

Městský úřad Kolín

Odbor dopravy

Karlovo náměstí 78, 280 12 Kolín I

tel.: 321 748 111

e-podatelna: posta@mukolin.cz, web: http://www.mukolin.cz

pracoviště: Na Valech 72, 280 12 Kolín II



Obec Břežany I.
Břežany I, 67
280 02 Břežany I

Vaše čj. (zn.):
Číslo jednací: MUKOLIN/OD 71841/22-vol
Spisová zn.: OD 8594/2022

IČ: 00235270

Počet listů: 8
Příloh/listů: 1/4

a

Krajská správa údržba silnic Stř. kraje.,
p.o.
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Vyřizuje: Vladimír Volf
Telefon: 321 748 107
E-mail: vladimir.volf@mukolin.cz

IČ: 00066001

Datum: 08.09.2022

OZNÁMENÍ VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU **opatření obecné povahy** **Stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci**

Městský úřad Kolín, odbor dopravy, jako příslušný orgán státní správy podle § 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 č. 361/2000 Sb.“), na podkladě podnětu Obce Břežany I se sídlem Břežany I, čp. 67, 280 02 Kolín, IČ 00235270 a po předchozím písemném vyjádření Policie ČR Krajského řed. policie Stř. kraje, dopravního inspektorátu Kolín, postupem podle § 171 a násl. části šesté zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“) dle § 77 odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb.

stanovuje

místní úpravu provozu na silnicích č. III/12541, III/33415, III/12538 a III/01217 v obcích Břežany I a Chocenice a jedné místní komunikaci v obci Chocenice takto:

Svislé i vodorovné dopravní značení (dále jen DZ) a dopravní zařízení bude při uvedených silnicích III. tříd a místní komunikaci **upraveno (instalováno, nahrazeno či vyznačeno)** v místech dle sit. schémat, která jsou přílohou a zároveň nedílnou součástí tohoto stanovení.

Místní úprava provozu spočívá v případě křižovek silnic III. tříd v uvedených obcích a jedné křižovatky dvou silnic III. tříd s místní komunikací v obci Chocenice dle schémat v příloze v náhradě stávajícího nebo v instalaci či vyznačení nového svislého i vodorovného dopravního značení upravujícího přednost „Dej přednost v jízdě!“ za „Stůj, dej přednost v jízdě!“, tj. nahrazení DZ P 4 (Dej přednost v jízdě!) za DZ P 6 (Stůj, dej přednost v jízdě!), v případě vodorovného DZ V 6a (Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!) za DZ V 6b (Příčná čára souvislá s nápisem STOP), na silnici III/12541 před křižovatkou se silnicí III/33415 v Břežanech I v instalaci DZ IJ 4c (Zastávka autobusu) doplněného dod. tabulkou E 7b (Směrový šipka pro odbočení) pro upozornění na existenci nebezpečně situované autobusové zastávky těsně za obloukem křižovatky při odbočování vpravo ve směru od Blinky, v instalaci dopravního zařízení odrazového zrcadla v téže křižovatce pro umožnění náležitého a včasného rozhledu ve směru k uvedené autobusové zastávce ještě před odbočením k této od Blinky, ve vyznačení vodorovného dopravního značení V 18 (Optická psychologická brzda) na silnici III/12541 v Chocenících před křižovatkou s místní komunikací a silnicí III/12538 ve směru od Bříství, za uvedenou křižovatkou na začátku místní komunikace v instalaci DZ B 13 (Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez) s uvedením údaje 12 t a ve zřízení

Zóny s dopravním omezením nejvyšší dovolené rychlosti 40 km/hod. s užitím DZ IZ 8a a IZ 8b na všech příjezdových silnicích III. tříd do obou obcí Břežany I i Chocenice.

Další podmínky:

- 1) Realizaci místní úpravy provozu zajistí vždy správce komunikace dotčené místní úpravou provozu, tj. na místní komunikaci v obci Chocenice Obec Břežany I, na silnicích III. tříd jejich správce Krajská správa a údržba silnic Stř. kraje, p.o., s výjimkou DZ IJ 4c doplněného dod. tabulkou E 7b a odrazového zrcadla v obci Břežany I, které budou instalovány na náklady žadatele, tj. Obce Břežany I, vše v termínu do 10.11.2022 (zazší termín byl stanoven s ohledem na již horší klimatické podmínky pro realizaci vodorovného dopravního značení).
- 2) Instalace dopravního značení a dopravního zařízení obcí Břežany I IJ 4c, E 7b a odr. zrcadla při silnici III. třídy v obci Břežany I bude předem konzultována se zástupcem správce předmětné silnice (KSÚS Stř. kraje, p.o.), kontakt cestmistr p. Milan Havránek, tel. 778761622. Zrcadlo musí být instalováno tak, aby umožňovalo účastníkům silničního provozu při vjezdu do křižovatky ve směru od Blinky výhled vpravo na autobusovou zastávku. Proto bude nezbytné zajistit v místě i nezbytný průřez vegetace. Po instalaci bude značení IJ 4c a E 7b protokolárně předáno uvedenému správci silnic a stane se tak ve smyslu ust. § 12 odst. 1 písm. d) zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů součástí přilehlé silnice. Jeho další správu a údržbu již bude zajišťovat uvedený správce silnic.
- 3) Žadatel zajistí nezbytný ořez vegetace při stanoveném odrazovém zrcadle v křižovatce silnice III/12541 x III/33415 v Břežanech I a stejně tak se doporučuje zajistit ořez jehličnanu při výjezdu z místní komunikace na silnici III/12541 v obci Chocenice, kde sice stanovenou úpravou provozu (Stůj, dej přednost v jízdě!) bude bezpečnost silničního provozu zvýšena, ovšem umožnění potřebných rozhledových poměrů v rozhledovém trojúhelníku křižovatky by bylo daleko účinnějším opatřením.

Důvod místní úpravy provozu:

Místní úprava provozu se na podkladě podnětu žadatele stanovuje pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích v obcích Břežany I a Chocenice. Jejím předmětem je celkové (plošné) zklidnění dopravy zónovým značením v obou obcích snížením nejvyšší dovolené rychlosti na 40 km/hod. a vyznačení vod. DZ Optické psychologické brzdy na silnici III/12541 v obci Chocenice (ve směru od Bříství) před křižovatkou se silnicí III/12538 a místní komunikací, která by měla rovněž usměrnit případné nedisciplinované řidiče při překračování nejvyšší dovolené rychlosti při průjezdu danou obcí, dále se úprava provozu stanovuje pro „zviditelnění“ autobusové zastávky v obci Břežany I nacházející se těsně za obloukem křižovatky, kterou v současné době řidič před odbočením vpravo k této nemůže očekávat, čehož bude dosaženo jednak instalací DZ upozorňujícího na uvedenou skutečnost ještě před odbočením k autobusové zastávce ze směru od Blinky a dále instalací odrazového zrcadla v křižovatce tak, aby toto umožňovalo řidiči včasný výhled na autobusovou zastávku a vyloučila se tak možnost vzniku nebezpečných či kolizních situací, kterých byl správní orgán při posouzení návrhu na místě samém svědkem dne 2.6.2022, dále v křižovatkách silnic III. tříd včetně jedné křižovatky s místní komunikací bude stávající DZ „Dej přednost v jízdě!“ nahrazeno DZ „Stůj, dej přednost v jízdě!“ a do místní komunikace v obci Chocenice proti vyústění silnice od Libodřic bude zákaz vjezdu vozidel nad 12 t.

Dopravní značení musí provedením odpovídat vyhlášce č. 294/2015 Sb. ve znění pozdějších předpisů, ČSN EN 12899-1, Technickým podmínkám TP 133 – Zásadám pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích a být osazeno ve stanovené výšce a vzdálenosti podle Technických podmínek TP 65 – Zásad pro dopravní značení na pozemních komunikacích.

Dopravní zařízení musí být umístěno v souladu s Technickými podmínkami TP 119 – Odrazová zrcadla a být schváleno Ministerstvem dopravy k používání na pozemních komunikacích (seznam výrobků vybavení pozemních komunikací – platnost od 1.4.2007).

Platnost místní úpravy provozu není časově omezena.

Odůvodnění

Městský úřad Kolín, odbor dopravy obdržel dne 10.5.2022 podnět Obce Břežany I se sídlem Břežany I, čp. 67, 280 02 Kolín k místní úpravě provozu dle studie nazvané „Studie dopravy v obci Břežany I na průtahu silnice III/12541“, zpracovatel: České vysoké učení technické v Praze, fakulta dopravní, duben 2022. Předmětem návrhu bylo dle již uvedeného přijetí dílčích dopravních opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu v obcích Břežany I a Chocenice. Původní návrh žadatele dle jím doložené studie dopravy správní orgán upravil (zredukoval i doplnil) a to s dále uvedeným odůvodněním: Původně navržené snížení nejvyšší dovolené rychlosti na 30 km/hod. (tzv. „Zóna 30“) dle odůvodnění ve studii vyhodnotil správní orgán jako nedůvodné pro vyhovění žádosti a ve výsledku

by znamenalo neopodstatněné omezování plynulosti silničního provozu na hlavním průtahu obcí, neboť důvodem pro přijetí požadovaného dopravního omezení bylo dle návrhu nedodržování nejvyšší dovolené rychlosti některými řidiči při průjezdu obcemi na podkladě zjištění takového chování radarem. Tato skutečnost ale nemůže zakládat potřebu přijetí požadovaného opatření. Zákon č. 361/2000 Sb. jasně stanovuje, že pro zajištění bezpečnosti silničního provozu je v obci dostačující nejvyšší dovolená rychlost 50 km/hod.. Pouze v odůvodněných případech, a ty správní orgán ve studii neshledal, lze přistoupit ke snížení této rychlosti. Správní orgán však snížení nejvyšší dovolené rychlosti přesto navrhl, a to na hodnotu 40 km/hod. z důvodu absence chodníků v obou obcích (až na výjimky jejich dílčích krátkých úseků) podél průtahových komunikací, neboť chodci tak musí užít k chůzi vozovku, což vyhodnotil tak, že stávající nejvyšší dovolená rychlost (50 km/hod.) by nemusela být dostačující pro zjištění bezpečnosti silničního provozu. Průtahové komunikace zastavěnými územími obcí by měly umožnit tranzitní dopravě bez problémů tyto zastavěné celky překonat a není žádoucí, aby na těchto hlavních dopravních tazích docházelo k omezování plynulosti silničního provozu, pokud pro to nejsou zcela opodstatněné důvody, kterými nemůže být dle studie překračování nejvyšší dovolené rychlosti při průjezdu obcí. Navržené snížení nejvyšší dovolené rychlosti na 40 km/hod. by mělo být dostatečným opatřením pro zajištění bezpečnosti silničního provozu i současně impulzem pro Obec Břežany I, aby pro zvýšení bezpečnosti chodců prověřila např. možnost vybudování samostatných chodníků v obou obcích, které by zajistili chodcům nejvyšší ochranu či nedisciplinovanost některých řidičů co do překračování nejvyšší dovolené rychlosti v obci řešila jinak (např. instalací radarů, viz. ještě dále). Požadované vyloučení dopravy nad 12 t přes průtahové silnice obou obcí správní orgán rovněž z návrhu vypustil, neboť návrh nebyl vypracován koncepčně co do lokálních omezení provozu ani v širších souvislostech. Dle studie by např. doprava nad 12 t po příjezdu do centra obce Břežany I od státní silnice I/12 se musela zcela nepochopitelně buďto otáčet nebo couvat, neboť pro směr přímý na Chocenice či vpravo na Poboří byl navržen zákaz vjezdu pro tuto dopravu, čili by se tato ocitla ve slepé komunikaci, což by bylo ne zcela smysluplné, a proto nebylo možné takový návrh akceptovat. Odůvodnění požadovaného omezení nedostatečnými směrovými poměry při průjezdu soupravových vozidel křižovatkami nemohlo být rovněž důvodné. To by pak nebylo možné užít žádných křižovatek na silnicích III. tříd pro danou dopravu. Zákazové značení v křižovatce silnic III/12541 x III/33415 v Břežanech I bylo ve studii navrženo v oblouku křižovatky, což je rovněž zcela nepřípustné dle předpisů, před křižovatkami návrh postrádal předběžnou informaci o zákazech, tj. nemožnosti pokračovat v jízdě v daném směru za křižovatkou. Proto pro celkovou nekonceptnost nemohlo být návrhu v tomto bodě vyhověno a ve výsledku by jeho přijetím došlo pouze k přesunu předmětné dopravy na nejbližší silniční síť, což je nežádoucí (viz. odůvodnění ještě dále). V zásadě ani samotná studie, byť omezení navrhla, jej zároveň bez řešení v širších souvislostech nedoporučila, viz. citace studie: „*S tímto opatřením je však potřeba řešit širší vztahy o úpravě SDZ okolních obcí pro dodržení logiky a zákazu vjezdu vozidel nad vyznačenou mez.*“ Takovouto koncepcí si však musí nechat vyhotovit žadatel, toto není povinností správního orgánu, který ze zákona pouze stanovuje úpravu provozu. Správní orgán z návrhu dále vypustil instalaci výstražného značení (bez jeho konkretizace ve studii) na možný pohyb dětí v blízkosti autobusové zastávky v obci Břežany I, neboť k takovému účelu předmětné výstražné značení (Děti) neslouží. Již samotný označnický autobusové zastávky dává řidiči informaci o její existenci, a tudíž současně, že se zde mohou ve větší míře pohybovat chodci tj, včetně dětí, což nelze dublovat ještě výstražným značením upozorňujícím na existenci dětí v blízkosti zastávky. Tento problém (včasné upozornění na existenci autobusové zastávky za obloukem křižovatky) správní orgán navrhl řešit instalací DZ IJ 4c (Zastávka autobusu) doplněného dod. tabulkou E 7b (Směrová šipka pro odbočení) těsně před odbočením vpravo k zastávce směr Poboří, aby řidiči byli včas na existenci autobusové zastávky upozorněni. Do návrhu bylo dále doplněno odrazové zrcadlo ve stejné křižovatce v Břežanech I pro umožnění včasného rozhledu na autobusovou zastávku před odbočením vpravo k této, aby měl řidič včas přehled o situaci v provozu při autobusové zastávce (např. stojící autobus na konci křižovatkového oblouku) a mohl tak přizpůsobit své chování situaci v provozu. Jako doplňující opatření byl navržen ještě nezbytný ořez vegetace v místě inavrženého odr. zrcadla pro zajištění jeho funkčnosti stejně jako v Chocenicích, kde při navržené „stopce“ při výjezdu z místní komunikace na silnici III/12541 brání ve výhledu vlevo v rozhledovém trojúhelníku vzrostlý jehličnan. Návrh byl žadatelem odůvodněn potřebou zvýšení bezpečnosti silničního provozu na komunikacích v obcích Břežany I a Chocenice.

Návrh místní úpravy provozu správní orgán ve smyslu ust. § 77 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb. správní orgán projednal s dotčeným orgánem policie ČR, který se k tomuto vyjádřil opatřením vydaném pod č.j. KRPS-129795-2/ČJ-2022-010406.

Na podkladě podaného návrhu místní úpravy provozu provedl zdejší správní orgán společně se zástupcem Krajské správy a údržby silnic Stř, kraje, p.o. (správce silnic) dne 2.6.2022 jeho posouzení na místě samém a pořídil z místa fotodokumentaci. Právě při tomto posouzení byl správní orgán

svědkem kolizní situace při autobusové zastávce, na podkladě čehož návrh žadatele doplnil o již uvedené odrazové zrcadlo. Jednalo se o manévr odbočujícího vozidla vpravo k předmětné autobusové zastávce, při níž právě zastavil autobus. Řidič odbočující tímto směrem na poslední chvíli situaci zvládl a na stojící autobus zareagoval zastavením, po několika vteřinách však, byť bez jakékoli možnosti rozhledu do protisměru, autobus objel. Toto zjištění vedlo správní orgán k nezbytnosti doplnění návrhu dle již uvedeného. Dalším zjištěním na místě bylo nepovolená instalace DZ B 20a (Nejvyšší dovolená rychlost – 30 km/hod.) s dod. tabulkou se symbolem koně pod DZ „Obec“ Chocenice na silnici III/12541. Dle vyjádření přítomného zástupce správce silnice si značení měla instalovat Obec Břežany I, která však dle svého vyjádření ze dne 16.6. toto odmítla (citace: „S umístěním značky s údajem „30“ v obci Chocenice, nemá navrhovatel nic společného.“), což je však zarážející a nevěrohodné tvrzení, neboť když správní orgán vyzval správce silnice k neprodlenému odstranění nepovoleného dopravního značení, tak si jej p. starosta obce Břežany I Michal Černík dle potvrzení správcem silnice osobně vyzvedl v areálu vrátnice cestmistrovství KSÚS SK, p.o. v Kolíně, vedoucím střediska Silnice Čáslav-Holding, a.s.. Na podkladě uvedené skutečnosti má správní orgán právo se domnívat, že p. starosta ve věci neříkal pravdu. Protože správní orgán dospěl po celkovém posouzení návrhu k závěru, že žádosti nelze v požadovaném rozsahu vyhovět, následující den 3.6.2022 vydal žadateli vyjádření k předložené studii obsahující navrhované úpravy správního orgánu a vyzval jej, aby na toto dle potřeby reagoval s tím, že po případném vyjádření žadatele by již následně postupoval standardně dle zákona, tj. s posuzováním již upraveného návrhu správním orgánem. Ve věci dále dodal, že není možné řešit potřebu odklonu těžší dopravy na nejbližší silniční síť (což bohužel ani studie sama neřeší) a zatěžovat tak nejbližší silniční silnic (silnice III. tříd) s obdobnými parametry, což není koncepční řešení.

Na uvedené vyjádření MěÚ Kolín odboru dopravy ze dne 3.6.2022 reagoval žadatel odpovědí ze dne 16.6.2022. V té souhrnně uvedl, že trvá na svém návrhu v rozsahu dle podání. Správní orgán toto nemohl dle již uvedeného odůvodnění akceptovat, ale ztotožnil se se závěrem odpovědi pod bodem II., tj. že pakliže dochází k obdobným podnětům na omezení těžší dopravy stran dalších obcí, že je třeba tento problém řešit nikoli lokálně a zatěžovat tak nejbližší silniční síť, ale koncepčně, a proto tímto

ž á d á

Krajský úřad Stř. kraje, odbor dopravy o metodickou pomoc jak postupovat či řešit podněty, zpravidla obcí, s požadavky na vyloučení těžší dopravy přes jejich zastavěná území. Správní orgán rozumí tomu, že silniční síť je se vzrůstající frekvencí dopravy stále více zatěžována a starostové jednotlivých obcí jsou tak zejména svými občany „tlačeni“ k přijetí opatření pro zlepšení životních podmínek v obci, správní orgán je však názoru, že toto není možné řešit lokálními omezeními provozu a případným vyhováním žádostí tak zatěžovat nejbližší silniční síť s obdobnými parametry a obce, navíc těžko pak zdůvodnitelným odůvodněním, proč na stejné silnici v jedné obci může být vyloučen provoz těžké dopravy a v jiné to možné není. Navíc by v takových případech hrozila i řetězová reakce a dopravní omezení by tak mohlo postupně expandovat, což nemůže být koncepčním řešením.

K podání Obce Břežany I ze dne 16.6.2022 dále:

Pokud jde o odkaz na postoj orgánu policie ČR k návrhu místní úpravy provozu, tento je pro správní orgán pouze podpůrným podkladem, nikoli závazným. Správní orgán dále uvádí, že je příslušným správním orgánem ke stanovování místní či přechodné úpravy provozu ze zákona č. 361/2000 Sb., na podkladě návrhu takové úpravy, který dle potřeby v případě zjištění nedostatků pouze upraví a následně místní úpravu provozu stanoví, nikoli, že by byl povinen na podkladě podání vytvářet či zadávat další podklady koncepčního řešení úpravy provozu, k tomu povinen není. Pokud jde o povinnost úhrady nákladů za realizaci místní úpravy provozu a požadavek žadatele, aby např. odr. zrcadlo hradil správce silnice, k tomu správní orgán uvádí, že žádný právní předpis v ČR nestanoví, jaký subjekt by měl hradit náklady spojené se změnou místní úpravy provozu. Častou praxí je, že žadatel nese veškeré náklady na sobě a v případě, že úprava provozu se týká pozemní komunikace jiného vlastníka (jako v daném případě např. KSÚS SK, p.o.), tak mu po instalaci značení toto protokolárně předá, a to se pak stává součástí pozemní komunikace dle ust. § 12 zákona č. 13/1997 Sb, ve znění pozdějších předpisů a správce komunikace pak již zajišťuje jeho další správu a údržbu. V daném případě správní orgán žádost Obce Břežany I projednal se zástupcem KSÚS SK, p.o., který v rozsahu dle stanovení s úhradou nákladů na silnicích III. tříd souhlasil s výjimkou citovaného odr. zrcadla, které i odmítl vzít následně do své správy, neboť se netýká přímo rozhledových poměrů v křižovatce silnic v jejich správě, ale nedostatečných rozhledů k nešťastně umístěné autobusové zastávce těsně za obloukem křižovatky ve směru na Poboří, stejně jako instalaci informativního značení ve vztahu k autobusové zastávce, které nebude hradit, ale alespoň převezme následně do své správy a údržby. Na podkladě uvedeného je zřejmé, že přístup KSÚS SK, p.o. byl k žádosti obce Břežany I velmi vstřícný, neboť žadatel mohl nést veškeré náklady. Pokud se jedná o výtku, že správní orgán polemizuje se závěry renomovaných odborníků v případě nevyhovění návrhu na snížení nejvyšší dovolené rychlosti na 30 km/h, tak k této lze uvést, že ať již jakýkoli renomovaný subjekt návrh vytvoří, ještě to nemusí být zárukou toho, že jeho úsudek je správný. Naopak správní

orgán je povinen se zabývat návrhem v jakékoli úrovni jeho zpracování (odborný i laický) a je pak zodpovědný za stanovenou úpravu provozu. Je to jeho právo i povinnost, a proto úvaha o polemice se závěry renomovaných odborníků je zcela lichá. S odůvodněním návrhu na snížení nejvyšší dovolené rychlosti v obou obcích na hodnotu 30 km/hod. z důvodu překračování nejvyšší dovolené rychlosti některými řidiči nesouhlasíme. Úvahy, že podklady vyhotovené odborníky jsou absolutní pravdou, jsou mylné. Dle odůvodnění původního návrhu by tak na průtahu každé obce, kde by bylo měřením zjištěno překračování nejvyšší dovolené rychlosti (jako v daném případě), mohlo být toto důvodem k přijetí opatření ke snížení nejvyšší dovolené rychlosti v obci vyplývající ze zákona č. 361/2000 Sb., což samozřejmě možné není. Jak jsme uvedli v našem vyjádření (odpovědi Obci Břežany I ze dne 3.6.2022), k návrhu na snížení nejvyšší dovolené rychlosti v obci vyplývající ze zákona lze přistoupit jen opravdu v odůvodněných případech. Překračování nejvyšší dovolené rychlosti v obci je sice častým nešvarem při průjezdu zastavěnými územími obecně, ale nemůže být důvodem pro snížení nejvyšší dovolené rychlosti. Přijetí opatření z uvedeného důvodu by bylo neoprávněným omezováním plynulosti silničního provozu, s čímž nelze souhlasit. K navrhovanému snížení nejvyšší dovolené rychlosti na 30 km/hod. (případně 40) se na průtazích obcemi přistupuje zpravidla v případech, kdy nejvyšší dovolená rychlost v obci vyplývající ze zákona (50 km/hod.) je vyhodnocena pro bezpečnost silničního provozu již jako nedostačující. Takovým důvodem je např. existence školního zařízení při komunikaci, dopravně technický stav komunikace v podobě prudkých serpentín, jedná-li se o zcela nepřehledný úsek, absence chodníků při průtahových silnicích, kde chodci musí užít k chůzi frekventovanou vozovku apod.. Z uvedených příkladů by se pro snížení nejvyšší dovolené rychlosti v případě vašich obcí vztahoval pouze faktor absence chodníků při průtahu, respektive ve větší části obce, což správní orgán v návrhu zohlednil, a rychlost snížil na 40 km/hod., což je v takových případech obvyklé opatření na páteřní silniční síti v obcích. Současně však uvádíme, že jedna věc je bezpečnost silničního provozu a druhá plynulost silničního provozu. Je nutno si uvědomit, že na průtahových úsecích silnic je zájmem nejen bezpečnost, ale i plynulost sil. provozu, aby negativa z dopravy byla minimalizována a tranzitní doprava z obcí lidově řečeno co nejrychleji „mizela“ a nevytvářela dopravní problémy. Ke snížení rychlosti na 40 km/hod. nepřistoupil zdejší správní orgán na podkladě návrhu žadatele, který posoudil jako neopodstatněný, ale z důvodu absence chodníků podél průtahových komunikací, a tudíž z důvodu potřeby zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zejména ve vztahu k chodcům, kteří musí komunikaci užívat. Dále je nutno poznamenat, že zpracovatel studie pro přijetí navrhovaných opatření vycházel i ze zjištění dopravní nehodovosti ve sledovaném území za posledních cca 6 let (od 1.1.2016 do 28.2.2022), přičemž ve sledovaném období byla zaznamenána pouze jedna nehoda, a to bez následku usmrcení nebo těžkého zranění, ale pouze s hmotnou škodou. Nehoda se udála v oblasti křižovatky silnic III/12541 x III/33415 v Břežanech I. Jednalo se o střet vozidla s pevnou překážkou (stromem), kde řidič pod vlivem alkoholu nepřizpůsobil rychlost stavu vozovky. Čili ani faktor nehodovosti přímo nepřisvědčuje nutnosti přijetí zásadních opatření. Z celkového posouzení zdejšího správního orgánu je největším handicapem pro bezpečnost silničního provozu v obou obcích absence chodníků a nevhodné umístění již citované autobusové zastávky v Břežanech I situované těsně na konci oblouku křižovatky směr Poboří.

Oznámení o návrhu místní úpravy provozu na pozemních komunikacích bylo opatřením MěÚ Kolín odboru dopravy vydaném pod č.j. MUKOLIN/OD 60120/22-vol (ze dne 24.6.2022) ve smyslu § 172 správního řádu zveřejněno na úřední desce obce od 11.7.2022 do 27.7.2022. Ve stanovené lhůtě do 30-ti dnů ode dne zveřejnění oznámení, kterým je 15-tý den jeho vyvěšení, uplatnili k tomuto námítky:

Eva Pospíšilová, Lošanky 51, 280 02 Lošany ze dne 18.7.2022

Jana Majorová, Chocenice 58, 280 02 Kolín ze dne 19.7.2022

Klára Vaňková, Revoluční 22, 281 51 Velký Osek ze dne 19.7.2022

Tomáš a Klára Popelkovi, Břežany I čp. 78, 280 02 Kolín ze dne 19.7.2022

Obec Břežany I, čp. 67, 280 02 Kolín ze dne 19.7.2022

Richard Bláha, Břežany I, čp. 81, 280 02 Kolín ze dne 20.7.2022

Lukáš Ptáček, Břežany I, čp. 6, 280 02 Kolín ze dne 13.7.2022

Bc. Šárka Nováková, Břežany I, čp. 23, 280 02 Kolín

a dále byla podána petice občanů zastoupených jednatelem panem Bc. Michalem Nykodým, Chocenice 25, 280 02 Kolín.

Obsah všech námitek je v podstatě u všech namítnatelů obdobný. Požadují zejména vyloučení vjezdu nákladní dopravy nad 12 t do obou obcí, což správní orgán z původního návrhu vypustil, dále upozorňují na nedodržování nejvyšší dovolené rychlosti na průtahu obcemi některými účastníky silničního provozu, na negativa z dopravy jako hluk, prach, otřesy, na nedostatečné parametry komunikace pro nákladní dopravu, že v jiných obcích jako např. Kbel, Kbílek se tato problematika řešila, a proto požadují vyloučení dopravy (dle původního návrhu) s odkazem na zpracovanou studii, kterou si zadala Obec Břežany I. Jako poslední byla k návrhu místní úpravy provozu podána ještě petice obyvatel Břežany I a Chocenice za vyloučení dopravy o hmotnosti nad 12 t z průjezdních

pozemních komunikací obce Břežany I a Chocenice, v zásadě se shodným obsahem, jaký byl uveden v podaných námitkách, a proto správní orgán na tuto odpověděl, že požadavky v petici uvedené budou řešeny až tímto opatřením obecné povahy.

O podaných námitkách bylo Městským úřadem Kolín odborem dopravy vydáno následující rozhodnutí, které je podle § 172 odst. 5 správního řádu součástí odůvodnění opatření obecné povahy.

ROZHODNUTÍ

Městský úřad Kolín, odbor dopravy, rozhodl o námitkách Evy Pospíšilová, bytem Lošanky 51, 280 02 Lošany, Jany Majorové, bytem Chocenice 58, 280 02 Kolín, Kláry Vaňkové, bytem Revoluční 22, 281 51 Velký Osek, Tomáše a Kláry Popelkových, obou bytem Břežany I čp. 78, 280 02 Kolín, Obce Břežany I se sídlem Břežany I čp. 67, 280 02 Kolín, Richarda Bláhy, bytem Břežany I, čp. 81, 280 02 Kolín, Lukáše Ptáčka, bytem Břežany I čp. 6, 280 02 Kolín a Bc. Šárky Novákové, bytem Břežany I, čp. 23, 280 02 Kolín proti předmětnému návrhu opatření obecné povahy na průtahových silnicích III. tříd a jedné místní komunikaci v obcích Břežany I a Chocenice spočívajícím v instalaci či vyznačení nového svislého i vodorovného dopravního značení upravujícího přednost „Dej přednost v jízdě!“ za „Stůj, dej přednost v jízdě!“, tj. nahrazení DZ P 4 (Dej přednost v jízdě!) za DZ P 6 (Stůj, dej přednost v jízdě!), v případě vodorovného DZ V 6a (Příčná čára souvislá se symbolem Dej přednost v jízdě!) za DZ V 6b (Příčná čára souvislá s nápisem STOP), na silnici III/12541 před křižovatkou se silnicí III/33415 v Břežanech I v instalaci DZ IJ 4c (Zastávka autobusu) doplněného dod. tabulkou E 7b (Směrový šipka pro odbočení) pro upozornění na existenci nebezpečně situované autobusové zastávky těsně za obloukem křižovatky při odbočování vpravo ve směru od Blinky, v instalaci dopravního zařízení odrazového zrcadla v téže křižovatce pro umožnění náležitého a včasného rozhledu ve směru k uvedené autobusové zastávce ještě před odbočením k této od Blinky, ve vyznačení vodorovného dopravního značení V 18 (Optická psychologická brzda) na silnici III/12541 v Chocenících před křižovatkou s místní komunikací a silnicí III/12538 ve směru od Bříství, za uvedenou křižovatkou na začátku místní komunikace v instalaci DZ B 13 (Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez) s uvedením údaje 12 t a ve zřízení Zóny s dopravním omezením nejvyšší dovolené rychlosti 40 km/hod. s užitím DZ IZ 8a a IZ 8b na všech příjezdových silnicích III. tříd do obou obcí Břežany I i Chocenice, podle § 172 odst. 5 správního řádu takto:

Námítky se zamítají.

Odůvodnění

Správní orgán vyhodnotil podané námítky jako nedůvodnými pro vyhovění požadavku na vyloučení dopravy nad 12 t přes obce Břežany I a Chocenice. Hluk, prach, otřesy, jsou negativy z dopravy, jejichž úroveň se odvíjí z dopravního zatížení pozemní komunikace. Čím je pozemní komunikace vyššího dopravního významu, čili čím je tato dopravně více zatížena, tím jsou také negativa z této vyšší na okolí. To však nemůže být důvodem pro vyloučení této dopravy a zatížení tak touto nejbližší obce a silnice III. tříd s obdobnými parametry. Pokud se jedná o odůvodnění požadavku na přijetí opatření a konstatování, že nejvyšší dovolená rychlost není řidiči v obci dodržována, to je v návrhu řešeno zónovým značením se snížením nejvyšší dovolené rychlosti na 40 km/hod. (nikoli na 30 km/hod. jak bylo původně navrhováno). Protože na kontrolní činnost policie ČR nad dodržováním pravidel silničního provozu se nelze spoléhat (ta je zpravidla nedostatečná), obce si uvedenou nedisciplinovanost některých řidičů mohou řešit ještě např. instalací ukazatelů rychlosti, což má sice spíše psychologický efekt na řidiče, ale z praxe se jedná o celkem účinné opatření, neboť většina řidičů na podkladě zjištění překročení nejvyšší dovolené rychlosti zpomalí. Ještě účinnějším opatřením je instalace radaru se semaforem, kde opravdu jen minimum řidičů projede takzvaně „na červenou“. Co se týče upozornění na nedostatečné parametry silnic pro nákladní dopravu v námitkách uvedené, tak lze konstatovat, že silnice III. tříd jsou v daném území s obdobnými parametry co do jejich šířkového uspořádání, tudíž není důvodným, aby byla doprava nad 12 t z Břežan I a Chocenice převáděna na nejbližší obce a silnice. Co se týče námítky Obce Břežany I, že silnice Poboří – Břežany I (v podání opakovaně obec uvádí místo názvu Poboří název Poboř, což se má správní orgán právo domnívat, že podklady byly pro obec vypracovány jiným subjektem) je široká jen 4 m, tak tento údaj lze označit za zcela vymyšlený nebo má Obec Břežany I nějaké vlastní měřidlo, neboť správní orgán si šíři uvedené silnice přeměřoval. Ta měla v extravilánu mezi obcemi (povrch se zpevněným krytem) 5 m. Při výjezdu z obce Poboří 6,5 m, při vjezdu do obce Břežany I cca 6,7 - 7 m. Bylo by dobré, aby příště si obec ověřila skutečnosti pečlivěji. Námitku o údajném neoprávněném užití podkladů žadatele či zásahů (korekcí) do grafické části návrhu správní orgán odmítá, neboť se jedná o standardní a legální postup správního orgánu. Pokud správní orgán dospěje k závěru, že návrh trpí nedostatky či

vadami, které posoudil, že je nutno upravit, je jeho právem provést nebytnou korekci bez ohledu na to, jaký subjekt návrh vyhotovil. Od toho je příslušným správním orgánem ze zákona ve věci konat. Pokud se jedná o námitky, že v některých obcích (jako např. Kбіlek, Kbel) byla problematika těžké dopravy řešena, k tomu správní orgán uvádí: Ano, lokálně přistoupil zdejší úřad v minulosti k několika málo opárením s vyloučením buďto těžší nebo rozměrnější dopravy přes některé úseky silnic III. tříd. Jednalo se však vždy o případy, kdy již došlo k nějakým zásadním kolizím či k výraznému poškozování silniční sítě, na což nás upozornil nejčastěji její správce a bylo proto nutno bezodkladně jednat. Jednalo se o případy, kdy např. silnice o šíři 4 m mimo zastavěné územní zcela nevyhovovala průjezdu rozměrnějších vozidel, a došlo tak k utržení krajnice i s vozidlem do silničního příkopu, nebo v jiném případě na silnici se stejným šířkovým upořádáním docházelo k neustálému poškozování krajnic od rozměrnější dopravy a nutnosti její zvýšené údržby, další případ byl využívání krátké zkratky silnice III. třídy mezi silnicemi vyšších tříd těžší dopravou, což mělo za následek zvýšeného opotřebování silnice III. třídy, a tudíž i zvýšené náklady na její údržbu. To jsou příklady, kdy jsme vyhodnotili nezbytnost přijetí opatření na omezení buďto těžší či rozměrnější dopravy na silnicích (až již v extravilánu nebo v intravilánu). Důvody uváděné v námitkách (hluk, prach, otřesy ... včetně odůvodnění ve zpracované studii o deficitu v poloměrech nároží křižovatek při odbočování těžkých nákladních vozidel) však nelze považovat jako důvodnými pro přijetí požadovaného dopravního omezení. Jedná se o křižovatky zcela běžné se standardním dopravně technickým uspořádáním. Negativa jako prach, hluk, otřesy ... jsou obecného rázu a týkají se každé obce (dle dopravního zatížení více či méně) a proto tyto nemohou být důvodnými pro vyhovění požadavku. Pokud se jedná o konkrétní případ silnice III. třídy v obci Kbel, zde bylo přijato opatření spočívající v omezení provozu z důvodu, že při silnici s minimálním šířkovým uspořádáním je zde při začátku zastavení ve směru od obce Lošánky komunikace ohraničena oboustranně zdí či nemovitostí a běžnou skutečností bylo, že při střetnutí dvou rozměrnějších vozidel tak muselo jedno zastavit a couvat (navíc ještě před zatáčkou, čili i v méně přehledném úseku), což bylo třeba zcela vyloučit. Protože území v okolí Břežany I je ještě částečně zatíženo i dopravou z nedalekého kamenolomu v Libodřicích, což s sebou samozřejmě přináší zvýšení negativ i ve vztahu k silniční síti a nutnosti její zvýšené údržby a s přihlédnutím, že řada obcí měla s tímto problémem i z důvodu např. překládání vozidel a následné ztrátě kameniva na průtahu obcemi, proběhlo v minulosti několik jednání s provozovatelem kamenolomu, který byl upozorněn na skutečnost s přetěžováním vozidel a vyzván, aby učinil opatření k nápravě. Pro minimalizaci negativ na obce a silniční síť byly současně se správcem silnic (Krajskou správou a údržbou silnic Stř. kraje, p.o.) v minulosti vytipovány trasy pro dopravu z kamenolomu, které by ve vazbě od tohoto zatížili silniční síť a potažmo i obce (co do četnosti obcí na trase) nejméně, přičemž musel být brán zřetel i na existenci mostních objektů na silniční síti, které umožňovaly vedení těžší dopravy. Tak byly oficiálně KSÚS SK p.o. vytipovány jako vhodné tyto trasy: lom Libodřice – Poboří – Hradenín – silnice I/12 u Plaňan, alt. z Poboří na Břežany I a sil. I/12 a v opačném směru lom – Mančice - Pučery – sil. II/125. O tomto záměru byl provozovatel lomu uvědomen a požádán, aby byly tyto trasy dopravou z lomu dodržovány. Zdejší úřad se v minulosti snažil ještě problém dopravy z lomu v Libodřicích řešit jinými způsoby, vždy však řešení ztroskotalo na využití pozemních komunikací v soukromém vlastnictví či z důvodu jiných zájmů subjektů, které by byly řešením odklonu dopravy dotčeny. K námitce o nedostatečných parametrech průtahových komunikací pro nákladní dopravu lze uvést, že stávající síť silnic III. tříd vznikla zpravidla již před mnoha desetiletími, zpravidla ještě na koňské potahy, což již samozřejmě neodpovídá potřebám současného dopravního zatížení silnic rozměrnou automobilovou dopravou. Protože největší finanční prostředky jsou vynakládány zejména do pozemních komunikací vyšších kategorií či tříd (dálnice a silnice I. a II. třídy), je zřejmé, že problém s dopravně-technickým stavem silnic III. tříd bude ještě vyžadovat nějaký čas, než bude vyřešen.

Správní orgán je názoru, že stanovenou úpravou provozu bude docíleno zlepšení podmínek pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu a v případě, že Krajský úřad Stř. kraje, jakožto metodický orgán pro zdejší úřad, na toto opatření zareaguje s řešením, jak přistupovat k podnětům na omezování provozu ve vztahu k těžší dopravě na podkladě (obecně) požadavků obcí, aby řešení bylo smysluplné a nikoli lokální s přenášením problému na nejbližší obce a silniční síť, lze samozřejmě následně přijmout další doplňující opatření. Řešením nemůže být, že si obrazně řečeno jakákoli obec nechá pro podporu svých zájmů vyhotovit posudek v různé úrovni zpracování a domáhat se poté přijetí navrhovaných opatření.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí o námitkách se podle § 172 odst. 5 správního řádu nelze odvolat ani podat rozklad.

Na podkladě rozhodnutí o námitkách a po posouzení celé věci dospěl zdejší správní orgán k závěru, že vydá opatření obecné povahy, kterým stanovil navrženou místní úpravu provozu.

Poučení

Podle § 173 odst. 2 správního řádu nelze proti opatření obecné povahy podat opravný prostředek. Opatření obecné povahy nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky.

otisk úředního razítka

Mgr. Miroslav Babák
vedoucí odboru dopravy

Toto opatření musí být vyvěšeno po dobu 15 dnů.

Vyvěšeno dne Sejmuto dne
Razítko orgánu a podpis osoby, která potvrzuje vyvěšení a sejmutí opatření

Doručuje se:

Veřejnou vyhláškou (ve smyslu § 172 správního řádu)

Obdrží:

Obec Břežany I, Břežany I, čp. 67, 280 02 Kolín
Krajská správa a údržba silnic Stř. kraje, p.o., Zborovská 11, 150 21 Praha 5
Policie ČR, KŘP Stř. kraje, DI, Václavská 11, 280 16 Kolín III
MěÚ Kolín, odbor dopravy (vlastní)

Se žádostí o vyřízení

Krajský úřad Stř. kraje, odbor dopravy, Zborovská 11, 150 21 Praha 5 (viz. str. 4 – žádost)

Se žádostí o vyvěšení na úřední desce obce:

Město Kolín, Karlovo náměstí 78, 280 12 Kolín
Obec Břežany I, Břežany I, čp. 67, 280 02 Kolín