský kraj, města Říčany a Mnichovice, obce Mirošovice, Strančice, Všestary, Světlá, Křenice, Březí, Ondřejov, Sluštice, Mukařov, Tehovec, Babice, Struhařov a Svojetice a Městskou část Praha 22 - Uhřetěves. Zástupci těchto územních samosprávných celků byli pozváni na společnou koordinační schůzku konanou dne 27.04.2018.

Ze schůzky byl pořízen zápis, který byl podkladem pro další postup při pořizování OOP. Dále SSÚ obdržel v rámci projednání návrhu OOP s dotčenými orgány jejich souhlas od měst Mnichovice a Kostelec nad Černými lesy, obcí Strančice, Louňovice a Kozojedy a Městské části Praha 22 - Uhřetěves. Také tato vyjádření byla podkladem pro další postup při pořizování OOP.

K vyjádření dotčeného orgánu – PČR Krajské ředitelství policie Středočeského kraje SSÚ uvádí:

Vyjádření je s jedinou výjimkou obecné a týká se omezování tranzitní dopravy v obecné rovině, nikoli místní úpravy provozu stanovené tímto OOP. K tvrzení ohledně rekonstrukce silnice II/101 je vhodné doplnit, že nevyhovující stav silnic je jen jedním z řady důvodů zákazu tranzitní dopravy na nich. Negativní důsledky dopravy pro životní prostředí rekonstrukce nijak neřeší. Nadto i po provedení rekonstrukce není tato silnice svými parametry (danými její kategorií) pro tranzitní dopravu vhodná. Vynětím této silnice z nově stanovované místní úpravy provozu tvořící jeden celek by bylo znemožněno naplnění jejího účelu.

Přesun tranzitní dopravy na jiné pozemní komunikace je účelem jejího omezení ve smyslu § 24a zákona o pozemních komunikacích, takže nemůže jít o negativní důsledek. OOP zajišťuje, že v tomto konkrétním případě může dojít k jejímu přesunu na pozemní komunikace, které jsou pro ni určeny. Proto je tato doprava kromě silnice II/101 v úseku Úvaly – Říčany – Modletice a II/107 v úseku Říčany – Strančice – Všechromy omezena na dalších silnicích II. a III. třídy. Rozhodující je, že podmínka § 24a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích „*je-li možné využít jinou vhodnou trasu včetně trasy vedoucí po pozemní komunikaci podléhající zpoplatnění*“ je splněna možností tranzitně využívat komunikace k tomu určené – dálnice D1 a D11 a silnice prvních tříd I/2 a I/12, včetně kapacitních komunikací na území Hlavního města Prahy, které jsou pro tranzitní dopravu určeny a splňují potřebné technické předpoklady.

K tvrzené nesystémovosti omezování tranzitní dopravy, absenci koncepčního řešení či případné zvýšené zátěži na jiných komunikacích lze konstatovat, že do působnosti obecních úřadů obcí s rozšířenou působností patří pouze stanovení **místní úpravy** provozu na silnicích II. a III. třídy. Zákon o silničním provozu ani jiný právní předpis nedává těmto správním orgánům žádný nástroj ke koordinaci postupu jiných obecních úřadů v rámci jednoho kraje, natož pak v rámci různých krajů nebo dokonce ke koordinaci činnosti krajských úřadů.

Rovněž tvrzení o obtížnosti posuzování naplnění podmínek § 24a odst. 2 zákona o pozemních komunikacích upravujícího negativní definici tranzitní dopravy stanovením, co touto dopravou není, nesměhuje proti navrhovanému OOP, ale proti textu zákona. Bude na policejních orgánech, případně na správních orgánech vedoucích příslušné správní řízení posoudit, kdy jsou tyto podmínky naplněny a kdy nikoli. Orgán státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích při stanovení místní úpravy provozu vydáním OOP nemá v tomto směru žádnou pravomoc vydávat metodické pokyny k výkladu zákona o pozemních komunikacích apod.

Dopravní značení použité na základě tohoto OOP je v souladu s vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla o provozu na pozemních komunikacích a také se zásadami TP 65.

### III.

#### Zveřejnění návrhu OOP

Po zohlednění vyjádření dotčených orgánů byl návrh OOP upraven a v souladu s § 172 odst. 1 správního řádu doručen veřejnou vyhláškou.

Žádný vlastník nemovitosti nepodal proti zveřejněnému návrhu podle § 172 odst. 5 správního řádu námítky, o nichž by muselo být rozhodnuto v odůvodnění OOP.

V souladu s § 172 odst. 4 správního řádu uplatnily k doručenému návrhu OOP připomínky městské části hl. m. Prahy, a to konkrétně MČ Praha 11, MČ Praha 15 a MČ Praha – Petrovice (připomínky byly obsahově shodné) a Středočeský kraj, Odbor dopravy.

SSÚ se těmito připomínkami zabýval jako podkladem pro vydání OOP, přičemž je neshledal důvodnými. Ve výroku OOP, resp. v podobě místní úpravy provozu, je proto nemohl zohlednit a vypořádává se s nimi pouze v odůvodnění.

Městské části hl. m. Prahy (Praha 11, MČ Praha 15 a MČ Praha – Petrovice) ve svých připomínkách uvádí následující:

1. Návrh neuvádí a ani se nezabývá náhradními trasami pro vedení NAD nad 12 t ze silnic II. a III. tříd ve spojení dálnice D1 s dálnicemi D10 a D11, případně ve spojení D1 se silnicí I. třídy ⅓, pouze předpokládá náhradní trasu ve vedení D1 – hl. m. Praha, tzn. vedení v trase D1 – Spořilovská spojka – Jižní spojka – Štěrboholská radiála a dále D10 a D11 s využitím trasování do oblasti východní Prahy místních komunikací I. a II. třídy Výstavní – Mírového hnutí – Novopetrovická, Podleská a dále příp. po komunikacích Švehlova – Průmyslová – Hornoměřolská – příp. Černokostelecká – Kutnohorská – Přátelství. Dopady Návrhu zasahují mimo jiné i na komunikační síť a místní komunikace na území hl. m. Prahy, přičemž nedošlo ke koordinaci na úrovni krajů.
2. V Návrhu a v související celkové situaci dopravního značení je uvedeno pouze umístění nového dopravního značení souvisejícího s předmětným návrhem, ale není řešeno ani uvedeno dopravní značení na stávající komunikační síti omezující buď místní, nebo i v širších vztazích zákaz vjezdu těžké nákladní dopravy, Ať již v různých omezeních (např. s výjimkou zásobování, dopravní obsluhy, tonáže nebo délky vozidla). Z tohoto důvodu nelze vysledovat z vydaného návrhu možný pohyb nákladních vozidel ať již v oblasti Říčan, jejich okolí, nebo i v širších souvislostech.
3. Návrh neuvádí intenzitu, hustotu, příp. počet nákladních vozidel nad 12 t při uvažovaném vymístění (zákazu) ze silnic II. a III. tříd (viz Návrh) a dopad jejich pohybu na náhradních trasách (tzn. například nutnost souvisejících místních úprav silničního provozu, seřízení světelných signalizačních zařízení na náhradních trasách, umožňujících propustnost křižovatek, apod.).
4. V době platnosti zrušeného OOP byl na výše uvedených komunikacích (viz bod 1) vysledován výrazný nárůst dopravy nad 12 t. Tento vzniklý stav měl za následek zvýšený počet negativních ohlasů ze strany obyvatel a vlastníků nemovitostí v dotčených oblastech.
5. Návrh zasahuje do práv obyvatel na příznivé životní prostředí, neboť ve svém důsledku znamená hluková zátěž další nárůst hlukové expozice již velmi silně zatížených lokalit hl. m. Prahy – MČ Praha 11, MČ Praha 15 a MČ Praha – Petrovice. Podle názoru těchto MČ, podávajících připomínky, hlukové limity v důsledku následného vydání opatření obecné povahy dále zvýší již nyní překračující závazné limity hluku stanovené zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, resp. Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku

a vibrací, v platném znění. Hlukové imise jsou již nyní velmi vysoké. Překročeny jsou podle názoru dotčených MČ také nejvýše přípustné úrovně znečištění ovzduší. Imisní limity přitom nesmí být překročeny (§ 3 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“). Podávající MČ mají za to, že pořizovatel napadeného Návrhu měl za povinnost se zabývat otázkou, zda nejsou tyto imisní limity překračovány i na náhradních trasách.

6. Případné vydání OOP ke stanovení MÚSP bude mít ve svém důsledku navýšení již nyní přehlcené hustoty provozu na předmětných komunikacích (viz bod 1) a na dalších navazujících komunikacích – viz ročenka TSK hl. m. Prahy pro rok 2017, (IAD, NAD a MHD – PID).

#### K bodu č. 1 SSÚ uvádí:

Podle § 24a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je podmínkou zákazu či omezení tranzitní dopravy stanovením místní úpravy provozu na pozemních komunikacích **existence jiné vhodné trasy, nikoli její vymezení** OOP stanovením další místní úpravy provozu. SSÚ se již při vypracování návrhu OOP splněním této podmínky zabýval. Nákladní automobilová doprava (tranzitní), by měla být vedena po dálnici D1, Jižní spojka, Štěrboholská radiála, D11, D10 (viz přiložená projektová dokumentace – doporučená „objízdná“ trasa).

Nejedná se o jediné pozemní komunikace představující možnou alternativu k pozemním komunikacím dotčeným zákazem tranzitní dopravy. Řidiči nákladních vozidel mohou s ohledem na § 19 zákona o pozemních komunikacích využít i komunikace nižší třídy, které nejsou dopravním značením omezeny. Dopravu splňující podmínky § 24a odst. 2 zákona o pozemních komunikacích pak OOP nijak neomezuje.

Pokud by v důsledku nevyužívání předpokládané alternativní trasy docházelo k neúměrné zátěži dalších silnic II. a III. třídy, bude na příslušném orgánu státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích doplnit místní úpravu provozu na nich tak, aby k této dopravě nemohly být využívány.

#### K bodu č. 2 SSÚ uvádí:

Relevantní také není výtka ohledně umístění nového dopravního značení souvisejícího s předmětným návrhem a „nekoordinace“ v širších souvislostech (na úrovni krajů).

V každém OOP o stanovení místní úpravy provozu je z povahy věci vymezeno dopravní značení provádějící místní úpravu provozu, která se tímto OOP stanoví. Při vypracování OOP však samozřejmě bylo zohledněno i stávající dopravní značení na dotčených pozemních komunikacích.

Stanovení místní úpravy provozu na silnicích II. a III. třídy spadá do působnosti jednotlivých obecních úřadů obcí s rozšířenou působností. Zákon o silničním provozu ani jiný právní předpis nedává těmto správním orgánům žádný nástroj ke koordinaci postupu jiných obecních úřadů v rámci jednoho kraje, natož pak v rámci různých krajů nebo dokonce ke koordinaci činnosti krajských úřadů. Obdobně to platí pro požadavek na dopravní značení v „širších souvislostech“, když návrh může řešit jen území správního obvodu Městského úřadu Říčany.

#### K bodu č. 3 SSÚ uvádí:

Připomínky týkající se vlivu navrhovaného opatření obecné povahy na provoz na místních komunikacích na území územních samosprávných celků, resp. městských částí hlavního města Prahy, jejichž orgány své připomínky uplatnily, nejsou důvodné. K případnému navýšení intenzity dopravy, natož pak k dotčení práv, nedojde přímo omezením tranzitní dopravy vydáním OOP, ale v důsledku chování řidičů a jejich rozhodnutí, kterou jinou trasu budou využívat. Nárůst intenzity dopravy na pozemních komunikacích tvořících zamýšlenou trasu (na dálnicích a silnicích I. třídy) nebude vzhledem k dosavadní intenzitě dopravy na nich a jejich kapacitě podstatný. Tento nárůst není v návrhu podrobněji kvantifikován, jelikož výběr konkrétní trasy závisí právě na budoucím chování řidičů.

Návrh OOP byl ovšem připraven na základě zkušeností s předchozí místní úpravou provozu stanovenou opatřením obecné povahy, které bylo v rozporu se zákonem zrušeno Krajským úřadem Středočeského kraje (úkon rušící opatření obecné povahy je svojí povahou také opatřením obecné povahy a při jeho vydání je nutné postupovat podle části šesté části správního řádu, což Krajský úřad Středočeského kraje neučinil). Ke zrušení došlo **z procesních, nikoli věcných důvodů**. Tyto zkušenosti přitom existenci a vhodnost náhradní trasy potvrzují,

Jelikož v důsledku vydání zrušeného opatření obecné povahy nedošlo k závažnějším problémům, které jsou v připomínkách uváděny jako možný důsledek navrhovaného OOP.

Pokud budou řidiči volit jinou trasu, lze místní úpravu provozu na pozemních komunikacích v dotčených lokalitách přizpůsobit tak, aby k tranzitní dopravě nebyly využívány. To ovšem musí učinit místně příslušný orgán státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích, nikoli Městský úřad Říčany.

#### K bodu č. 4 SSÚ uvádí:

Z naší zkušenosti z krátkého působení aktuálně zrušeného OOP došlo k rapidnímu zlepšení situace v těch částech města Říčany, které byly předchozí tranzitní dopravou nejvíce dotčeny. Zaznamenali jsme velmi mnoho kladných reakcí od občanů i majitelů nemovitostí v dotčených oblastech. Taktéž od okolních obcí na SSÚ přišlo mnoho pochvalných zpráv a děkovných dopisů stran zklidnění dopravy (mnozí občané si prý po letech mohli užít spánek při otevřeném okně).

Níže seznam obcí, jejichž zastupitelé nám sdělili své pozitivní zkušenosti se zrušením opatření obecné povahy:

- Babice, Březí, Křenice, Mirošovice, Mnichovice, Mukařov, Říčany, Sluštice, Strančice, Světice, Svojetice, Tehovec, Všešary

#### K bodu č. 5 SSÚ uvádí:

V připomínkách je konstatováno, že decizní limity hlučnosti, emisí a hustoty provozu jsou v lokalitách, které by podle spekulace namítající strany mohly být opatřením dotčeny, již dnes překračovány. Cílem navrhovaného OOP není řešit stávající stav zátěže na životní prostředí v daných lokalitách. K tomu jsou kompetentní tamější orgány státní správy a samosprávy. Při vydání (žádného) opatření obecné povahy o stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci není dotčeným orgánem orgán ochrany veřejného zdraví ani orgán ochrany ovzduší. Otázka emisí z dopravy a případně překročení imisních limitů v jejich důsledku se řeší v územním řízení při umístění stavby pozemní komunikace, v němž tyto a další orgány jako dotčené orgány vystupují.

Dále je nutné upozornit, že podle § 172 odst. 4 správního řádu je aktivní legitimace k podání připomínek spojena s přímým dotčením práv navrhovaným OOP. I pokud připustíme, že obec je ve smyslu tohoto ustanovení legitimována k podání připomínek na základě tvrzení dotčení práv jejích občanů například na příznivé životní prostředí, stále musí být právo dotčeno přímo OOP. K případnému navýšení intenzity dopravy, natož pak k dotčení práv, ovšem nedojde přímo omezením tranzitní dopravy vydáním OOP, ale v důsledku chování řidičů a jejich rozhodnutí, kterou jinou trasu budou využívat.

Žádost Města Říčany o vydání OOP vycházela z požadavků jeho obyvatel na ochranu jejich práv na příznivé životní prostředí, neboť tranzitní doprava vedená zastavěnou oblastí města ve svém důsledku znamená nepřiměřenou hlukovou zátěž, škody na majetku a přináší neúnosné znečištění ovzduší. Skutečnosti uváděné v obecné rovině v připomínkách, i kdyby hypoteticky v budoucnu nastaly, nejsou důvodem pro odkládání řešení těchto konkrétních existujících problémů obyvatel Města Říčany. Případný nárůst intenzity dopravy na jiných pozemních komunikacích neurčených pro tranzitní dopravu v důsledku nevyužívání zamýšlené náhradní trasy musí řešit místně příslušný orgán státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích, nikoli SSÚ.

#### K bodu č. 6 SSÚ uvádí:

Město Říčany má zájem na tom, aby bylo nalezeno optimální řešení dané situace. Proto organizovalo projednání směřující ke koordinaci postupu všech, kdo se domnívají, že by se jejich opatření mohlo dotýkat. Rozsah dopravního značení stanoveného OOP byl například předem projednán a písemně odsouhlasen zástupci ČESMAD. V rámci projednání návrhu s dotčenými orgány bylo uspořádáno společné jednání se všemi obcemi, na jejichž území by mohlo v důsledku omezení tranzitní dopravy OOP dojít ke zvýšení intenzity této dopravy. Odezvy ze strany samosprávných orgánů těchto obcí byly převážně pozitivní. Takovému procesu projednání našich návrhů podle našeho názoru nelze vyčítat nedostatek koordinace.

Středočeský kraj, Odbor dopravy uvádí, že na základě doručení oznámení o návrhu OOP veřejnou vyhláškou (v rámci jednání s dotčenými orgány) zaslal připomínku ke stanovení místní úpravy provozu. Rada Středočeského kraje požádala Město Říčany o doplnění návrhu objízdných tras, protože údajně hrozí přesun nákladní dopravy na silnice nižších tříd, tedy silnice III. třídy, které nedisponují dostatečnou šířkou vozovky k bezproblémovému míjení nákladních vozidel, a došlo by tím ke zhoršení bezpečnosti provozu na těchto komunikacích.

K tomu SSÚ uvádí:

Podle platné legislativy lze tranzitní nákladní dopravu na silnicích II. a III. třídy zakázat nebo omezit stanovením místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, **jen je-li možné využít jinou vhodnou trasu** včetně trasy vedoucí po pozemní komunikaci podléhající zpoplatnění. V případě řešeného území je tato podmínka splněna, neboť jsou zde jiné vhodné trasy k dispozici. Jedná se zejména o trasy po dálnici D1, D11 a silnicích prvních tříd I/2 a I/12, včetně kapacitních komunikací na území Hlavního města Prahy, které jsou pro tranzitní dopravu určeny a splňují potřebné technické předpoklady. Dle platného znění zákona se **objízdné trasy** nevyznačují. Podstatná je **existence jiné vhodné trasy**, přičemž takových tras může být samozřejmě i několik, **nikoli vymezení objízdné trasy**.

Pokud dojde k přesunu nákladní dopravy na silnice II. a III. třídy namísto zamýšlené trasy po dálnicích D1 a D11 a silnicích prvních tříd I/2 a I/12 s negativními průvodními jevy, bude na místě příslušným orgánům státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích doplnit místní úpravu provozu na dotčených silnicích II. a III. třídy tak, aby k této dopravě nemohly být využívány.

### Poučení

Opatření obecné povahy se oznamuje veřejnou vyhláškou a nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky.

Proti opatření obecné povahy dle ust. § 173 odst. 2 zák. č. 500/2004 Sb. správní řád, ve znění pozdějších předpisů, nelze podat opravný prostředek.

Jiří Karásek  
oprávněná úřední osoba

"otisk úředního razítka"

**Toto oznámení musí být vyvěšeno po dobu 15 dnů.**

Po uplynutí lhůty vraťte potvrzenou veřejnou vyhlášku Odboru dopravy Města Říčany.

Vyvěšeno dne: 31.8.2018 Sejmuto dne: .....

Razítko a podpis orgánu, který potvrzuje vyvěšení a sejmutí



**Doručuje se:**

*Veřejnou vyhláškou (ve smyslu § 173 správního řádu)*

**Na úřední desce vyvěsí:**

- Krajský úřad Středočeského kraje - Rada SK
- Město Říčany
- Obec Svojetice
- Obec Mirošovice
- Obec Strančice
- Obec Sluštice
- Obec Břeží
- Obec Mukařov
- Městská část Praha 22 - Uhřetěves
- Obec Všestary
- Obec Křenice
- Město Mnichovice
- Obec Struhařov
- Obec Ondřejov
- Obec Tehovec
- Obec Světice
- Obec Babice

