



Dle rozdělovníku

NAŠE č.j.: MCP6 0088133/2025 – DZ 011/25
SZMCP6 0088133/2025
VYŘIZUJE: Ing. Radek Polák
TELEFON: 220 189 358
E-MAIL: rpolak@praha6.cz
DATUM: 25.06.2025

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

Opatření obecné povahy

Městská část Praha 6, Úřad městské části, Odbor dopravy a životního prostředí, Oddělení státní správy (dále jen „správní orgán“), jako příslušný správní orgán ve věcech stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích podle ust. § 124 odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném znění (dále jen „zákon o silničním provozu“), s odkazem na ust. § 32 odst. 1 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, v platném znění, ve spojení s obecně závaznou vyhláškou č. 55/2000 Sb. hl. m. Prahy, kterou se vydává Statut hlavního města Prahy, a dále ve smyslu ust. § 10 a § 11 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále jen „správní řád“) v řízení o vydání opatření obecné povahy podle ust. § 171 a následující části šesté správního řádu, po předchozím projednání věci s dotčeným orgánem Policie České republiky, tímto podle ust. § 77 odst. 1 písm. c) a odst. 5 zákona o silničním provozu a podle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádí zákon o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění

stanovuje přechodnou úpravu provozu na pozemních komunikacích Pod Novým lesem, Na Petřinách a Nad Hradním potokem

rozsah:

- umístění svislého dopravního značení (SDZ) B11 „zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ včetně dodatkové tabulky E13 „Po-Pá 14-18 h“ a to na sloupy veřejného osvětlení (SVO) 601300 a 601302 (u zahrádek v nezastavěném úseku komunikace) na komunikaci Pod Novým lesem
- umístění vodorovného dopravního značení (VDZ) V4 „vodící čára“ u SVO 601301, zdůrazněného dopravním zařízením – pružnými sloupky (flexisloupky) na komunikaci Pod Novým lesem
- umístění dopravního zařízení – příčných prahů Z12 ve formě zpomalovacích polštářů u SVO 601300 a 601302 na komunikaci Pod Novým lesem
- odstranění příčného prahu Z12 (realizovaného ve formě terčů) u SVO 601301 na komunikaci Pod Novým lesem
- umístění SDZ A6b „zúžená vozovka z jedné strany“ u SVO 601298 a 60130304 na komunikaci Pod Novým lesem
- umístění SDZ IP10a „slepá pozemní komunikace“ ve variantě s možným průjezdem cyklistů (ve znění novely vyhlášky č. 205/2025 Sb.) a d.t. E13 „Po-Pá 14-18 h“ na komunikaci Pod Novým lesem za křižovatkami Na Hradním vodovodu a Nad Zahradnictvím
- umístění SDZ IP22 „změna organizace dopravy“ (integrující informaci o neprůjezdné oblasti) jednak na komunikaci Pod Novým lesem naproti domu č. 33/80 a totéž značení doplněné o d.t. E7b „směrová šipka pro odbočení“ na komunikaci Na Petřinách směr z centra před křižovatkou Pod Novým lesem
- umístění dopravního zařízení – příčného prahu Z12 ve formě zpomalovacího polštáře v ulici Nad Hradním potokem, před přechodem pro chodce u křižovátky s Veleslavínskou

termín: od 07.07.2025 do 30.06.2026

vše podle schválené dokumentace, která je nedílnou součástí tohoto stanovení

Odůvodnění:

MČ Praha 6 řešila v uplynulých letech opakované stížnosti na množství průjezdné dopravy v ulici Pod Novým lesem, návazně pak i v ulicích Na Hradním vodovodu a Nad Hradním potokem. Citované místní komunikace jsou zařazeny do III. třídy, tudíž tyto mají zabezpečovat dopravní napojení jednotlivých nemovitostí na ostatní pozemní komunikace a nejde tedy o místní komunikace II. třídy, které propojují jednotlivé části města a mají tak sloužit též pro vnitroměstskou tranzitní dopravu. Nejde pouze o nějaké formální rozlišení, ale komunikace nejsou na takovou vysokou zátěž uzpůsobeny a to zejména šířkovými parametry. Předmětné místní komunikace III. třídy se nachází v rámci stabilizované rezidenční zástavby městské části Praha 6, katastr Veleslavín, a slouží tedy mají primárně toliko pro přístup k rodinným domům, pěšímu pohybu obyvatel a místní dopravní obsluze. Tyto komunikace jsou tedy místními obslužnými a z hlediska jejich klasifikace nejsou určeny pro tranzitní dopravní vztahy. Přesto představují v posledních několika letech vyhledávanou zkratku pro řidiče projíždějící mezi páteřními pozemními komunikacemi (zejména v relaci Střešovická ↔ Evropská), čímž dochází k jejich nepřiměřenému zatížení motorovou dopravou bez vazby na cíle v daném území. Ať již jde o stavební řešení, nebo místní úpravou dovolené parkování vozidel, převážná část komunikace nemá dostatečnou šíři pro 2-pruhový obousměrný provoz a jde tedy o obousměrnou jednopruhovou komunikaci ve smyslu ČSN 736110 Projektování místních komunikací. Dle citované normy – čl. 8.4.4. by tento princip neměl být užíván u komunikací s intenzitami nad 500 voz./24 hod., což je zde násobně překročeno.

Z hlediska bezpečnostních aspektů regulace průjezdné dopravy v rezidenční oblasti je třeba poznamenat, že průjezdná doprava, tedy doprava bez cílového vztahu k území, kterým projíždí, představuje v kontextu rezidenční zástavby městské části Praha 6 vážné riziko pro bezpečnost dopravy a obyvatel. V posledních několika letech sílí požadavek na regulaci průjezdné dopravy, a to nejen z důvodu ochrany životního prostředí a kvality bydlení, ale především jako reakce na neakceptovatelná bezpečnostní rizika, které tranzitní doprava v obytném prostředí vytváří.

Situace s tranzitem projíždějícím skrze citované komunikace se průběžně zhoršuje, a pokud šlo dosud především o snížení kvality bydlení, snahám místních o úpravy radnice odolávala, ale když se na denní bázi vozidla vyhýbají najížděním na chodníky (doloženo videozáznamem), je to již otázkou bezpečnosti silničního provozu, zejména bezpečnosti chodců (nehledě na riziko poškození chodníku a v něm vedených inženýrských sítí, kdy například únik a následný výbuch plynu může mít až katastrofické následky). S obyvateli ulice Pod Novým lesem bylo uspořádáno veřejné setkání, z nějž vyplynul požadavek na přepažení komunikace, přičemž následně byla provedena anketa se 2 možnými umístěními předělu komunikace. Bylo též provedeno týdenní měření intenzit dopravy, jež prokázalo vysoké hodnoty zejména ve směru od ulice Na Petřínách k Veleslavínské. Nicméně připravovaný záměr se setkal s negativními reakcemi obyvatel a podnikatelů před a za řešeným úsekem, včetně vzniku petice. Popis celé problematiky a výsledky ankety jsou veřejně dostupné na tomto odkaze: <https://lepsi6.cz/podnovymlesem/>.

Základním důvodem pro projednávanou přechodnou úpravu provozu je zvýšení bezpečnosti silničního provozu, kdy v této věci správní orgán vychází z vlastní znalosti území a zejména z odborného materiálu Českého vysokého učení technické v Praze, Fakulty dopravní, Katedry dopravního inženýrství, konkrétně z Bezpečnostní inspekce Pod Novým lesem - Praha 6 z května 2025. Tento materiál analyzuje komplexně celou situaci a obsahuje podrobný soupis všech dopravně-bezpečnostních deficitů v řešené lokalitě. Součástí inspekce je též odborné stanovisko lektorů k vhodnosti regulace provozu v posuzované lokalitě Pod Novým lesem, kde je k otázce regulace průjezdné dopravy v rámci řešené lokality uvedeno mj. následující:

„Podkladem pro úvahy o možnostech regulace dopravy v předmětné lokalitě bylo měření intenzit dopravy provedené společností Eltodo a.s. ve dnech 7. 4. až 14. 4. 2025 pomocí statistického (sčítacího) radaru. Z výsledků měření vyplývá, že nejvyšší intenzita provozu nastává v ranní špičce mezi 7:30 a 8:30 a v odpolední špičce mezi 15:30 a 17:30. Výstupy ukazují, že výrazně převládá směr od ulice Na Petřínách do Veleslavínské (dle logických širších dopravních vztahů a předpokladů). Maximální zjištěné množství průjezdů ve směru od Veleslavína činilo 189 voz./den, v opačném směru je maximum 1260 voz./den, tedy takřka 7-násobek. Měření též ukázalo rozložení množství dopravy v průběhu dne. Zatímco směr od Veleslavína vykazuje relativně rovnoměrné zatížení kolem 12 voz./hod., opačný směr vykresluje ranní a odpolední dopravní špičky, přičemž ta odpolední je nejen vyšší, ale též je rozložena do delšího časového úseku. Rozhodující je tedy bezesporu směr od ulice Na Petřínách do Veleslavína a z jeho hodnot vychází následující úvahy.

Dalším samostatným relevantním podkladem pro zpracování tohoto odborného stanoviska byla též anketa provedená dotčenou městskou částí. Všechny tyto podklady lze konfrontovat s každodenní dopravní situací ve zkoumané lokalitě a s přihlédnutím ke konzultacím se zástupci Odboru dopravy a životního prostředí ÚMČ Praha 6 lze v souhrnu konstatovat a doporučit opatření uvedené v závěru textu.

Jak již bylo výše uvedeno, dle informací ÚMČ Praha 6, vyústila diskuze mezi rezidenty a městskou částí Praha 6 v anketu, ve které bylo odhlasováno fyzické oddělení (přepažení) komunikace, jež by zachovávalo pouze pohyb pěších a cyklistů. Jelikož jde o opatření veskrze razantní a ze své podstaty platné i v době, kdy dopravní problémy daná komunikace v zásadě objektivně nevykazuje (zejména v nočních hodinách a o víkendech), dospěli posuzovatelé k závěru, že bude vhodnější provoz regulovat méně restriktivním způsobem, který též nebude omezovat průjezd složek IZS, což se považuje za významné s přihlédnutím k blízkosti Ústřední vojenské nemocnice, Vojenské fakultní nemocnice Praha.

S ohledem na rozdíly v intenzitách jednotlivých směrů se jako vhodné řešení naskýtá časově omezené zjednosměrnění určitého úseku, avšak toto nelze principiálně doporučit, neboť by se mohlo jednat o nežádoucí zdroj nebezpečných kolizí, současně by se jednalo též o omezení podstatné části místních rezidentů ve smyslu vlastní dopravní obsluhy. Proto lze doporučit sice poněkud striktnější, avšak násobně bezpečnější variantu s úsekem, kam bude zcela zakázán vjezd všech motorových vozidel (jízda cyklistů samozřejmě nebude zdrojem dopravních problémů). Navrhovaný časový rozsah platnosti pak vychází z grafu měřením zjištěných hodinových intenzit. Posuzovateli se jeví jako přijatelná hodnota hodinových intenzit 100 voz./hod. Hodnota 100 voz./hod. byla dle grafu překročena ráno mezi 8:00-9:00 hodinou, tedy poměrně krátce, odpoledne pak mezi 14:00-18:00 hodinou. Posuzovatel tedy navrhuje časový rozsah dopravního omezení stanovit Po-Pá 14:00-18:00 hodin, ranní špičku (8:00-9:00 hodin) ponechává na úvaze objednatel studie, avšak z hlediska srozumitelnosti opatření (resp. dopravního značení) se doporučuje regulovat pouze odpolední časový úsek. V případě zjištění změny dopravního chování lze samozřejmě časový úsek následně upravit.

Zákaz průjezdu motorových vozidel bez cíle v ulici Pod Novým lesem v uvedené časové relaci lze odůvodnit především místními specifiky. Ulice Pod Novým lesem se nachází v rámci stabilizované rezidenční zástavby městské části Praha 6 a sloužit by měla primárně toliko pro přístup k rodinným domům situovaným v lokalitě, pěšímu pohybu obyvatel a místní dopravní obsluze. Tato místní komunikace III. třídy je místní obslužná a není určena pro tranzitní dopravní vztahy. Přesto se v posledních mnoha letech stala velmi vyhledávanou zkratkou pro řidiče projíždějící mezi páteřními komunikacemi, čímž dochází k jejímu nepřiměřenému zatížení motorovou dopravou, a to zcela bez vazby nejen na cíle v daném území, ale též na cíle v územích navazujících (katastr Veleslavín a Vokovice). Základním důvodem pro doporučení místní úpravy provozu na předemtné pozemní komunikaci je zvýšení bezpečnosti silničního provozu, a to zejména z následujících důvodů:

- 1. Ohrožení nejzranitelnějších účastníků silničního provozu. Předemtná ulice Pod Novým lesem nemá oddělené chodníky, komunikace je místy úzká a pohyb vozidel se odehrává v přímé blízkosti chodců (včetně dětí a seniorů). Zvýšená intenzita a rychlost vozidel projíždějících bez cíle v dané lokalitě významně zvyšuje riziko kolizí.*
- 2. Nevhodná technická infrastruktura pro tranzitní provoz. Posuzované ulice v lokalitě jsou ve většině úseku jednopruhové s omezenými výhybnami, nedostatečným rozhledem a v zastavěné části s častým stáním vozidel. Komunikace nejsou konstruovány na větší objem dopravy a de facto ani na obousměrný průjezd vozidel, která lokalitou pouze projíždějí. V důsledku toho se často vozidla nelegálně pohybují i na chodníkových plochách.*
- 3. Četnost rizikových situací a stížnosti obyvatel. Dle podnětů místních rezidentů dochází opakovaně k nebezpečným situacím, zejména v odpoledních hodinách. Místní obyvatelé opakovaně upozorňují na nárůst nehodových situací, nadměrný hluk a exhalace.*
- 4. Eliminace specifického negativního působení projíždějících vozidel taxislužby (zejména v relaci na Letiště Václava Havla) ve spojitosti s problematikou neznalosti místního prostředí, specifik provozu, nebezpečného chování, nerespektování předpisů a příliš úzké vazby na sledování navigace.*

Doporučuje se provést ve zkušebním provozu regulaci průjezdu motorové dopravy v ulici Pod Novým lesem a navazujících komunikačních tazích následujícím způsobem:

V úseku s extravilánovým charakterem, tedy v místech přibližně za objektem č.p. 170/74 ve směru z centra, vytvořit pomocí dopravního zařízení obousměrně úsek vozovky cca 60 m v jednopruhovém obousměrném uspořádání tak, aby zde byl proveden samostatný bezpečný prostor pro chodce oddělený pomocí flexisloupků a vodorovného dopravního značení č. V 4 „Vodicí čára“. Předemtný úsek se doporučuje regulovat nejen omezením kapacity průjezdnosti z hlediska průjezdního profilu, ale též se doporučuje provést úplné zamezení průjezdu motorových vozidel v obou směrech svislým dopravním

značením č. B 11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ v zájmu vytvoření příznivých podmínek pro nemotorovou dopravu, pro dopravní zklidnění, jakož i pro ochranu životního prostředí. Vyloučit provoz motorových vozidel se doporučuje pouze v určitém časovém úseku, zkušebně v době od 14:00 do 18:00 hodin, za pomoci dodatkové tabulky č. E 13 „od 14:00 do 18:00 hod“. Tento časový úsek se doporučuje zejména z toho důvodu, že se jedná o odpolední špičku, ve které je průjezdná doprava pro místní rezidenty nejvíce nežádoucí a problematická, a to z pohledu její vysoké koncentrace ve vazbě na přítomnost rezidentů v místě bydliště.“

Lze tedy shrnout, že předmětný odborný materiál doporučil regulaci pomocí dopravního značení B11 s časovým omezením a to zhruba v polovině délky komunikace (u zahrádek). Jelikož v tomto úseku absentuje chodník a chodci se tak pohybují po vozovce, bylo navrženo umístění koridoru pro chodce, který tak komunikaci zúží na 1 jízdní pruh. Délka opatření byla zvolena s ohledem na vzájemnou viditelnost začátku a konce úseku, aby bylo možné zastavení a vyhnutí protijedoucích vozidel (režim obousměrné jednopruhovému komunikace s výhybními ve smyslu ČSN 736110). Koridor pro pěší tedy nebylo možné dovést až k chodníku na začátku zástavby. Výhoda doporučeného řešení též spočívá v bezproblémovém průjezdu složek IZS, jež při užití výstražných světelných signálů nemusí respektovat dopravním značením dané omezení vjezdu. Časový rozsah platnosti omezení (14:00 až 18:00 hodin pracovních dnů) vychází ze zjištěných hodnot při měření intenzit dopravy. Navržené řešení nijak neomezí bezmotorovou (pěší a cyklistickou) dopravu, která na rozdíl od motorové nezpůsobuje problémy. Řešení doporučené odborným materiálem se MČ Praha 6 i správní orgán rozhodli respektovat. Vedení MČ Praha 6 i správní orgán si jsou vědomi negativních dopadů nejen na obyvatele, kteří se mohli zúčastnit ankety, ale též na další obyvatele, kteří bydlí mimo řešený úsek (kupříkladu v ulicích Veleslavínská, Pod Dvorem, Na Dračkách, ve Vokovické apod.). Zároveň však nemohou ignorovat nárůst intenzit dopravy, která v řešeném území nemá co dělat a argument obecného užívání komunikací nemůže být nadřazen bezpečnosti silničního provozu. Pro obyvatele kupříkladu Veleslavína a Vokovic navržené omezení představuje zajištění možná pár set metrů, možná kilometr, ale pro rezidenty představuje tranzitní doprava snížení kvality bydlení a související snížení hodnoty nemovitostí, či ohrožení jejich bezpečnosti (nejde jen o najíždění vozidel na chodníky, ale též zvýšené riziko střetu například při výjezdu z nemovitosti). Dále je třeba podotknout, že zatímco dojezdová vzdálenost se těmito dotčeným osobám prodlouží, časová ztráta bude minimální a to v důsledku toho, že na trase s dopravním omezením platí rychlostní omezení na 30 km/h, kdežto na objížděné trase platí 50 km/h (dopravní kongesce ve špičkových hodinách na této trase se samozřejmě mohou negativně promítnout do prodloužení časové náročnosti průjezdu). Radnice si je vědoma toho, že navržené řešení přináší negativa nejen pro „dálkovou“ průjezdnou dopravu (například směřující až na letiště, či za hranice metropole), ale též na obyvatele navazujících lokalit, kteří k problémům v řešeném místě přispívají jen v menší míře, bohužel neexistují prostředky, jak rozlišit „dálkovou“ a „lokální“ průjezdnou dopravu. Správní orgán respektuje vůli místních obyvatel, jež byla vyslovena prostřednictvím ankety i vůli samosprávy MČ Praha 6, která navrhovanou změnu podporuje a konstatuje, že sice jde o poměrně razantní řešení, nicméně adekvátní řešenému problému a méně invazivní, než v anketě odsouhlasené pevné přepažení komunikace.

Správní orgán zvažoval, zda nelze nalézt jiné funkční řešení daného problému, kupříkladu zamezení průjezdu pomocí dopravního značení B32 „průjezd zakázán“, bohužel ve shodě s dotčeným orgánem – Policií ČR vyhodnotil tuto alternativu jako nefunkční. Nejde jen o problematickou prokazatelnost porušení tohoto zákazu, ale umístění tohoto značení by stejně nepřineslo negativně dotčeným osobám, bydlícím v navazujících úsecích žádnou výhodu, jelikož ani tito řidiči by nesměli úsekem projet (nemají v omezeném úseku bydliště, nemovitost atd.). Problém by neřešilo ani omezení vjezdu pouze na dopravní obsluhu, jelikož obyvatelé lokalit mimo omezovaný úsek nenaplňují definici dopravní obsluhy a k rezidentům uvnitř omezovaného úseku by se pak nedostaly kupříkladu jejich návštěvy, jež nejsou dopravní obsluhou. Jak se ukazuje, „měkká“ opatření typu omezení rychlosti, či instalace zpomalovacích prahů (oboje aplikováno) zjevně nemají dostatečný odrazovací účinek od využití předmětných komunikací ze strany průjezdné dopravy.

Předkládané řešení tak správní orgán vnímá jako možné a funkční. Opatření je navrženo ve formě přechodné úpravy provozu, ve zkušebním režimu na dobu určitou. V průběhu zkušebního období bude provedeno vyhodnocení účinnosti opatření a rozhodnuto o jeho případném prodloužení, úpravě nebo zrušení. Časová a zkušební forma opatření umožní pružné přizpůsobení dle skutečných dopadů a zpětné vazby veřejnosti.

Na základě veřejného setkání s občany bylo do projektu zapracováno ještě umístění zpomalovacího polštáře do ulice Nad Hradním potokem, před přechodem pro chodce u křižovatky s Veleslavínskou. V tomto místě je špatný výhled na chodce, vstupující na přechod od severu, tudíž je třeba motivovat řidiče ke snížení rychlosti. Většina tranzitu totiž v dané křižovatce odbočuje vpravo směrem k Evropské,

tudíž nedávají přednost v jízdě a nezřídka tedy křižovatkou projíždějí rychlostí, která není přiměřená možnému výskytu chodce na přechodu.

Tato přechodná úprava provozu stanovuje v určitém časovém úseku zákaz průjezdu motorových vozidel bez cíle v ulici Pod Novým lesem, Praha 6 a je stanovena za účelem ochrany bezpečnosti dopravy. Jak již bylo uvedeno, dotčená lokalita, zahrnující rezidenční zástavbu Veleslavína, je dlouhodobě vystavena zvýšené intenzitě silniční dopravy, která má převážně průjezdní (tranzitní) charakter. Tato doprava územím pouze projíždí bez vazby na místní cílovou destinaci (bydliště, služby, zásobování apod.). Výsledkem negativních externalit této průjezdné dopravy je nepřiměřené zatížení místní dopravní infrastruktury a významná rizika v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Zásadním důvodem pro stanovení přechodní úpravy provozu je ochrana bezpečnosti silničního provozu v obytném prostředí, a to zejména s ohledem na možné ohrožení zranitelných účastníků provozu – v rezidenční oblasti se převážně pohybují chodci, děti, senioři a cyklisté. Tito účastníci provozu jsou průjezdnou dopravou nadměrně ohroženi, neboť řidiči, kteří územím pouze projíždějí, často nedodržují přiměřenou rychlost, nevěnují dostatečnou pozornost prostředí a nejsou motivováni k opatrnému chování. V celém komunikačním tahu je přinejmenším částečně nevhodná dopravní infrastruktura – místní komunikace nejsou určeny pro nadměrnou intenzitu a dynamiku tranzitní dopravy. Jak bylo identifikováno v rámci bezpečnostní inspekce, lokálně se zde nacházejí úzké profily, je zde omezený rozhled, je zde realizován smíšený provoz chodců (lokálně chybějící chodníky), cyklistů a automobilů. Tyto skutečnosti vedou ke zvýšenému riziku nehod a kolizních situací. Podstatným aspektem pro schválení tohoto opatření je taktéž v místě zjištěný negativní vliv na subjektivní vnímání bezpečí – vysoká intenzita průjezdné dopravy vede k tomu, že obyvatelé předmětné lokality se necítí bezpečně ve svém okolí, omezují pohyb dětí venku, snižuje se míra využívání veřejných prostor a narušuje se přirozená funkce obytného prostředí. Tento předpoklad reprezentuje též výše provedená a odkazovaná anketa.

Správní orgán projednal postupem podle ust. § 77 odst. 3 zákona o silničním provozu věc s dotčeným orgánem, kterým je na základě ust. § 77 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu a podle ust. § 172 odst. 1 správního řádu pro místní a účelové komunikace policie. Podkladem pro vydání tohoto opatření obecné povahy je souhlasné stanovisko Policie České republiky, Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy, odbor služby dopravní policie, oddělení dopravního inženýrství, pod č.j. KRPA-199823-1/ČJ-2025-0000DŽ dne 23.06.2025.

V souladu s ustanovením § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu správní orgán nedoručuje návrh opatření obecné povahy a nevyzývá dotčené osoby k podávání připomínek nebo námitek, neboť se jedná o stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích.

Správní orgán zvažoval proporcionalitu opatření a je toho názoru, že navržené opatření je přiměřené sledovanému cíli, neboť nevylučuje přístup obyvatel, návštěv, zásobování a ani složek IZS, tedy zásadně nenarušuje základní dopravní obslužnost oblasti. Předmětné opatření směřuje výhradně proti vozidlům, která předmětným komunikačním tahem (Pod Novým lesem → Nad Hradním potokem → Veleslavínská) pouze projíždějí bez jakékoliv vazby na lokalitu. Nutno taktéž konstatovat, že alternativní trasy tranzitní dopravy jsou k dispozici po komunikacích vyšší třídy (Evropská, Na Petřínách), které jsou pro tento účel určeny. Ke kritériu přiměřenosti lze tedy uvést, že dané opatření chrání veřejný zájem na bezpečnosti dopravy, a neexistuje jiné mírnější opatření, které by vedlo ke stejnému účinku.

Z hlediska souladu s koncepcemi v oblasti dopravy lze uvést, že opatření odpovídá strategickým dokumentům města i státu, zejména Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, Strategii bezpečnosti silničního provozu ČR 2021–2030, Plánem udržitelné mobility Prahy a okolí, kteréžto shodně podporují ochranu zranitelných účastníků a zkldňování dopravy v obytných územích.

Lze uzavřít, že s přihlédnutím k výše uvedeným důvodům je zavedení zákazu průjezdu motorových vozidel bez cíle v určitém časovém úseku pracovních dní (14:00 až 18:00 hodin) v ulici Pod Novým lesem důvodné a odůvodněné z hlediska ochrany bezpečnosti provozu, zdraví a také veřejného pořádku v širším slova smyslu. Opatření tedy podle přesvědčení správního orgánu odpovídá zásadě proporcionality a sleduje legitimní cíl ochrany života a zdraví zranitelných účastníků silničního provozu v souladu s veřejným zájmem. Tímto opatřením schválená regulace průjezdné dopravy v oblasti rezidenční zástavby je nezbytná a důvodná.

Poučení:

Podle § 173 odst. 2 správního řádu proti opatření obecné povahy nelze podat opravný prostředek. Ve smyslu § 101a - 101d zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, v platném znění, je možný přezkum u soudu.

Správní orgán si vyhrazuje právo toto stanovení přechodné úpravy provozu na pozemní komunikaci 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. Stanovení přechodné úpravy provozu nenahrazuje povolení, stanovisko, posouzení, případně jiné opatření správního orgánu vyžadované zvláštními předpisy.

V souladu s ustanovením § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu nabývá opatření obecné povahy pro stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích účinnosti pátým dnem po vyvěšení.

Do opatření obecné povahy a jeho odůvodnění může každý nahlédnout u správního orgánu, který opatření obecné povahy vydal. Toto opatření obecné povahy nabývá účinnosti pátým dnem po vyvěšení.

„otisk úředního razítka“

Ing. Bc. Miroslav Sachl, LL.M., v. r.
vedoucí oddělení
(podepsáno elektronicky)

Tato veřejná vyhláška musí být vyvěšena po dobu 15 dnů.

Vyvěšeno:
Sejmuto:

Příloha
situace dopravního značení

Rozdělovník

Dotčené osoby:

1. Doručení veřejnou vyhláškou bude provedeno v souladu s § 25 správního řádu tak, že se písemnost vyvěsí na úřední desce ÚMČ Praha 6 a současně bude zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup. Patnáctým dnem po vyvěšení bude písemnost považována za doručenou.

Dotčený subjekt:

2. TSK hl.m. Prahy, a.s., odd. správy DZ, Veletržní 1623/24, 170 00 Praha 7 (IDDS: mivq4t3) – k realizaci

Dotčený orgán:

3. Policie ČR – KRPA/OSDP

Vyvěšeno:
Sejmuto: