



MHMPXPPEBF89

Úřad MČ Praha - Královice	Číslo dopor.
Došlo dne: 2.10.24	J
Č.j.: 0880	
Přílohy:	

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

Váš dopis zn./ze dne:

Vyřizuje/linka/tel.:

Č. j.:

Filip Kolerus, Ing.

MHMP-1817022/2024/O4/Kf

236004399

Spis. zn.:

Počet listů/příloh: **13/2**

S-MHMP 1179437/2024PKD

Datum:

27. 9. 2024

OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Magistrát hl. m. Prahy, odbor pozemních komunikací a drah, jako příslušný správní úřad podle ust. § 124 odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“), a dále jako příslušný silniční správní úřad podle ust. § 40 odst. 7 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), ve spojení s § 31 odst. 2 zákona č. 131/2002 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s ust. § 171 a § 173 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), na základě oznámení o návrhu opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích č.j. MHMP-1226809/2024/O4/Kf ze dne 17. 7. 2024 a po projednání s dotčeným orgánem Policie ČR, Krajského ředitelství Policie hl. m. Prahy, odboru služby dopravní policie, č.j. KRPA 225300-2/ČJ-2024-0000DŽ ze dne 16. 7. 2024

vydává

podle ust. § 77 odst. 1 písm. c), odst. 5 a § 78 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

opatření obecné povahy - stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích

spočívající v umístění svislého dopravního značení B 4 „12 t“ + E 4 „TRANZIT“ (zákaz vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 t, pro něž užití takto označeného úseku není nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo obvyklého bydliště dopravce nebo řidiče) na komunikacích Evropská za křižovatkou s ul. Drnovská, Drnovská za křižovatkou s ul. K letišti, NN5284 za křižovatkou s ul. Na hůrce, Karlovarská před křižovatkou s ul. Na hůrce, Na Radosti za křižovatkou s ul. NN4195, Poncarova za křižovatkou s ul. NN5282, Cínovecká za křižovatkou s ul. Veselská, NN7091 před sjezdem na ul. Liberecká, Kbelská za sjezdem k ul. Novopacká, Novopacká před sjezdem na ul. Kbelská, a dále svislého dopravního značení B 4 „12 t“ (zákaz vjezdu všech nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 t) na komunikacích Podbělohorská za křižovatkou s ul. Kukulova, NN7214 před vjezdem do Strahovského tunelu, Plzeňská za křižovatkou s ul.

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

Elektronicky podepsáno - 30.09.2024
Jméno: Filip Kolerus
Vydal: CN=ACAEID3.2 - Issuing Certif
Platnost do: 24.10.2024

Bucharova, Vaníčková za křižovatkou s ul. Bělohorská, Roentgenova za křižovatkou s ul. Kukulova, Zahradníčkova za křižovatkou s ul. NN43 a dalšího svislého dopravního značení na místních komunikacích v místech a rozsahu dle přílohy č. 1 dokumentace dopravního značení, která je nedílnou součástí tohoto návrhu, za účelem omezení vjezdu těžkých nákladních automobilů na vybraná území hl. m. Prahy, zejména městských částí Praha 5, 6, 8, 13, 14, 17.

Doba platnosti: **bez omezení**

Podmínky pro realizaci:

1. Platnost tohoto stanovení je podmíněna nabytím účinnosti příslušného opatření obecné povahy podle § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu, které bude v předmětné věci vydávat Ministerstvo dopravy, jakožto příslušný správní úřad ke stanovení dopravního značení na dotčených úsecích dálnice D0 podle příslušných situací dopravního značení, které příložená dokumentace v rámci širších dopravních vztahů rovněž obsahuje (příloha č. 2).
2. Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. a Ředitelství silnic a dálnic, jakožto správci dotčené komunikační sítě, budou při realizaci vydaných opatření postupovat koordinovaně.
3. Realizace opatření na předmětných místních komunikacích bude provedena odbornou firmou v souladu s příloženou dokumentací, prováděcí vyhláškou k zákonu o silničním provozu, příslušnými normami a technickými podmínkami.
4. Případné budoucí úpravy a změny dopravního značení na místních komunikacích mohou být realizovány pouze na základě nově vydaného stanovení místní úpravy provozu.

Opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu nenahrazuje povolení, stanovisko, posouzení, případně jiné opatření dotčeného správního úřadu vyžadované zvláštními předpisy.

Odůvodnění

Na základě žádosti Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s., č.j. TSK/29432/24/2002 ze dne 28. 6. 2024, kterou tato společnost podala na Magistrát hl. m. Prahy dne 1. 7. 2024 poté, co byla rozsudkem Městského soudu v Praze č.j. 18 A 2/2024- 36 ze dne 23. 4. 2024 zrušeno ke dni 30. 9. 2024 opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu č.j. MHMP-1855320/2022/O4/Kf ze dne 23. 1. 2023 a rozsudkem Městského soudu v Praze č.j. 8 A 38/2024- 29 ze dne 19. 6. 2024 zrušeno ke dni 30. 9. 2024 opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu č.j. MHMP-809051/2023/O4/Kf ze dne 18. 4. 2023 v předmětné věci, doplněné dne 16. 7. 2024, správní orgán předložil nový návrh pro stanovení zákazu vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 tun na komunikace Evropská, Drnovská, Na Radosti, Karlovarská, Poncarova, Cínovecká od křižovatky s ul. Veselská, Kbelská od křižovatky s ul. Novopacká (zákaz tranzitu nákladních automobilů nad uvedenou tonáž) a Podbělohorská, Strahovský tunel, Plzeňská od křižovatky s ul. Bucharova, Vaníčková, Roentgenova, Zahradníčkova (zákaz vjezdu všech nákladních automobilů nad uvedenou tonáž).

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

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

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

prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby v chráněném vnitřním prostoru stavby.

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

Dále je v tomto opatření akcentováno znění § 6 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, že místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.

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

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

Z těchto důvodů bylo z hlediska synergie efektů ke splnění cílů zvoleno omezení nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 tun. Pro tuto kategorii vozidel nad uvedenou tonáž není užití navazujících úseků pozemních komunikací nezbytné k dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo obvyklého bydliště dopravce nebo řidiče. Ze stanoveného zákazu vjezdu může v odůvodněných případech příslušný správní úřad udělit výjimku.

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

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

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

Důvod 1 – Omezení tranzitu

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

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

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

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

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

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

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

Důvod 2 – Omezení hluku a vibrací

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

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

eliminovat převládající zdroj – v případě těžkých nákladních vozidel nad 12 t celkové hmotnosti je jím v městském prostředí při rychlostech okolo 50 km/h hluk z motoru.

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

Vyčíslení hlukové zátěže pro potřeby porovnání s hygienickými limity je třeba vždy vztáhnout ke konkrétnímu chráněnému venkovnímu prostoru stavby, tedy konkrétnímu obytnému prostoru (rodinnému domu, bytu, ...). Pro potřeby konkrétního vyčíslení je možné použít v současné době Výpočet hluku z automobilové dopravy – aktualizovaný manuál ve verzi z roku 2020 (dále jen Manuál) nebo jednotnou evropskou výpočetní metodiku Common Noise Assessment Methods in Europe (dále jen CNOSSOS). Manuál (str. 46) pracuje s hladinou akustického tlaku (s použitím váhových filtrem typu A, s hodnotami platnými pro Prahu a výpočtový rok 2020) v hodnotě 74,1 dB pro osobní vozidla a s hodnotou 80,5 dB pro nákladní vozidla, která dále vstupují do výpočtu pro vstupní dopravní intenzity ve skladbě osobní vozidla, nákladní vozidla a těžká nákladní vozidla s nákladními soupravami. Už z tohoto je patrný rozdíl 6,4 dB mezi osobními vozidly a nákladními, který potom ve vzdáleném výpočtovém bodě může znamenat snížení hlukové zátěže o 1 až 3 dB (se zohledněním místních podmínek). Do výpočtu dále vstupují parametry rychlosti, parametry komunikace (sklon komunikace, typ povrchu), dále útlum hluku nad terénem a délkou exponovaného úseku komunikace, útlum hluku překážkou nebo konfigurací terénu, korekce hluku vlivem zástavby, korekce hluku narušením plynulosti dopravního proudu, korekce vlivu zeleně, korekce obměny vozového parku aj. Pro výpočty v podmínkách České republiky se jeví jako přesnější výpočet metodikou Manuálu, poněvadž lépe zohledňuje skladbu a obměnu vozového parku v ČR. Výpočtová metodika CNOSSOS rozlišuje i výpočtové frekvenční pásmo pro každou z 5 kategorií a porovnáním kategorie 1 (osobní vozidla) a kategorie 3 (těžká nákladní vozidla) lze vyčíst (str. 44, tab. III.A.1, a tab. III.A.3), že výpočtové koeficienty jsou o cca 10 až 15 bodů vyšší v kategorii 3 a tím i daný rozdíl v rozmezí 6 až 8 dB mezi těmito kategoriemi.

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

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

Zdroje:

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

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

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

Důvod 3 – Ochrana ovzduší

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

- Expozice koncentracím $PM_{2.5} > 10 \mu g/m^3$ nepříznivě ovlivňují lidské zdraví (WHO).
- Zvýšené koncentrace jemných prachových částic $PM_{2.5}$ představují zvýšené riziko kardiovaskulárních onemocnění.

- Expozice koncentracím B[a]P (benzo[a]pyrenu) > 1 µg/m³ prokazatelně poškozují genetický materiál (WHO).
- Zvýšené koncentrace B[a]P představují riziko nepříznivého ovlivnění těhotenství, respiračních onemocnění u dětí, kardiovaskulárních onemocnění a cukrovky 2. typu u dospělých.

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

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

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

Důvod 4 – Zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy

Doprava vedená nákladními automobily nad 12 t s sebou v městském prostředí přináší negativa v podobě snížení plynulosti a bezpečnosti dopravy dané vlastnostmi těchto vozidel, především jejich hmotností a rozměry (šířka a délka vozidla) a z toho vyplývajících schopností manévrovatelnosti a schopnosti akcelerace a decelerace. Toto prostředí je determinováno četností křižovatek, přechodů pro chodce, míst pro přecházení, přejezdů pro cyklisty, mnohdy náročnějším směrovým a případně i výškovým vedením komunikací a s tím spojeným častějším vynuceným zastavováním dopravního proudu, přičemž právě tyto aspekty jsou více slučitelné s lehčími a obratnějšími vozidly než jsou nákladní automobily nad 12 t. Intravilán obce s sebou také přináší častou interakci vozidel se zranitelnějšími účastníky dopravního provozu jako jsou chodci, cyklisti nebo děti. Aby plynulost a bezpečnost dopravy ve městě nebyla zbytečně omezována, je žádoucí pro vedení nákladní dopravy nad 12 t přednostní využití takových komunikací nadřazené sítě, kde se tyto hlediska nevyskytují nebo se vyskytují ve výrazně snížené míře. Rovněž návrhové a skladebné prvky místních komunikací jsou odlišné od ostatních pozemních komunikací, viz normy ČSN 73 6110 - *Projektování místních komunikací* a ČSN 73 6101 *Projektování silnic a dálnic*, což je mimo jiné dané právě určením ve smyslu odst. 1 § 6 zákona o pozemních komunikacích, že místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.

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

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

Důvod 5 – Omezení nadměrného opotřebení komunikací

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

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

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

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

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

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

Důvod 6 – Zamezení objíždění navržených zákazů místními komunikacemi nižších tříd

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

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

potřeba ošetřit omezením vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 t, aby bylo opatření celkově funkční.

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

Komunikace, na nichž se stanovuje omezení vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 t:

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

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

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

Důvod 1 – Omezení tranzitu

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

Důvod 2 – Omezení hluku a vibrací

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

Důvod 3 – Ochrana ovzduší

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

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

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

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

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

Karlovarská, Bělohorská (Karlovarská – Patočkova) a Patočkova

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

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

Důvod 1 – Omezení tranzitu

- tranzit MÚK Řepy – Spořilov

Důvod 2 – Omezení hluku a vibrací

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

Důvod 3 – Ochrana ovzduší

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

MÚK Řepy – Pražský okruh – D1 – Brněnská

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

Plzeňská, Vrchlického, Duškova

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

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

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

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

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

Důvod 1 – omezení tranzitu

- tranzit SZ kvadrant – JV kvadrant

Důvod 2 – Omezení hluku a vibrací

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

Důvod 3 – Ochrana ovzduší

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

- MÚK Řepy – Pražský okruh – D1 – Brněnská
- Pražský okruh stavby 512, 513, 514 (2010)
- Pražský okruh stavby 516 (2001)

Komunikace Drnovská, Slánská, Jeremiášova a Poncarova

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

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

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

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

Důvod 1 – omezení tranzitu

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

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

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

Komunikace Chlumecká a Kbelská

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

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

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

Důvod 1 – omezení tranzitu

- tranzit MÚK Kbelská – MÚK Chlumecká a naopak

Důvod 2 – Omezení hluku a vibrací

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

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

- Pražský okruh, Novopacká
- Novopacká (2011)

Komunikace Liberecká a V Holešovičkách

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

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

Důvod 1 – omezení tranzitu

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

Důvod 2 – Omezení hluku a vibrací

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

Důvod 3 – Ochrana ovzduší

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

- SV kvadrant – I/16 (Nová Ves – Slaný) – SZ kvadrant
- I/16 obchvat Slaného (2019)
- I/16 obchvat Luníkova a Ješina (2020)

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

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

Strahovský tunel směr jih

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

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

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

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

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

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

Důvod 1 – omezení tranzitu

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

Důvod 4 – Zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy

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

- MÚK Ruzyně – Pražský okruh – D1 – Brněnská
- Pražský okruh stavby 512, 513, 514 (2010)
- Pražský okruh stavby 516, 517 (2001)

Tunel Mrázovka a Strahovský tunel směr sever

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

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

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

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

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

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

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

Důvod 1 – Omezení tranzitu

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

Důvod 4 – Zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy

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

MÚK Ruzyně – Pražský okruh – D1 – Brněnská

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

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

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

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

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

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

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

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

Vzdálenější zákazy vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun:

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

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

Důvod 1 – Omezení tranzitu

- tranzit SZ kvadrant – JV kvadrant

Důvod 2 – Omezení hluku a vibrací

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

Důvod 3 – Ochrana ovzduší

Důvod 4 – Zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy

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

MÚK Ruzyně – Pražský okruh – D1 – Brněnská

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

Komunikace Vaníčková, Roentgenova a Zahradníčkova

Navržené dopravní značení pro zajištění záměru:

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

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

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

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

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

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

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

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

Důvod 4 – Zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy

Důvod 6 – Zamezení objíždění navržených zákazů místními komunikacemi nižších tříd

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

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

Projednání žádosti s dotčenými orgány a subjekty v části týkající se dopravního značení na dálničním okruhu kolem Prahy včetně větví mimoúrovňových křižovatek a vydání stanoví místní úpravy provozu na těchto komunikacích včetně zákazu vjezdu tranzitu na komunikace Rozvadovská spojka ve směru od dálnice D 5 směr centrum a Chlumecká ve směru od dálnice D 0 směr centrum ve spojitosti s navrženým opatřením je v kompetenci Ministerstva dopravy, jakožto příslušného správního úřadu pro dálnice. Platnost tohoto stanoví je podmíněna nabytím účinnosti příslušného opatření obecné povahy podle § 77 odst. 5 zákona o silničním provozu, které bude v předmětné věci vydávat Ministerstvo dopravy, které rovněž obdrželo od Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s. žádost o stanoví společně s příslušnou dokumentací dopravního značení, která je z důvodu vzájemné provázanosti obou opatření pro informaci přiložena i k tomuto OOP (viz příloha č. 2).

Návrh opatření obecné povahy pro stanoví místní úpravy provozu na pozemních komunikacích s výzvou k uplatnění připomínek nebo námitek č.j. MHMP-1226809/2024/O4/Kf ze dne 17. 7. 2024 byl na úřední desce Magistrátu hl. m. Prahy vyvěšen dne 18. 7. 2024 a sejmut dne 1. 9. 2024.

K návrhu opatření obecné povahy podaly v zákonem dané lhůtě **námítky a připomínky** následující subjekty:

A) Josef Jůza, bytem K metru 227/6, 155 21 Praha 5

B) Městská část Praha 14, IČ 00231312, se sídlem Bratří Venclíků 1073, 198 21 Praha 9

C) České přístavy, a.s., IČ 45274592, se sídlem Jankovcova 1627/16a, 170 00 Praha 7

Správní orgán se obdržnými připomínkami zabýval a níže se s nimi v souladu s ust. § 172 odst. 4 vypořádal. Stejně tak se zabýval doručenými námítkami a v souladu s ust. § 172 odst. 5 správního řádu o nich rozhodl.

A) Josef Jůza (připomínka)

„...při čtení návrhu opatření obecné povahy doplňujícího dřívější opatření zakazující vjezd nákladních automobilů nad 12 t do centrální části Prahy jsem si uvědomil, že zmiňované objízdné trasy zahrnují komunikace, kde je podle § 35 odst. (1), § 36 odst. (2) a (3) a § 38 zákona 361/2000 Sb. v aktuálním znění zakázán provoz nákladních automobilů s konstrukční rychlostí nižší než 80 km/h a vlečených vozidel.

Nenacházím v tomto návrhu a nenašel jsem ani v již platných opatřeních a jejich odůvodněných vymezení objízdných tras pro tato vozidla. Nevšiml jsem si rovněž, že by pro objízdné trasy zmiňované zde i u již platných opatření v odůvodnění byla stanovena výjimka z výše uvedených ustanovení zákona 361/2000 Sb. Navrhuji prověřit, zda byly doporučené objízdné trasy pro ně vyhodnoceny a zveřejněny, a pokud ne, napravit to v rámci přijímání navrženého opatření.“

Základní myšlenkou výše uvedené připomínky je doplnění objízdných tras i pro vozidla, jejichž konstrukční rychlost je nižší, než 80 km/h, tedy objízdných tras po komunikacích mimo dálnice a silnice pro motorová vozidla.

K tomu uvádíme, že procesované opatření řeší eliminaci nákladní automobilové dopravy prostřednictvím základního dopravního značení B 4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů“ s hodnotou nejvyšší povolené hmotnosti „12 t“. Je však prakticky vyloučeno, aby nákladní automobil v jakémkoliv konkrétním případě nedosahoval konstrukční rychlosti alespoň 80 km/h. A kdyby takový nákladní automobil měl k jízdě využít dálnici, nebo silnici pro motorová vozidla, lze ze strany příslušného silničního správního úřadu aplikovat ustanovení § 25 odst. 6 písm. b) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Tudíž k žádnému nežádoucímu omezení dopravní obslužnosti dojít nemůže.

Dále k výše uvedené připomínce lze uvést, že nižší konstrukční rychlosti, než 80 km/h dosahují obecně traktory a další zemědělská technika, či jiné samojízdné pracovní stroje. Na ty se však diskutovaný zákaz nevztahuje, neboť tato vozidla jsou druhem traktory a v řešené souvislosti se jich týká dopravní značení B 6 „Zákaz vjezdu traktorů“, který však není předmětem procesovaného opatření

Obecně lze konstatovat, že i tzv. nadměrná vozidla se mohou pohybovat po dálnicích a silnicích pro motorová vozidla, ale i po pozemních komunikacích nižších tříd, a to na základě ustanovení § 25 odst. 6 písm. a) a ustanovení § 25a odst. 1 písm. b) zákona o pozemních komunikacích. Není tedy důvod stanovovat další či jiné objízdné trasy než ty, které byly součástí návrhu opatření obecné povahy č.j. MHMP-1226809/2024/O4/Kf ze dne 17. 7. 2024 a zároveň i tohoto OOP.

Tuto připomínku tímto považujeme za vypořádanou.

B) Městská část Praha 14 (námitka)

„...Vzhledem k tomu, že ulice Kbelská již disponuje platným svislým dopravním značením B4 „12 t“ bez dodatkové tabulky na křižovatce s ulicí Kolbenova směrem na Průmyslovou (Hloubětín, Hostivař) a není platný zákaz pravidelně dodržován, a že na Kbelské před Kolbenovou je navíc umístěno svislé dopravní značení B13 „13 t“ s dodatkovými tabulkami E3a „500 m“ a E13 „jediné vozidlo 33 t“ ve směru do centra, je legální průjezd těžkých nákladních vozidel možný pouze po ulici Kolbenova ve směru na Chlumeckou. Tato trasa prochází obytnou zástavbou a jediným subjektem, který zde pravidelně projíždí s těžšími nákladními vozidly, je prodejce vozidel Louda Auto, jemuž lze udělit výjimku nebo může přijet do své provozovny ve směru od Chlumecké ulice.

Z uvedených důvodů žádáme o změnu navrhovaného svislého dopravního značení B4 „12 t“ s dodatkovou tabulkou E13 „Tranzit“ na ulici Kbelská před Novopackou a na Novopacké před Kbelskou směrem do Hloubětína na svislé dopravní značení B4 „12 t“ bez dodatkové tabulky a o demontáž nadbytečného svislého dopravního značení.

Tímto opatřením bude zajištěno omezení tranzitní dopravy, snížení hluku a vibrací, ochrana ovzduší, zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy, omezení nadměrného opotřebení komunikací a zabránění objíždění navržených zákazů po místních komunikacích nižších tříd.“

K této námitce uvádíme, že je relevantní a správná, nicméně navržený návrh na neumístování dodatkové tabulky s nápisem „TRANZIT“ v místě před MÚK Kbelská x Novopacká je potřeba řešit komplexně s ohledem na umístění a platnost dopravního značení zakazujícího vjezd nákladních automobilů v navazujících úsecích místních komunikací v dotčené lokalitě, což je mimo rámec tohoto opatření.

Tuto námitku proto správní orgán v rámci tohoto OOP zamítá.

C) České přístavy, a.s. (námitky)

„Nepřezkoumatelný výběr komunikací navržených k omezení vjezdu

15. Ačkoliv MHMP odůvodnění navrženého opatření ve srovnání s předchozími opatřeními, která Městský soud v Praze zrušil, do určité míry doplnil, stále však chybí podstatná část odůvodnění, a to např. ve vztahu k výběru komunikací, na nichž má být provoz omezen, tj. prostorovému vymezení předmětu regulace navrženého opatření.

16. K požadavku na řádné odůvodnění opatření obecné povahy lze odkázat např. na závěry plynoucí z rozsudku Městského soudu v Praze č. j. 18 A 2/2024-36 (zejm. body 71–76). Podatel především zdůrazňuje, že na odůvodnění opatření obecné povahy (resp. na odůvodnění rozhodnutí o námitkách) jsou kladeny stejné požadavky jako na odůvodnění správního rozhodnutí (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 24. 11. 2010, č. j. 1 Ao 5/2010-169). Odůvodnění opatření obecné povahy a v něm obsažené odůvodnění rozhodnutí o námitkách má poskytnout konzistentní skutkovou a právní oporu právům a povinnostem, které opatření obecné povahy ukládá.

17. Podatel předně namítá, že navržené opatření postrádá přezkoumatelné odůvodnění výběru komunikací, které jsou navrženy k omezení vjezdu. Jedná se o výčet komunikací (exity z Pražského okruhu a mimoúrovňové křižovatky) v severovýchodním kvadrantu Prahy (zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT) a některé příjezdové komunikace ve směru na Prahu 5 (zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun bez dodatkové tabulky, tj. „tvrdý“ zákaz). Tvrdý zákaz je přitom omezen pouze na komunikace v této části města, aniž by byl zvolený výběr komunikací (ať již se jedná o zákaz s dodatkovou tabulkou, nebo o úplný zákaz bez dodatkové tabulky) odůvodněn. Z navrženého opatření tak nelze seznat, proč MHMP zvolil právě tyto komunikace, a ne komunikace jiné, resp. proč se navržené omezení týká pouze komunikací v oblasti městských částí Praha 5 a Praha 6.

18. Důvody, které MHMP v navrženém opatření nově uvádí, přitom nejsou nijak specifické pro regulovanou oblast. Ani z nich tedy neplyne vysvětlení, proč se MHMP rozhodl pro úpravu zrovna v tomto územním rozsahu.

19. Chybějící odůvodnění výběru komunikací podle podatele představuje zásadní nedostatek navrženého opatření, neboť má za následek jeho nepřezkoumatelnost.“

K bodům 15-19 námitek uvádíme:

Komunikace navržené k omezení nákladních automobilů byly voleny tak, aby u nich byly navrhovaným opatřením splněny cíle, kterými jsou veřejné zájmy na omezení hluku a vibrací, ochranu ovzduší, zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy a zájem správců komunikací na omezení nadměrného opotřebení komunikací. Při tom bylo dbáno na to, aby bylo splněno znění § 78 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), že dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace se smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem, a aby pro dopravně omezované komunikace existovaly vhodné alternativní trasy, které jsou svými charakteristikami a vedením vhodné pro převádění dálkové dopravy, tedy zpravidla okruhy, obchvaty v podobě dálnic, silnic I. třídy a rychlostních místních komunikací.

Správní orgán vady v odůvodnění předchozích opatření obecné povahy vytykánych ve výše uvedených rozsudcích Městského soudu v Praze zhojil v nově navrženém opatření. Správní orgán považuje odůvodnění navrženého opatření za dostatečné, koncepční a zohledňující v konfliktu se ocitající veřejné a soukromé zájmy. Správní orgán je dále toho názoru, že navržené opatření je přezkoumatelné a v souladu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu č.j. 1 Ao 1/2005-98 ze dne 27. 09. 2005, ve kterém je uvedeno: „Soud se proto v rámci přezkumu souladu opatření obecné povahy se zákonem věnuje též otázkám, zda napadené opatření obecné povahy vůbec umožňuje dosáhnout sledovaný cíl (kritérium vhodnosti), zda opatření obecné povahy a sledovaný cíl spolu logicky souvisí a zda cíle nelze lépe dosáhnout jiným legislativním prostředkem (kritérium potřebnosti), zda opatření obecné povahy omezuje své adresáty co nejméně (kritérium minimalizace zásahů); v neposlední řadě soud také zkoumá, zda je následek napadeného opatření obecné povahy úměrný sledovanému cíli (kritérium proporcionality v užším slova smyslu).“ Správní orgán se v samotném odůvodnění, jehož obsahem je také vypořádání námitek podatele, zabývá jak kritériem vhodnosti, tak i kritériem minimalizace potřebnosti a v neposlední řadě i kritériem proporcionality. Je proto možné konstatovat, že navrhované opatření je odůvodněné a jednoznačně v souladu s veřejným požadavkem na regulaci negativních dopadů spojených s provozem těžkých nákladních automobilů v zastavěném území hl. m. Prahy, přičemž žádným způsobem neznemožňuje

dopravní obsluhu dotčených veřejných přístavů a nezasahuje tak do práv podatele více než je nezbytně nutné k dosažení cílů tímto opatřením jasně deklarovaných.

Námítky ve výše uvedených bodech 15-19 proto správní orgán zamítá.

„Nedostatečnost alternativních tras

20. Podatel dále poukazuje na nedostatečnost alternativních tras sloužících pro dopravní napojení jednotlivých přístavů na silniční a dálniční síť, stejně jako ostatních alternativních tras obecně. Co se týká jednotlivých zákazů, podatel již výše nastínil rozdělení na dvě skupiny, a to na tzv. měkké zákazy a tzv. tvrdé zákazy vjezdu nákladních automobilů.

21. Měkké zákazy spočívají v zákazu vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun s dodatkovou tabulkou TRANZIT. I tyto zákazy však podatele ovlivňují.

22. Zejm. skupina tzv. tvrdých zákazů, tedy zákaz vjezdu nákladním automobilům nad 12 tun bez dodatkové tabulky pak dopadá přímo a velmi podstatně na podatele, neboť právě těmito zákazy dojde ke znemožnění či k podstatnému omezení dopravní obslužnosti přístavů, a to zejména přístavu Smíchov.

23. Na uvedenou otázku dopadá § 24a zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích („zákon o pozemních komunikacích“), přičemž právě odst. 1 dopadá na tranzitní dopravu a tedy na tzv. měkké zákazy v navrženém opatření. Z uvedeného ustanovení vyplývá, že „tranzitní nákladní dopravu prováděnou nákladním vozidlem nebo jízdni soupravou, jejichž největší povolená hmotnost činí 12 tun a více, lze na silnici II. a III. třídy zakázat nebo omezit stanovením místní úpravy provozu na pozemních komunikacích podle zvláštního právního předpisu, jen je-li možné využít jinou vhodnou trasu včetně trasy vedoucí po pozemní komunikaci podléhající zpoplatnění.“

24. Na tomto místě podatel upozorňuje právě na neurčitý právní pojem obsažený v tomto ustanovení, který lze považovat za sporný a v této věci stěžejní, a to je termín „jiná vhodná trasa“. Podatel je totiž přesvědčen, že u navrženého opatření se v žádném případě nejedná o stanovení jiných vhodných tras, které by splňovaly požadovaná kritéria. Navržené opatření ve své grafické příloze navrhuje jako alternativní trasy Městský a Pražský okruh, které však ze své podstaty neposkytují žádnou alternativu pro průjezd k podatelovým přístavům. Současně je třeba zdůraznit, že takovéto nekonkrétní vymezení alternativních tras je zcela nedostatečné. Alternativní trasy musejí být stanoveny zcela jednoznačně tak, aby bylo možné následně posoudit, zda uvedené trasy opravdu naplňují stanovená kritéria, jsou dostatečně kapacitní pro průjezd uvedené nákladní dopravy a jejich vytižení umožňuje převedení další dopravy na ně aj. Zároveň pak, jestli se i na takto alternativně stanovených trasách neprojeví tatáž, MHMP absurdně tvrzená omezení, spočívající např. v nedostatečné kvalitě komunikací, nedostatečné ochraně sítí či v existenci jiných uváděných omezujících prvků tak, aby i tyto komunikace nebyly následně pro průjezd nákladní dopravy nad 12 tun omezeny či zcela uzavřeny. Podatel tak výslovně požaduje, aby návrhvatel stanovil zcela konkrétně, jakých komunikací bude možné po přijetí navrženého opatření využít pro to, aby se uvedená nákladní doprava dostala do podatele provozovaných přístavů.

25. Velmi naléhavě je však podle podatele nutně vhodným způsobem prověřit a též v navrženém opatření vymezit alternativní trasy i pro tzv. tvrdé zákazy.

26. Bez vymezení vhodné náhradní trasy totiž dochází k naprostému znemožnění dopravní obslužnosti dotčených míst. Lze tedy uzavřít, že jestliže je dán zájem na stanovení alternativních tras pro měkké zákazy, tím spíše je dána nutnost vymezit vhodné alternativní trasy i pro zákazy tvrdé (argumentum a minori ad maius).

27. Výše uvedenou nutnost navržené opatření nejenže nereflektuje, ale v některých místech se s touto podmínkou dostává do přímého a cíleného rozporu, když např. uvádí, že „Zákaz vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun bez dodatkové tabulky je navržen na příjezdových komunikacích ve směru na Prahu 5 (Strahovský tunel, Podbělohorská, Plzeňská, Vaničkova, Roentgenova, Zahradničkova), a to kvůli přerušení tras pro těžkou nákladní dopravu v místech, kde její pohyb není z výše uvedených důvodů žádoucí“. Na jiném místě navrženého opatření se pak uvádí, že „Pokud existuje alespoň jeden legální průjezd do oblasti za omezením, algoritmus jej spolehlivě najde a řidiče na něj navede. Na základě této analýzy tak byly identifikovány komunikace, které je také potřeba ošetřit omezením vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 t, aby bylo opatření celkově funkční.“ Lze uzavřít, že navržené opatření přímo ve svém textu výslovně proklamuje snahu znemožnit alternativní trasy pro netranzitní nákladní dopravu.

28. V souvislosti s tím je pak zjevné, že skutečným účelem navrženého opatření není omezení vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun na vybrané komunikace hlavního města za účelem regulace negativních dopadů, ale plošný zákaz vjezdu těchto nákladních automobilů do velké části území hlavního města. V takovém případě ale, jak již podatel uváděl v návrhu na zrušení předchozího opatření obecné povahy, které bylo Městským soudem v Praze zrušeno, toto opatření MHMP co do svého rozsahu a podstaty sleduje zcela jiný cíl, a to celkové zamezení vjezdu silniční nákladní dopravy na území hlavního města Prahy, aniž by si zřejmě zároveň MHMP uvědomoval důsledky takto zásadních opatření.

29. Podatel se i přes výše uvedené pochybení správního úřadu pokusil prověřit možné objízdné trasy do jím provozovaných přístavů a shledal, že jsou svými parametry zcela nevyhovující, jak podrobně rozvádí v odst. 34 a násl. tohoto podání.

30. Navržené opatření pak nebere v potaz ani nedostatky stávající sítě pozemních komunikací v regulované oblasti, zejména neúplnost výše zmíněného Městského a Pražského okruhu, jejichž dokončení je stále v nedohlednu. Nadále chybí dopravní dostupnost ze směru z dálnice D8 (páteřní logistická trasa z Ústí nad Labem a Spolkové republiky Německo). Omezením vjezdu do města ze směru z dálnic D5, D6 a D7 je navrženým opatřením vytvořena pro nákladní dopravu zcela neadekvátní a nevyhovující objízdná trasa. V této skutečnosti se projevuje zjevná nepřiměřenost důsledků navrženého opatření, jak podatel rozvede níže v podrobnostech.

31. V návaznosti na to podatel dále odkazuje na § 24a odst. 2 písm. a) zákona o pozemních komunikacích, z něhož vyplývá, že „za tranzitní nákladní dopravu se nepovažuje užití pozemní komunikace nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo bydliště dopravce nebo bydliště řidiče.“

32. To znamená, že omezení spočívající v zákazu vjezdu vozidel nad 12 tun se smí vztahovat pouze na tranzitní nákladní dopravu, nikoliv na nákladní vozidla směřující do metropole za účelem vymezeným v citovaném ustanovení. Naopak z odborné literatury vyplývá, že dopravu, která nespadá pod režim tranzitní dopravy, není na silnicích II. a III. třídy vůbec možné zakázat.

33. Podatel se tudíž zaměřil na jednotlivé trasy, na nichž jsou navrženým opatřením stanoveny tzv. tvrdé zákazy, a dospěl k závěru, že umístění předmětného značení je v rozporu s citovaným ustanovením minimálně ve dvou případech, když komunikace v ulici Zahradníčkova je silnicí III. třídy a komunikace v ulici Roentgenova je silnicí II. třídy. S ohledem na výše uvedené nelze dojít k jinému závěru, než že v této části je navržené opatření nezákonné, když stanoví zákaz vjezdu vozidel nad 12 tun na silnicích, na nichž tento zákaz nesmí být stanoven.

34. Podatel se pro představu dále zaměřil na jednotlivé potenciální objízdné trasy do přístavu Smíchov, přičemž dospěl k následujícím závěrům. Pokud by navrženým opatřením skutečně na komunikacích v ulicích ve směru na Prahu 5 (Strahovský tunel, Podbělohorská, Plzeňská, Vaníčková, Roentgenova, Zahradníčkova) došlo k úplnému zákazu vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun, nabízí se několik objízdných tras, a to:

- a) Příjezd z D6 – Karlovarská – Slánská – Jeremiášova – Radlická
- b) Příjezd z D5 – Rozvadovská spojka – Bucharova – Radlická
- c) Exit MÚK Jinočany – Poncarova – Jeremiášova – Radlická
- d) Křižovatka ulic Plzeňská x Jeremiášova – Radlická

35. Z výše uvedeného je patrné, že všechny uvedené trasy alternativní trasy vedou do ulice Radlická. Podatel však upozorňuje na nevhodnost vedení nákladní dopravy skrz ulici Radlickou, a to z několika důvodů:

- a) v těsné blízkosti komunikace v ulici Radlická se nachází jak dvě základní školy, tak i mateřská škola,
- b) zatáčka u metra Radlická nevyhovuje nákladním vozidlům o délce 16,5 m, což je standardní podoba nákladních souprav,
- c) délka vozidel v ulici Radlická je s ohledem na umístění dopravní značení v ulici omezena na vozidla o maximální délce 10 m,
- d) v křižovatce ulic Radlická x Butovická je šířka vozovky v minimální propustné šířce, neboť odstupové vzdálenosti na každé straně vozovky činí pouhých 0,25 m namísto standardních 0,5 m.

36. S ohledem na výše uvedené skutečnosti je zřejmé, že podatelem uvažované alternativní trasy přes ulici Radlickou nelze považovat za dostačující a vhodné řešení. Podatel tak znovu žádá, aby MHMP stanovil zcela konkrétně jednotlivé přístupové trasy do podatelem provozovaných přístavů a tyto mohly být řádně prověřeny.

37. MHMP pak v navrženém opatření uvádí, že situaci související s tzv. tvrdými zákazy lze řešit prostřednictvím výjimek z místní úpravy provozu na pozemních komunikacích. Toto řešení však podatel považuje za zcela nefunkční. Předně, obsluha přístavů je standardním, pravidelným dopravním napojením, tj. výjimky nepředstavují vhodné, systematické řešení, které by v takové situaci bylo realizovatelné a mohlo by v praxi fungovat. Individuální povaha rozhodnutí o výjimkách ve smyslu § 77 odst. 7 zákona o silničním provozu navíc znamená, že výjimky jsou ze své povahy adresné. Výjimky se vždy vydávají ad personam pro určitý (v rozhodnutí o výjimce určený) subjekt a na časově omezený úsek, což je pro daný účel nedostatečné, neboť pozemní dopravní obsluha přístavů a logistika s provozem přístavů spojená je z podstaty věci zajišťována celou řadou subjektů, jejichž okruh se průběžně a dynamicky mění v závislosti na rozsahu a konkrétní poptávce po logistických službách, druhu a množství překládaného zboží, po cílových destinacích, a podobně. Logistické služby jsou přitom zajišťovány i na nepravidelné a individuální bázi, ve vztazích vystupují subdodavatelé atd. Nadto v urgentních případech (například při zvládnání důsledků povodní) není reálné tyto výjimky operativně (v řádu jednotek dní) získat. Adresné výjimky by proto způsobovaly komplikace i při zvládnání nepředvídatelných situací, kdy veřejné přístavy plní ochrannou funkci. V takových případech operativně vyžadují obsluhu zajišťovanou subjekty, které nelze z podstaty věci předem určit. Odkaz na institut výjimek z dopravního značení se tak z mnoha důvodů míjí s podstatou logistiky nezbytné k adekvátní obsluze všech pražských přístavů.

38. Na výjimku z místní úpravy provozu navíc neexistuje právní nárok, neboť její udělení se zakládá na správním uvážení silničního správního úřadu. Tato skutečnost má vliv také na otázku proporcionality opatření obecné povahy, která musí být posuzována nezávisle na hypotetické možnosti získání výjimky (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 1. 2009, č. j. 2 Ao 3/2008-100). Již z povahy výjimky plyne, že k jejímu udělování by správní orgány měly přistupovat restriktivně. To potvrzuje také rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 31. 3. 2011, č. j. 57 A 66/2010-31, podle nějž „pro udělení výjimky musí být dány důvody hodné zvláštního zřetele a současně udělením výjimky nesmí být zmařen účel místní či přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích.“

39. Tuto skutečnost potvrzuje také stanovisko Krajského ředitelství Policie hlavního města Prahy („PČR“) ze dne 16. 7. 2024, č. j. KRPA-225300-2/ČJ-2024-0000DŽ. V tomto stanovisku k návrhu místní úpravy provozu PČR varuje před nutností vydávat „enormní množství výjimek z místní úpravy“, a to s ohledem na množství nákladních vozidel nad 12 tun, která zajišťují dopravní obsluhu oblasti s tzv. tvrdým zákazem. PČR dodává, že tento fakt bude komplikovat výkon jejího dohledu nad dodržováním navrženého omezení. Stanovisko PČR potvrzuje závěr podatele o tom, že navržené opatření (a zejména tvrdý zákaz) představuje nesystematické a nevhodné řešení, které si vyžádá zvýšené administrativní náklady, bude-li v praxi vůbec realizovatelné.“

K bodům 20-39 námitek uvádíme:

Výše uvedený § 24a zákona o pozemních komunikacích se netýká místních komunikací, ale silnic II. a III. třídy, tudíž veškeré námítky odkazující na toto paragrafové znění zákona jsou irelevantní. I přes to jsou v tomto opatření pro jednotlivé komunikace, kde dochází k omezení provozu nákladních automobilů, alternativní trasy průjezdu tranzitujících vozidel podrobně specifikovány.

K tvrzení podatele, že na základě uvedené citace lze uzavřít, že navržené opatření přímo ve svém textu výslovně proklamuje snahu znemožnit alternativní trasy pro netranzitní nákladní dopravu uvádíme, že se jedná o zcela chybnou interpretaci podatele, neboť uvedené citace se týkají výhradně zamezení objíždění navržených zákazů místními komunikacemi nižších tříd, pro které by tento přesun mohl zapříčinit ještě závažnější dopady na své okolí, než je tomu u nyní využívaných komunikací, návrh naopak alternativní trasy vymezuje, jak je z obsahu odůvodnění tohoto opatření patrné.

K tvrzení podatele, že je zjevné, že skutečným účelem navrženého opatření není omezení vjezdu nákladních automobilů nad 12 tun na vybrané komunikace hlavního města za účelem regulace negativních dopadů, ale plošný zákaz vjezdu těchto nákladních automobilů do velké části území uvádíme, že účelem navrženého opatření není plošný zákaz vjezdu nákladních automobilů, ale naopak se navržená omezení výslovně týkají jednotlivých komunikací uvedených v návrhu OOP a důvody navržených omezení jsou v opatření uvedeny zvlášť pro každou takovou komunikaci.

Ohledně vlastní iniciativy podatele na prověření jím zvolené trasy uvádíme, že průjezd ulicí Radlická pro cílovou nákladní dopravu skutečně není tonážně omezen, zmíněná stavebně technická omezení takové trasy jsou pak ošetřena stávajícím zákazem vjezdu vozidel nebo souprav, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez 10 m, který je umístěn na ulici Radlická za křižovatkou s ulicí Puchmajerova. K tomu je potřeba říct, že alternativní trasa nemusí vždy vzhledem k jejím stavebně technickým omezením umožnit obecné užívání všem nákladním vozidlům. Proto v případě umístěného dopravního značení zakazujícího vjezd vozidlům delším než 10 m na ulici Radlická je primárně nutné při logistickém plánování přeprav předem přizpůsobit typ nákladního vozidla parametrům dané dopravní cesty (rozložení nákladu do menších nákladních vozidel o délce do 10 m). Pokud to však povaha přepravovaného nákladu neumožňuje, je možné požádat příslušný správní úřad o povolení výjimky z dopravního značení podle zákona o provozu na pozemních komunikacích, a v případě nadměrné přepravy o povolení zvláštního užívání komunikace nadměrným vozidlem podle zákona o pozemních komunikacích.

Je možno konstatovat, že zajištění dopravní obsluhy podatelem provozovaných přístavů je dobrým příkladem důvodu zvláštního zřetele, pro který lze výjimku ze stanovené místní úpravy provozu udělit, aniž by udělováním výjimek byl mařen vlastní cíl místní úpravy, kterým je zabránění zbytným průjezdům těžkých nákladních vozidel, neboť se v daném případě jedná pouze o několik zcela konkrétních cílů v daném území, zatímco předmětné opatření redukuje široké spektrum nežádoucích vjezdů.

Námítky ve výše uvedených bodech 20-39 proto správní orgán zamítá.

„Chybějící vyhodnocení účinnosti stávajícího systému zón

40. Ačkoliv podatel na absenci odborných podkladů a východisek opakovaně upozorňoval už při vydávání předchozího návrhu stanovujícího takovéto zakazy vjezdu nad 12 tun, navržené opatření ani tentokrát neobsahuje podklady, které by poskytly popis úplně situace stávajícího systému zón a zakazů vjezdu, včetně vyhodnocení účinnosti těchto opatření. Za takového stavu může navržené opatření stěží plnit svůj účel. Pokud chce MHMP docílit zmírnění negativních externalit způsobených nákladní dopravou, měl by být schopen vyhodnotit mj. přínos opatření po určitém čase. To však nelze učinit, pokud není dostatečně zmapován výchozí stav. Jinak řečeno, bez vyhodnocení účinnosti stávajícího systému zón nelze uceleně a odborně posoudit efekt navrženého opatření. Totéž platí také pro hluk, vibrace a další imise působené nákladní dopravou, k nimž se podatel vyjadřuje v podrobnostech níže. Situace je o to absurdnější v souvislosti s tím, že MHMP ani neuvádí, čeho konkrétně má být uvedeným navrženým opatřením dosaženo. V takovém případě pak ani není možné posoudit, zda uvedená opatření vedla k předpokládanému výsledku a nebyla zejména přijata bezdůvodně.“

K bodu 40 námitek uvádíme:

V rámci předkládaného opatření neexistuje souvislost, která by měla vyžadovat vyhodnocení účinnosti stávajícího systému zón a zakazů. Mimo chybějící spojitosti předkládaného návrhu se stávajícími zakazy uvádíme, že celé opatření je založeno na nevyvratitelném faktu, že vyloučení navrhované skupiny automobilů prokazatelně vede ke zlepšení hodnot v oblastech vytknutých cílů, které jsou v opatření uvedeny a popsány, a to takovým způsobem, při kterém je záměrně dosažena maximalizace zlepšení parametrů sledovaných vytknutých cílů při současně minimalizaci zásahů vůči subjektům, kterých se toto omezující opatření dotkne. Opatření proto cílí pouze na minoritní množství omezením zasazených vozidel, tedy na těžké nákladní automobily s celkovou hmotností nad 12 t především tranzitní dopravy. Jednotlivé mechanismy prokazující platnost tohoto tvrzení a jejich odůvodnění je součástí samotného návrhu opatření, a to v kapitolách popisující důvody navržených omezení (Důvod 1–5). K mylnému tvrzení podatele, že správní orgán neuvádí, čeho má být uvedeným opatřením dosaženo, konstatujeme, že tyto cíle jsou v odůvodnění návrhu opatření správním orgánem zřetelně uvedeny. Stejně tak se správní orgán v odůvodnění záměru podrobně rozebral a vysvětlil důvody volby omezení právě na vozidla nad 12 t, včetně relevantních podkladů objektivně potvrzujících uvedená tvrzení.

Námítka ve výše uvedeném bodě 40 proto správní orgán zamítá.

„Chybějící či nedostatečné odborné podklady

41. Podatel v dřívějších řízeních upozorňoval na absenci konkrétních odborných podkladů, na jejichž základě by bylo možné kvalifikovaně posoudit, jak významně se nákladní doprava realizovaná vozidly nad 12 tun podílí na jednotlivých problémech, které si navržené opatření klade za cíl nějak řešit.

42. Městský soud v Praze podateli v tomto ohledu výslovně přisvědčil, že „z odůvodnění Napadeného opatření ani podkladů založených ve správním spisu nevyplývá, v jakém objemu se na odpůrcem v obecné rovině identifikovaném nežádoucím stavu podílí doprava realizovaná nákladními vozidly, neřkuli právě nákladní doprava vozidly s celkovou hmotností nad 12 tun. Jak uvádí navrhovatelka, nebylo nijak kvantifikováno, jak významný imisní příspěvek k překročení imisního limitu představuje silniční automobilová doprava, natož aby bylo vyjasněno, jaký podíl z celkové dopravy připadá na nákladní vozidla, resp. konkrétně dopravu realizovanou vozidly s celkovou hmotností nad 12 tun.“ (rozsudek č. j. 18 A 2/2024-36, bod 131).

43. Městským soudem vytýkaná absence posouzení poměru, kterým se nákladní doprava vozidly nad 12 tun podílí na nežádoucím stavu, v navrženém opatření nadále přetrvává, jak podatel níže v podrobnostech popisuje. Kromě toho se navržené opatření nezakládá na odborných podkladech, jakými jsou například rozptylová studie, hluková studie či údaje o intenzitě dopravy. Na tuto skutečnost podatel upozorňoval již v dřívějších podáních (viz např. námítka proti návrhu opatření obecné povahy ze dne 26. 7. 2022, č. j. MHMP-1340180/2022/O4/Kf), avšak MHMP vytýkané nedostatky dosud neodstranil.

44. Použité odborné podklady navíc nejsou aktuální. Například studie týkající se důsledků znečištění ovzduší z dopravy pochází z roku 2015, publikace ohledně hluku pocházejícího z nákladní dopravy pak z let 2003 a 2004. Podle podatele rozhodně není vhodné, aby se navržené opatření zakládalo na deset až dvacet let starých odborných podkladech. Bez doplnění aktuálními a dostatečně konkrétními studiemi nelze tyto podklady považovat za dostatečné pro odůvodnění napadeného opatření.

45. S ohledem na uvedené skutečnosti je zřejmé, že za situace, kdy navržené opatření trpí zcela totožnými nedostatky, jimiž trpěla i předchozí dvě opatření obecné povahy zrušená soudy, ani toto navržené opatření v případě následného soudního přezkumu neobstojí.“

K bodům 41-45 námitek uvádíme:

Na základě citovaného rozsudku Městského soudu v Praze zdejší správní orgán celou věc podrobil dalšímu zkoumání dle zákonem stanovených podmínek, přičemž objektivně zdůvodnil a odbornými podklady doložil, proč se záměr týká zrovna nákladních vozidel s celkovou hmotností nad 12 tun. Nelze proto souhlasit s námitkou, že by navržené opatření obecné povahy bylo nepřezkoumatelné pro nedostatečné odůvodnění.

K námitce neaktuálnosti podkladů, na něž správní orgán v textu opatření odkazuje, uvádíme, že tyto podklady jsou i přes leckdy delší dobu od jejich vzniku stále aktuální a platné. Nevidíme důvod, proč by měl podatel u dříve datovaného podkladu automaticky dovozovat nevhodnost jeho použití pro účely odůvodnění záměru. I v případě zákonných norem je přeci aktuální znění takové, které nebylo nahrazeno novějším zněním nebo zrušeno jiným zákonem, bez ohledu na stáří tohoto znění.

Nadto předjímat obstání či neobstání předloženého návrhu v rámci případného soudního přezkumu není námitkou, ale spekulativní domněnkou podatele, se kterou správní orgán nemůže souhlasit.

Námítka ve výše uvedených bodech 41-45 proto správní orgán zamítá.

„Omezení hluku a vibrací

46. *Ve vztahu k imisím hluku a vibrací navržené opatření obsahuje pouze povšechná tvrzení o tom, že rozdíl v emitovaném hluku mezi osobními a těžkými nákladními vozidly „byl již dostatečně popsán dříve“ a „širokou veřejností (odbornou i laickou) akceptován“. Navržené opatření sice odkazuje na dvě odborné publikace týkající se hluku způsobeného dopravou, ale bez jakékoliv specifikace ve vztahu k předmětu regulace navrženého opatření. Z odůvodnění nelze například seznat, jaký je rozdíl v imisích hluku a vibrací v lokalitě v závislosti na typu a objemu dopravy. Podle podatele nelze přistoupit k místní úpravě provozu na základě zcela obecných podkladů, s nimiž sice nelze v obecné rovině než souhlasit (nákladní doprava skutečně má za následek hluk a vibrace, stejně jako každá další silniční doprava včetně zejména MHD), nicméně postrádají jakékoliv propojení s konkrétní, navrženým opatřením řešenou situací. Navržené opatření nemůže být založeno toliko na obecných tvrzeních, která postrádají vazbu na specifika předmětu regulace.*

47. *Navíc je zcela v rozporu s jakoukoliv logikou, že imise hluku a vibrací jsou dle rozložení zákazů v navrženém opatření pravděpodobně vyšší na území městských částí Prahy 5 a 6, když především na tyto části navržené opatření dopadá. Navržené opatření však nepodává žádné vysvětlení a je tak i v tomto ohledu nepřezkoumatelné.*

48. *Tento obecný odkaz s ohledem na výše uvedené proto nedostojí požadavku Městského soudu v Praze na kvantifikaci podílu nákladní dopravy realizované vozidly s celkovou hmotností nad 12 tun na překročení imisního limitu. Ve svém důsledku tak odůvodnění není dostačující a neumožňuje posouzení přiměřenosti navrženého opatření.“*

K bodům 46-48 námitek uvádíme:

V návrhu opatření citovaná tvrzení správního orgánu podatelem výše označena za povšechná jsou součástí pouze jedné věty z obsáhlého odůvodnění předloženého v návrhu, tudíž založení námitek na citaci této věty považujeme za poněkud manipulativní. Zmiňované odborné publikace jsou podkladem odůvodnění a odkazy na ně představují validní důkaz předloženého tvrzení o rozdílu v emitovaném hluku mezi osobními vozidly a těžkými nákladními vozidly, kterýžto je jedním z principů zvoleného druhu opatření v rámci předloženého návrhu. Míra hluku a vibrací způsobená nákladními automobily je odlišná od míry hluku a vibrací emitovanou ostatními druhy vozidel, tudíž je nutno se vymezit jak vůči samotnému znění předložených tezí podatele, které záměrně bagatelizují rozdíl mezi následky nákladní dopravy a ostatních druhů silniční motorové dopravy, tak vůči tomu, že podklady postrádají propojení s konkrétním navrženým opatřením. Protože důvody volby omezení právě na vozidla nad 12 t jsou v návrhu dostačujícím způsobem vysvětleny a dokladovány, nelze se ztotožnit s námitkou, že by odůvodnění opatření bylo nedostatečné, a proto nepřezkoumatelné. Naopak, z uvedených tvrzení správního orgánu v návrhu opatření opírajících se o doložené podklady je jasně patrné, že zvolený druh nákladních vozidel, jejichž provoz se na dotčené síti pozemních komunikací omezuje, je z hlediska v opatření vytýčených cílů, včetně obecného požadavku na omezení hluku a vibrací, zcela racionální a opodstatněný.

Námítka ve výše uvedených bodech 46-48 proto správní orgán zamítá.

„Ochrana ovzduší

49. I ve vztahu k ochraně ovzduší navržené opatření obsahuje pouze stručné a obecné odůvodnění, s nímž nelze souhlasit. V navrženém opatření však jakákoliv návaznost na nyní řešenou problematiku, tj. v jaké míře se nákladní doprava realizována vozidly nad 12 tun na znečištění ovzduší v regulované oblasti podílí, zcela absentuje. Podle podatele se navržené opatření opět nemůže zakládat na takto obecných informacích, neboť se nejedná o odůvodnění přiměřené zásahu, který navržené opatření vyvolává, resp. nelze řádně posoudit přiměřenost navrženého opatření či vyhodnotit možnost alternativních, méně restriktivních způsobů stanovení místní úpravy provozu.

50. Co se týká resuspenze ze silniční dopravy, podle dostupných odborných podkladů je omezení celkové emisní a imisní zátěže suspendovaných částic zapotřebí vyvažovat kombinací více dílčích opatření, aby bylo dosaženo potřebného zlepšení kvality ovzduší při zachování dopravy v území při únosných nákladech. Zastoupení nákladních vozidel (resp. hmotnost vozidel) je přitom pouze jedním z řady faktorů, na nichž míra resuspenze prachových částic závisí. Mezi další činitele ze skupiny dopravních parametrů se řadí např. intenzita dopravy nebo rychlost a plynulost jízdy. V každém případě jsou však základním předpokladem správného rozhodování o těchto opatřeních podrobné a přesné informace o emisích z dopravy a o účinnosti jednotlivých opatření.

51. Navržené opatření rovněž nebere v potaz stávající trend elektromobility, který má za následek pokles imisí. Nadto je vjezd nákladních vozidel na území hlavního města Prahy regulován cestou emisních norem EURO. Podle podatele je zapotřebí, aby odůvodnění navrženého opatření vzalo v potaz i tyto skutečnosti a trendy a přizpůsobilo jim výběr a míru intenzity zvolených nástrojů.

52. Kromě nereflexování vývoje automobilové dopravy směrem k elektromobilům a s ním souvisejícího snižování emisí ze spalovacích motorů podatel poukazuje i na zastaralost podkladových dokumentů, z nichž MHMP při vydávání navrhovaného opatření vychází (dokument „Důsledky znečištění ovzduší z dopravy“ pochází z roku 2015).“

K bodům 49-52 námitek uvádíme:

Zdejší správní orgán konstatuje, že požadavek hl. m. Prahy a městských částí na ochranu ovzduší je pouze jedním z pěti důvodů, o něž se odůvodnění navrženého opatření především opírá. Zde doplňujeme, že na samotných emisích znečišťujících látek z dopravy se nepodílí pouze výfukové emise, ale také emise nevýfukové, tedy jak kupříkladu zmiňovaná resuspenze, tak například otěry pneumatik, brzdových destiček, motoru, spojky aj.). Protože těžká nákladní doprava je už vzhledem ke svým obecně známým charakteristickým vlastnostem nezanedbatelným producentem výfukových i nevýfukových emisí, správní orgán při svém rozhodování o předmětu dopravního omezení zohlednil i tento důvod pro zavedení záměru, a to s ohledem na deklarované cíle opatření, kterými jsou omezení hluku a vibrací, ochrana ovzduší, zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy a v neposlední řadě zájem správců komunikací na omezení nadměrného opotřebení komunikací. Z hlediska synergie efektů ke splnění cílů pak bylo zvoleno omezení nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 tun. Pro tuto kategorii vozidel nad uvedenou tonáž není užití navazujících úseků pozemních komunikací nezbytné k dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo obvyklého bydliště dopravce nebo řidiče.

Podatelem připomenutý stávající trend elektromobility vzhledem k procentuálnímu zastoupení registrovaných vozidel s tímto druhem pohonu prozatím nelze považovat z hlediska navrženého opatření za hrající zásadnější roli. Elektrický pohon nákladních automobilů nad 12 t, kterých se navržené opatření týká, je pak v rámci vozového parku dle veřejně dostupných informací zanedbatelný. Nepopíráme, že dalším výzkumem a vývojem pohonných jednotek pro nákladní automobily může v budoucnosti dojít k úpravám a revizím zvolených nástrojů regulace. Nyní navržený výběr nástrojů pro regulaci současného stavu však posoudil správní orgán jako plně přiměřený. Určitý systém regulace nákladní dopravy ve městě cestou emisních norem EURO je sice opravdu v současnosti hl. m. Prahou uplatňován, nicméně pouze na území zón zákazu vjezdu nákladních automobilů o celkové hmotnosti nad 6 t a 3,5 t, které zahrnují pouze centrum a širší centrum města. Splnění emisní normy EURO 6 a vyšší je pouze jednou z podmínek k vydání souhlasu k vjezdu do příslušné zóny s dopravním omezením. Tvrzení podatele, že je vjezd nákladních vozidel na území hlavního města Prahy prakticky regulován cestou emisních norem EURO v řešeném kontextu a území města v zásadě neplatí, tedy žádná emisní zóna ve smyslu příslušných právních předpisů v Praze zřízena není.

Jak jsme již k jedné z výše uvedených námitek uvedli, odborné podklady, na něž je v odůvodnění opatření odkazováno, jsou i přes leckdy delší dobu od jejich zpracování stále

aktuální a platné. Nevidíme tedy důvod, proč by měl podatel u jakéhokoliv dříve datovaného podkladu automaticky dovozovat nevhodnost jeho použití pro účely odůvodnění záměru.

Námítky ve výše uvedených bodech 49-52 proto správní orgán zamítá.

„Omezení nadměrného opotřebení komunikací

53. *Ve vztahu k omezení nadměrného opotřebení komunikací MHMP v odůvodnění navrženého opatření odkázal na Technické podmínky Ministerstva dopravy TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací (2024), z nichž plyne, že vliv osobních automobilů je na rozdíl od vozidel s užitečnou hmotností nad 10 tun prakticky zanedbatelný. Porušení vozovky roste exponenciálně se zvyšujícím se zatížením na nápravu. MHMP dále odkázal na velké počty oznámených přestupků týkajících se přetížených nákladních vozidel, vznik vysokých smykových napětí při průjezdu návěšových souprav v malých poloměrech oblouků, či zatížení povrchových znaků inženýrských sítí (vodovodní uzávěry, poklapy šachet).*

54. *Podle podatele shora ani nastíněné odůvodnění nedostojí požadavkům Městského soudu v Praze. Jediným odborným podkladem, na nějž táto část odůvodnění odkazuje, jsou Technické podmínky Ministerstva dopravy TP 170. Z nich MHMP přejal odstavec týkající se účinku vozidel s užitečnou hmotností nad 10 tun. Aby však MHMP splnil požadavek na řádné odůvodnění navrženého opatření, je potřeba vycházet z konkrétních podkladů, z nichž lze blíže dovodit, jak velký podíl na opotřebení komunikací nákladní doprava uskutečňovaná vozidly nad 12 tun v poměrech domácího provozu představuje. Pouze v takovém případě lze vyhodnotit přiměřenost navrženého opatření. Obecná tvrzení nejsou dostačující, neboť nezohledňují mj. údaje o intenzitě dopravy, podíl nákladních vozidel na nadměrném opotřebení komunikací či poměr nákladních vozidel a osobních automobilů. Navržené opatření rovněž nebere v potaz skutečnost, že při omezení dopravy uskutečňované nákladními vozidly nad 12 tun logicky dojde k rozložení realizované dopravy mezi více nákladních vozidel o nižší užitečné hmotnosti, tj. k nárůstu dopravy a s ní spojených negativních externalit.*

55. *Zcela neakceptovatelné je pak odůvodnění přijetí navrženého opatření MHMP, spočívající v počtu přestupků týkajících se přetížených nákladních vozidel. To, že příslušné správní orgány nezvládají dostatečně kontrolovat či si jinou cestou zabezpečit dodržování zákonných ustanovení, nemůže v žádném případě odůvodňovat přijetí takto striktních omezujících opatření, daných zakazů, a dopadat tak i na ostatní osoby.*

56. *Podatel stejně tak považuje za zcela nepatřičné, aby zavedení takto omezujících opatření bylo odůvodněno pozbytím potřeby následného zvýšeného udržování či častějších oprav pozemních komunikací ve správě města, resp. Technické správy komunikací a.s., když základním účelem pozemních komunikací je vedení všech druhů silniční dopravy a úkolem výše uvedených subjektů a organizací je pak se o ně starat. Opět ani zde nemůže skutečnost, že ze strany těchto subjektů nedochází k řádnému plnění jejich povinností, odůvodňovat přijetí takovýchto opatření, která budou tak významně zasahovat do práv a oprávněných zájmů velkého množství osob. Technická správa komunikací a.s. je pak jistě dostatečně odborně způsobilá, aby při výstavbě, opravě či rekonstrukci pozemních komunikací zajistila, že inženýrské sítě budou dostatečným způsobem ochráněny před vlivy těžké nákladní dopravy.*

57. *Pokud pak jde o nedostatečné šířky komunikací a křižovatek, nedostatečné oblouky, umístování různých ostrůvků a přejezdů pro cyklistickou dopravu, které tedy dle vyjádření MHMP mohou ohrozit účastníky provozu, podatel zdůrazňuje, že i za toto je odpovědná primárně správa města, resp. Technická správa komunikací, a.s., když současným trendem je tzv. zklidnění dopravy po celém městě a za tímto účelem jsou tato opatření realizována. Podatel tak zdůrazňuje, že není možné se při přijímání takto závažně omezujících opatření odvolávat na své předchozí promyšlené kroky.*

58. *Pro úplnost podatel dodává, že podle čl. 3 odst. 1 druhé odrážky směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz, členský stát nesmí na svém území odmítnout nebo zakázat z důvodu týkajících se rozměrů použití nákladních vozidel, která jsou registrována nebo uvedena do provozu v kterémkoliv jiném členském státě, ve vnitrostátním provozu, pokud tato vozidla vyhovují mezním hodnotám podle přílohy I. Podle přílohy I bodu 3.1 shora citované směrnice je maximální přípustné zatížení jedné nápravy, která není hnací, 10 tun. Členské státy EU proto musí umožnit provoz soupravy se zatížením na jednu nápravu ve výši 10 tun s tím, že pro takovéto zatížení musejí být i realizovány pozemní komunikace s odpovídajícími parametry. Jinak řečeno, nákladní doprava, a to i ta uskutečňovaná vozidly nad 12 tun, je standardní součástí dopravy v rámci EU, a jako taková nemůže být nepřiměřeně omezována. Stejně tak nelze dopravu na jednotlivých komunikacích (zde dokonce skoro na všech) omezovat s odkazem na nadměrné zatížení komunikací a ochranu sítí, když i s ohledem na výše uvedenou normu by tyto měly být realizovány tak, aby s takovou dopravou a jím působeným zatížením počítaly.*

59. *Nezbytným důsledkem využití alternativních tras bude nesporně i to, že se doprava, jejíž provoz má být na uvedených komunikacích omezen, přesune a více zatíží jiné silniční úseky, a to i významně delší. Posouzení, jaký dopad to s sebou přinese pro jednotlivé komunikace a zda tento dopad předčí pozitivní efekt vzešlý z přijetí navrženého opatření, však v navrženém opatření opět zcela absenteje.“*

K bodům 53-59 námitek uvádíme:

Technické podmínky Ministerstva dopravy TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací jsou plně aktuálním a exaktním podkladem schváleným Ministerstvem dopravy, Odborem pozemních komunikací. Ze závěrů, které byly na základě znění těchto Technických podmínek učiněny, jednoznačně vyplývá v návrhu uvedené tvrzení, že pro návrh konstrukce vozovky jsou rozhodující zejména vozidla s užitečnou hmotností nad 10 t, kterých se právě navržené opatření výhradně týká. V návrhu uvedená proklamace, že jedním z důvodů omezení vjezdu nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 12 t na vybrané komunikace hlavního města Prahy je motivováno zájmem správce komunikací na udržení řádného technického stavu místních komunikací je tak podkladem doložena a podložena. Podatelem požadované doložení poměru intenzit nákladní dopravy a osobních automobilů je z hlediska navrženého záměru zcela zbytečné, neboť jak uvádějí odkazované *Technické podmínky Ministerstva dopravy TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací* je vliv osobních automobilů na konstrukci vozovky prakticky zanedbatelný a žádný poměr, ve kterém vystupují osobní automobily tak není v ničem vypovídající. Tvrzení podatele, že při omezení dopravy uskutečňované nákladními vozidly nad 12 tun logicky dojde k rozložení realizované dopravy mezi více nákladních vozidel o nižší užitečné hmotnosti pak zcela pomíjí využití alternativních tras, a dále, že byt' lze určitou míru rozložení dopravy mezi více nákladních vozidel o nižší hmotnosti předpokládat, z níže zmiňovaného doloženého exponenciálního růstu logicky vyplývá, že i takový dopad je stále v zájmu správce komunikací na udržení řádného technického stavu dotčených místních komunikací.

Ve větě návrhu týkající se přetěžování vozidel je zásadní především matematicko-fyzikální jev exponenciálního růstu vývoje porušování vozovky jednotlivými vozidly se zvyšujícím se zatížením na nápravu. Samotné počty evidovaných přestupků jsou pak pouhou doplňující poznámkou správního orgánu a jako takové nejsou samotným odůvodněním, ale pouze doplněním kontextu dané problematiky.

Námítka podatele zcela ignoruje v návrhu uvedené a při přípravě akcentované znění *odst. 1 § 6 zákona o pozemních komunikacích*, že místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce, dále vyhlášku č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích včetně přílohy 1 (seznam souvisejících českých technických norem) citované vyhlášky, kterou jsou kladeny na dálnice a silnice I. třídy kladeny vyšší obecné technické požadavky, a to např. stran minimální šíře komunikace či použitého stavebního materiálu či normy ČSN 73 6110 - *Projektování místních komunikací* a ČSN 73 6101 *Projektování silnic a dálnic* dle kterých jsou rovněž návrhové a skladebné prvky místních komunikací odlišné od ostatních pozemních komunikací. Odůvodnění omezením nadměrného opotřebení komunikací pozbytím potřeby následného zvýšeného udržování či častějších oprav pozemních je v daném kontextu plně v souladu s deklarovanými cíli na zvýšení plynulosti a bezpečnosti dopravy (když redukce zbytečné dopravy nákladními automobily snižuje potřebu a četnost oprav prvků technické infrastruktury) a zájmem správců komunikací na omezení nadměrného opotřebení komunikací ve správě města zbytečnou dopravou, která předmětnou komunikací pouze projíždí, i když pro ni existuje alternativní trasa po nadřazené komunikační síti. Přičemž podle § 4 odst. 1 a § 5 odst. 2 písm. b) zákona o pozemních komunikacích je dálnice pozemní komunikací určenou pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly a silnice I. třídy komunikací určenou zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu.

Dále je potřeba uvést, že umístění inženýrských sítí pod komunikacemi v intravilánu města je na rozdíl od extravilánu mnohdy vzhledem k prostorovým možnostem jediným a zcela standardním řešením a problematické zatěžování povrchových znaků inženýrských sítí a jejich blízkého okolí není záležitostí nezpůsobivosti správce komunikací, jak tvrdí podatel, ale nevyhnutelným jevem se všemi z toho vyplývajícími důsledky.

Nutno podotknout, že popsaný charakter komunikací v městském prostředí není způsobený údajnými předchozími kroky správy města, jak se podatel snaží námítkou manipulativně přesvědčovat. V návrhu opatření je k charakteru komunikací v městském prostředí uvedeno pouze to, že je determinován četností křižovatek, přechodů pro chodce, míst pro přecházení, přejezdů pro cyklisty, mnohdy náročnějším směrovým a případně i výškovým vedením komunikací a s tím spojeným častějším vynuceným zastavováním dopravního proudu, přičemž

právě tyto aspekty jsou více slučitelné s lehčími a obratnějšími vozidly než jsou nákladní automobily nad 12 t. Intravilán obce s sebou také přináší častou interakci vozidel se zranitelnějšími účastníky dopravního provozu jako jsou chodci, cyklisti nebo děti.

Návrh skutečně není jakýmkoliv způsobem v rozporu s uvedenou směrnicí, že členský stát nesmí na svém území odmítnout nebo zakázat z důvodu týkajících se rozměrů použití nákladních vozidel, která jsou registrována nebo uvedena do provozu v kterémkoliv jiném členském státě, ve vnitrostátním provozu, pokud tato vozidla vyhovují mezním hodnotám podle přílohy I. Rovněž navrhované omezení se netýká skoro všech komunikací, jak tvrdí podatel, nýbrž pouze vybraných místních komunikací na území hl. m. Prahy.

Vhodnost alternativních tras pro převedení návrhem omezené dopravy je v návrhu podrobně popsána a doložena.

Námítky ve výše uvedených bodech 53-59 proto správní orgán zamítá.

„Proporcionalita zvoleného řešení

60. Jak plyne z rozsudku Městského soudu v Praze č. j. 18 A 2/2024-36, MHMP je povinen zvážit a posoudit, zda je k dosažení jím vytyčeného cíle zvoleno řešení, které by obstálo v testu proporcionality. Za tímto účelem je MHMP povinen mj. přesvědčivě vysvětlit důvody přijatého řešení, přezkoumatelným způsobem odůvodnit zvolenou regulaci z hlediska zájmů všech účastníků silničního provozu, a navíc postupovat tak, aby bylo možno posoudit přiměřenost místní úpravy provozu na pozemních komunikacích, včetně toho, zda deklarovaného cíle nebylo možné dosáhnout jinou úpravou (bod 127).

61. Pro závěr o zákonnosti a přiměřenosti navrženého opatření je nutné, aby MHMP vyložil důvody, pro které právě takto přísná regulace určitého druhu dopravy vyhoví v rámci jednotlivých kroků testu proporcionality a shromáždil takové podklady, na jejichž základě by bylo možno jeho úvahu a zákonnost a proporcionalitu opatření věcně přezkoumat a uzavřít, že je dána jak

a) vhodnost opatření obecné povahy,

b) jeho potřebnost,

c) naplnění požadavku minimalizace zásahů do práv adresátů a nemožnost dosažení cíle jinou mírnější regulací, a konečně

d) přiměřenost jím vyvolávaného následku ve vztahu k sledovanému cíli.

62. Bez podkladů, které popisují stávající situaci z hlediska podílu těžké nákladní dopravy na nežádoucím stavu, které si navržené opatření klade za cíl řešit, dostatečně podrobně a konkrétně, nelze proporcionalitu zvoleného řešení posoudit.

63. Podatel se domnívá, že MHMP při přijímání navrženého opatření rozhodně nedostal požadavku na minimalizaci zásahů do práv adresátů. Zvolil totiž přístup, který kategoricky vylučuje celý segment veřejné dopravy, totiž nákladní dopravu uskutečňovanou vozidly nad 12 tun. Mohl přitom zvolit jiná řešení, která by více vyhověla požadavku minimalizace zásahů do práv, jako např. snížení rychlosti v určitých úsecích či omezení jen pro určité časové rozmezí v rámci denní doby. Existuje mnoho způsobů omezení provozu, která lze kombinovat za účelem dosažení kýženého cíle. Právě vhodnou kombinací těchto parametrů mohl MHMP navrhnout omezení adresnější, a zároveň zátěž plynoucí z omezení rozložit rovnoměrněji. Jelikož tak neučinil, jedná se o zjevně neproporcionální řešení.

64. Při posouzení alternativních řešení se MHMP v navrženém opatření v podstatě omezil pouze na posouzení jednoho alternativního řešení k omezení vjezdu, a to na výstavbu protihlukových clon pro případ omezení hluku a vibrací. Toto alternativní opatření nicméně hned odmítl s odkazem na to, že jejich použití je výrazně omezeno, a to s ohledem na Pražské stavební předpisy. Podatel MHMP připomíná, že i Pražské stavební předpisy jsou v gesci hlavního města Prahy. I u tohoto odůvodnění tak jde o případ, kdy si samo město problém nejdříve vytvoří a následně jej užije jako argumentaci pro tak zásadní zásahy do práv a oprávněných zájmů ostatních subjektů. Takové jednání je však zcela neakceptovatelné.“

K bodům 60-64 námitek uvádíme:

Rozsah a samotná volba způsobu omezení jsou v návrhu opatření obecné povahy i samotného OOP mnohokrát zmíněny a zdůvodněny. Z obsahu odůvodnění opatření a shromážděných podkladů jednoznačně vyplývá, že navržené opatření umožňuje dosáhnout sledovaných cílů, tedy splňuje kritérium vhodnosti, dále že opatření a sledované cíle spolu logicky souvisí, přičemž těchto cílů nelze dosáhnout jinými legislativními prostředky (kritérium potřebnosti), současně že opatření omezuje své adresáty s ohledem na sledované cíle co nejméně (kritérium minimalizace zásahu) a konečně že jeho následek je úměrný sledovanému cíli (kritérium proporcionality).

Námítky ve výše uvedených bodech 60-64 proto správní orgán zamítá.

„Rozpor navrženého opatření s veřejným zájmem na dopravní obsluhu veřejných přístavů

65. Podatel je provozovatelem pozemních částí veřejných přístavů Praha Holešovice, Praha Libeň, Praha Smíchov a Praha Radotín.

66. Veřejný přístav Praha Smíchov je jako součást Labsko-vltavské vodní cesty zařazen do systému transevropsky nejdůležitějších dopravních cest dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU („nařízení TEN-T“) a jako takový je zařazen do globální sítě TEN-T v souladu s přílohou č. II nařízení TEN-T. Česká republika je povinna na základě nařízení TEN-T spolu s ostatními členskými státy síť TEN-T a její jednotlivé součásti intenzivně rozvíjet. Globální síť TEN-T (do které je zařazen veřejný přístav Praha Smíchov) má být podle nařízení TENT dobudována do roku 2050. Taktéž přístav Praha Holešovice je dle přílohy II bodu 2 nařízení TENT součástí hlavní sítě TEN-T. Jako takový má tento přístav nejvyšší strategický význam na tuzemské i evropské úrovni. Přístav Praha Libeň a Praha Radotín jsou pak též součástí globální sítě TEN-T podle nařízení TEN-T.

67. Nařízení TEN-T jako jednu ze základních priorit pro provoz a rozvoj sítě TEN-T ukládá zajistit napojení jeho součástí na jiné druhy dopravy [srov. např. čl. 4 písm. b) bod iii., čl. 5 odst. 1 písm. b) nebo čl. 10 odst. 1 písm. b) ve spojení s čl. 6 odst. 3 Nařízení TEN-T], zejména na dopravu silniční a železniční. Nařízení TEN-T předpokládá pro přístavy v síti TEN-T zajištění překladů zboží a materiálu v objemu 500 tisíc tun za rok. Podstatné je dále zmínit, že nákladní silniční doprava využívá zcela dominantně právě ty komunikace, na kterých navržené opatření stanoví příslušné zákazy.

68. Česká republika své závazky vyplývající z Nařízení TEN- promítla do Politiky územního rozvoje ČR („PÚR“) jakožto hierarchicky nejvyššího dokumentu územního plánování. Vnitrozemské říční přístavy v Praze jsou v čl. 130 PÚR zařazeny do sítě veřejných terminálů a přístavů s vazbou na logistická centra („VTP“), jejichž podstatou je (jak PÚR výslovně zdůrazňuje) propojení jednotlivých druhů dopravy: „Síť VTP umožní optimalizovat silniční dopravu a uplatnit princip komodality (účinné využívání různých druhů dopravy provozovaných samostatně nebo v rámci multimodální integrace za účelem dosažení optimálního a udržitelného využití zdrojů).“ S ohledem na skutečnost, že předmětem činnosti VTP je logistika, je samozřejmé, že se jedná i o dopravu nákladní a nezbytným zejména – avšak nejen – silničním napojením dle PÚR se rozumí napojení i pro těžkou nákladní dopravu.

69. Navržené opatření je podle mínění podatele v rozporu s čl. 15 odst. 1 nařízení TEN-T, dle kterého „Členské státy zajistí, aby vnitrozemské přístavy byly propojeny se silniční nebo železniční infrastrukturou“. Podatel v této souvislosti odkazuje na rozsudek Soudního dvora Evropské unie C-229/21 ze dne 16. 6. 2022 ve věci *Port de Bruxelles SA a Région de Bruxelles-Capitale* (ECLI:EU:C:2022:471): „Článek 15 odst. 1 nařízení TEN-T musí být vykládán v tom smyslu, že pokud je vnitrozemský přístav, který je součástí globální sítě ve smyslu čl. 6 odst. 1 a 2 tohoto nařízení, napojen jak na silniční, tak na železniční dopravní infrastrukturu, brání až na výjimečné okolnosti tomu, aby bylo jedno z těchto dvou typů spojení zrušeno. Za takové okolnosti nelze považovat nedostatečnou údržbu dotčeného spojení vyplývající z porušení tohoto ustanovení nebo hospodářské zhodnocení pozemků zabraných touto infrastrukturou.“ (zvýraznění doplněno podatelem).

70. Silniční propojení zmíněných přístavů je navrženým opatřením narušeno do té míry, že uvedené přístavy nejsou způsobilé plnit cíle stanovené nařízením TEN-T. Odpovídající dopravní napojení přístavů v síti TEN-T, které mají zajišťovat plnění cílů a úkolů sítě TEN-T, tak musí být zajištěno pro všechny druhy vozidel, zejména pro nákladní vozidla a také pro vozidla nadrozměrná. Takové dopravní napojení musí umožnit provedení překládky v objemu minimálně 500 tisíc tun za rok, a tedy umožnit nejenom občasné fyzický průjezd nákladních vozidel, nýbrž vytvářet infrastrukturu pro efektivní zajišťování velkých objemů přepravy. Navržené opatření tento cíl zcela pomíjí a v důsledků opatření nelze tyto požadavky naplnit.

71. Význam sítě TEN-T a AGTC jakožto relevantního veřejného zájmu zdůraznil Krajský soud v Praze v rozsudku ze dne 19. 9. 2018, č. j. 46 A I/2016-46: „V daném případě je třeba vážit mnohé zájmy, a to nejen zájmy žalobců, ale i zájmy celé územní korporace, jejich občanů a rovněž nadmístní a celostátní veřejné zájmy. Důvodem vymezení koridoru v PÚR je zvýšení atraktivity a kapacity železniční dopravy na hlavních mezinárodních tazích zaražených do tranzitních železničních koridorů a splnění požadavků TEN-T, AGC a AGTC, což lze kvalifikovat jako nadmístní a celostátní veřejný zájem.“

72. Podatel zdůrazňuje, že jeho přístavy dále plní úkoly dle zákona o vnitrozemské plavbě v návaznosti na Evropskou dohodu o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu ze dne 19. ledna 1996 („AGN“) a v návaznosti na Evropskou dohodu o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech ze dne 1. ledna 1991 („AGTC“).

73. Podatelem provozované přístavy jsou zároveň přístavy s tzv. ochrannou funkcí (vyjma přístavu Praha Radotín) ve smyslu zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. Nezbytným předpokladem pro plnění této ochranné funkce je i zajištění bezproblémového vjezdu do přístavu jakoukoliv těžkou technikou, včetně např. vozidel dopravujících do přístavu lodě nebo jeřábů pro jejich přeložení na vodu. Dopravní napojení přístavů proto musí odpovídat i těmto zákonným požadavkům. Kupříkladu podle § 9c odst. 3 písm. a) a b) vyhlášky č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí veřejný přístav musí umožňovat vytažení malých plavidel z vody a jejich spuštění

do vody s přístupem z pozemní komunikace a vytvářet podmínky pro výkon zpracovatelských činností přímo v přístavu.

74. Navržené opatření tak nereflektuje základní požadavky zákona o vnitrozemské plavbě. Navržené opatření musí zohledňovat zákonné požadavky plynoucí nejen ze zákonů, na jejichž základě bylo vydáno, ale i požadavky plynoucí ze souvisejících právních předpisů, mohou-li jím být dotčeny i tyto jiné veřejné zájmy.

75. Podatel shrnuje, že MHMP nejen že žádnými podklady neprokazuje, že výsledkem navrženého opatření bude eliminace jím uváděných negativních dopadů, ale ani že v konečném důsledku tato regulace bude mít pozitivnější efekt, než jaký bude dopad stanovovaných omezujících opatření do sféry dotčených subjektů. Podatel zároveň zdůrazňuje, že MHMP neprokazuje, že případné tvrzené překračování hlukových limitů a jiné negativní vlivy způsobuje právě nákladní silniční doprava nad 12 tun, a nikoliv jiné dopravní prostředky, kdy v souvislosti s tím podatel poukazuje, že pro vyvození takového závěru je určující nejen typ vozidla, ale zejména množství projíždějících vozidel (kdy toto množství se jistě navýší v okamžiku příjezdu navrženého opatření v důsledku jízdy vícero aut s nižší tonáží). Stejně tak má podatel za to, že MHMP využívá těchto omezení jako prostředku ultima ratio, byť existují mírnější prostředky k dosažení tvrzeného cíle. Na závěr podatel zdůrazňuje, že skutečnost, že hlavní město Praha a Technická správa komunikací a.s. rezignují na své povinnosti, nemůže v žádném případě vést k tomu, že budou na úkor druhých přijímána takto omezující opatření, a to navíc v situaci, kdy nezbytnost a přínos takových opatření není nijak relevantně podložen.

76. Ze shora uvedených důvodů podatel považuje navržené opatření za nedostatečně odůvodněné a nepřiměřené. Navrhuje proto, aby MHMP jeho námítky v plné míře reflektoval a navržené opatření upravil tak, aby stanovilo místní úpravu provozu způsobem, který zajistí plnohodnotné dopravní napojení všech podatelem provozovaných přístavů, stejně jako jejich propojení a využití. Alternativně podatel navrhuje, aby MHMP od vydání opatření obecné povahy upustil.

K bodům 65-76 námitek uvádíme:

Jak vyplývá z odůvodnění opatření, dopravnímu napojení všech podatelem provozovaných přístavů Praha Holešovice, Praha Libeň, Praha Smíchov a Praha Radotín, stejně tak jako jejich propojení, využití a dalšímu rozvoji, nebude realizací navrženého opatření nikterak zabráněno.

Vydáním opatření tak nedojde k porušení mezinárodních dohod a nařízení (zejména TEN-T, AGN, AGTC), jakož i uvedených právních předpisů ČR (zejm. zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, v platném znění, a vyhlášky č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, v platném znění).

Správní orgán je přesvědčen, že návrh opatření obecné povahy, jakož i následně vydávané opatření je dostatečně jasně a srozumitelně odůvodněno. Navržené opatření není nezákonné, neboť nebrání dalšímu rozvoji provozovaných přístavů. Při schvalování opatření bylo postupováno dle zákonem stanoveného procesu s přihlédnutím k veřejným i soukromým zájmům v dotčeném území. Navržené opatření na jedné straně odráží v odůvodnění blíže specifikované veřejné zájmy obyvatel hl. m. Prahy a vlastníků, potažmo správců dotčených pozemních komunikací, na straně druhé nepřiměřeně nezasahuje do výkonu vlastnických práv podatele či kohokoliv jiného.

Zdejší správní orgán při vydání tohoto opatření postupoval v souladu s platnou legislativou, kterou je vázán. Opatření není v rozporu s ochranou veřejného zájmu, jakož i se soukromými zájmy podatele a jím napříč námítkami uváděnými mezinárodními a vnitrostátními předpisy zakotvujícími postavení předmětných přístavů, Politikou územního rozvoje ČR, Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy ani Územním plánem hl. m. Prahy.

Námítky ve výše uvedených bodech 65-76 proto správní orgán zamítá.

Na základě výše uvedených skutečností považuje zdejší správní orgán požadavek na omezení provozu těžkých nákladních automobilů nad 12 tun na území hlavního města Prahy za důvodný, racionální a opodstatněný. Navrhovaná místní úprava provozu úměrně dosahuje sledovaných cílů, přitom zásah do práv adresátů, jichž se může opatření dotýkat, je přiměřený. S ohledem na aktuálně platnou legislativu nelze sledovaných cílů dosáhnout jinými (mírnějšími) prostředky. Opatření hájí důležitý veřejný zájem na ochraně života, zdraví a majetku, který lze označit za obecně prospěšný. Všechny zákonné požadavky pro stanovení předmětné místní úpravy provozu na pozemních komunikacích byly splněny. Proto se správní orgán rozhodl vydat toto opatření obecné povahy.

Protože nevydáním tohoto OOP nejpozději ke dni 30. 9. 2024, který je posledním dnem platnosti předchozích opatření obecné povahy č.j. MHMP-1855320/2022/O4/Kf ze dne 23. 1. 2023 a č.j. MHMP-809051/2023/O4/Kf ze dne 18. 4. 2023, která byla rozsudky Městského soudu v Praze č.j. 18 A 2/2024- 36 ze dne 23. 4. 2024 a č.j. 8 A 38/2024- 29 ze dne 19. 6. 2024 ke dni 30. 9. 2024 zrušena, by hrozila vážná újma veřejnému zájmu, neboť obě předchozí opatření tento veřejný zájem vyplývající z odůvodnění tohoto opatření hájí a je proto nutné zachovat jejich kontinuitu, nabývá toto opatření obecné povahy ke stanovení místní úpravy provozu účinnosti již dnem vyvěšení, což je zcela v souladu s příslušným ustanovením správního řádu (viz „Poučení“).

Poučení

Dle ust. § 173 odst. 1 správního řádu toto opatření obecné povahy nabývá účinnosti dnem vyvěšení veřejné vyhlášky. Proti rozhodnutí o námitkách se podle ust. § 172 odst. 5 nelze odvolat ani podat rozklad. Ve smyslu ust. § 173 odst. 2 správního řádu proti opatření obecné povahy nelze podat opravný prostředek. Ve smyslu ustanovení § 101a a násl. zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů, je možný přezkum u soudu.

Ing. Aleš Krejča v. r.

ředitel odboru pozemních komunikací a drah

STEJNOPIS, za správnost vyhotovení: Ing. Filip Kolerus

Tato písemnost bude vyvěšena po dobu 15 dní na úřední desce Magistrátu hl. m. Prahy a úředních deskách úřadů městských částí Praha 1–22 a zveřejněno způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Vyvěšeno na úřední desce MHMP dne: 2. 10. 2024 Sejmuto dne: 17. 10. 2024

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

Přílohy:

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

MĚSTSKÁ ČÁST
PRAHA - KRÁLOVICE
K Nedvězí 66
104 00 Praha 10 - Královice
3

Obdrží:

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

Na vědomí:

Josef Jůza, K metru 227/6, 155 21 Praha 5
ÚMČ Praha 14 – OD, Bratří Venclíků 1073, 198 21 Praha 9
České přístavy, a.s., Jankovcova 1627/16a, 170 00 Praha 7
Ministerstvo dopravy – odbor pozemních komunikací
Policie ČR, KŘP hl. m. Prahy, OSDP
Magistrát hl. m. Prahy – odbor dopravy
MČ Praha 1–57

K vyvěšení na úřední desku:

Magistrát hl. m. Prahy
ÚMČ Praha 1–22

Spis:

PKD-O4 sektor Kf