

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY
Krajské ředitelství policie Moravskoslezského kraje
územní odbor Opava
dopravní inspektorát Opava
Hrnčířská 17, 746 25 Opava

Č. j. KRPT-150647-2/ČJ-2022-070606-01

Opava 27. června 2022
Počet stran: 2

Magistrát města Opavy
Odbor dopravy
Horní náměstí 382/69
746 26 Opava

Projednáni přechodné úpravy provozu
K č. j. MMOP 82122/2022

Policii České republiky, Krajskému ředitelství policie Moravskoslezského kraje, územnímu odboru Opava, dopravnímu inspektorátu, jako dotčenému orgánu při stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích a užití zařízení pro provozní informace podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ustanovení § 77 odst. 2 písm. b), byl předložen k projednání návrh k vydání stanovení dopravního značení přechodné úpravy k omezení obecného užívání pozemní komunikace pro stavební akci:

„Sil. II/467 na ul. Hlavní a MK na ul. Ivana Kubince v obci Štítina“,

na pozemních komunikacích zřejmých z obdrženého spisového materiálu, který je zpracovaný formou projektu.

Bylo předloženo:

- žádost SSÚ,
- původní žádost žadatele,
- situace - přechodné dopravní značení bez měřítka a č. výkresu,
- koordinační situační výkres 1:250 - č. výkresu C.3.

Silniční správní úřad z hlediska bezpečnosti a plynulosti dopravy tímto s dotčeným orgánem Policie České republiky, dopravním inspektorátem Opava **projednává** návrh přechodné úpravy provozu v předloženém projektu.

Dopravní inspektorát se seznámil s předloženým projektem.

Zjištěné vady projektu a připomínky k projektu z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu:

- projekt není zpracován v rozsahu čl. 1.4 a 1.5 TP 66 „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“, schváleno Ministerstvem dopravy čj. 21/2015-120-TN/1, ze dne 12. března 2015, s účinností od 1. dubna 2015 - dále jen TP 66, např. se nezabývá zcela stávající místní úpravou provozu (SDZ, VDZ). Projekt tak nelze hodnotit komplexně a ve všech souvislostech;
- v první fázi tj. při úpravě komunikace kolem kaple (spojka mezi I. Kubince a Hlavní) konstatujeme, že předpokládáme (dovozujeme z textové části a části grafické) její dočasné

uzavření. V daném případě se uzavírka realizuje na základě principu obecného schématu B/15 TP 66;

- v návaznosti na bod výše očekáváme v případě uzavírky komunikace vedoucí kolem kaple, že jsou věrohodně prokázány křížovatkové pohyby, rozhledy a vlečné křivky (v textu uvedeno, že nebudou narušeny, avšak nedoloženo) zejména v druhém připojení I. Kubince k ul. Hlavní tak, aby toto křížení bylo pro směrodatné vozidlo plnohodnotné ve všech směrech;
- vychází - li návrh PDZ z obecného schématu B/3 není z pohledu DI Opava dostatečně odůvodněno snížení nejvyšší dovolené rychlosti na 30 km/h (pohyb pracovníků stavby je v oblasti pracovního místa běžně předpokládán) a dále také není zřejmé, proč je ve směru od Štítiny užito SDZ č. B 21a, které se jeví v návaznosti na platnost obecné úpravy provozu jako nadbytečné resp. neodůvodněné;
- je - li ve směru od od Štítiny užito principu schématu C/2 TP 66 (nemající však vliv na obecné pravidla osazování DZ uvedené v TP 65), jsou navržené podélné vzdálenosti DZ zcela nedostatečné;
- v návaznosti na užití SDZ č. Z 4a, b se jeví jako nadbytečné také SDZ č. A 6b (neuváděno ani ve vzorových schématech);
- upozorňujeme SSÚ, že z pohledu DI Opava je obecným vypracovaným návrhem pojmenovaným "schéma DZ 1 - pracovní místo" nedostatečně řešena bezpečnost chodců, kdy chodec jdoucí po chodníku, který dojde k sestavě Z2 + B30 je nucen vstupovat do vozovky resp. přecházet vozovku (viz ust. § 53 odst. 3 z. č. 361/2000 Sb., o provozu na PK), kdy předmětné "schéma" považujeme vzhledem k charakteru dotčeného úseku (z pohledu do elektronických map aktualizovaných ke dni 5.6.2017 - absence oboustranného chodníku, vjezdy na sousední nemovitosti, směrové oblouky, křížení MK I. Kubince s ul. Hlavní pod nevyhovujícím úhlem) za nevystihující zcela realitu v místě a tím za problematické a potenciálně rizikové.

Tímto Vám vracíme zpět celý spisový materiál k dalším potřebám zahájeného řízení, aby mohly být ze strany Vašeho úřadu relevantně připomínky vyhodnoceny v návaznosti na všechny známé informace a následně bylo možno postupovat v souladu s platnou legislativou ČR.

Obecně musí být splněno:

- osazení dopravního značení (vzdálenosti, podchozí výšky apod.) musí být zejména v souladu s TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“, schváleno MD ČR č.j. 532/2013-120-STSP/1, ze dne 31.7.2013, s účinností od 1.8.2013 a TP 66 „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“, schváleno Ministerstvem dopravy č.j. 21/2015-120-TN/1, ze dne 12. března 2015, s účinností od 1. dubna 2015,
- přenosné dopravní značky musí být všechny umístěny na červeno-bíle pruhovaném sloupku a tím bude zdůrazněna nadřazenost přechodné úpravy provozu nad místní úpravou provozu,
- navržené přenosné dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace musí tvořit ucelený systém spolu se stávající místní úpravou popř. již stanovenou přechodnou úpravou provozu,
- v době, kdy osazení dopravního značení pomine svého významu, bude omezení provozu ihned zrušeno nebo bude silniční provoz omezen jen v nezbytném rozsahu.

npor. Ing. Petr Görlich
vedoucí DI

schváleno elektronicky

