



Městská část Praha 20

Úřad městské části Praha 20

Odbor dopravy

Jívanská 635, 193 00 Praha-Horní Počernice, tel. 271 071 611, fax 271 071 632

Spis. zn.:
SZ MCP20 014574/2024

Č.j.:
MCP20 028195/2025/OD/Vrb

Vyřizuje:
Bc. Eva Vrbová
271071661

V Praze dne
23.7.2025

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

Oznámení opatření obecné povahy

Úřad městské části Praha 20, Odbor dopravy, Jívanská 635, 193 21 Praha 9 – Horní Počernice, jako příslušný správní orgán na území Prahy 20, podle ustanovení § 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 obecně závazné vyhlášky hl. města Prahy č. 55/2000 Sb., kterou se vydává Status hl. m. Prahy, ve znění pozdějších předpisů, podle ustanovení § 171 a ustanovení § 173 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, na základě zjištěných skutečností, které se týkají místní úpravy provozu na pozemní komunikaci ul. Slatiňanská ve správním obvodu Prahy 20, po projednání s příslušným orgánem Policie ČR, Krajským ředitelstvím Policie hl. m. Prahy, Odborem služby dopravní policie a se souhlasem správce dotčených pozemních komunikací,

v y d á v á

z moci úřední, podle ustanovení § 77 odst. 1 písm. c) a ustanovení § 78 zákona o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích

OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

– stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích v Praze 20, ulic Slatiňanská a Stoliňská,

spočívající ve změně dopravního režimu v ul. Slatiňanská, která bude nově obytnou zónou. V rámci nové místní úpravy dojde k odstranění svislého dopravního značení IZ8a, IZ8b (začátek a konec zóny s dopravním omezením), které bude na jedné straně nahrazeno svislým dopravním značením IZ5a, IZ5b (začátek a konec obytné zóny), k odstranění svislého dopravního značení B1 (zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech), které bude nahrazeno svislým dopravním značením B11 (zákaz vjezdu všech motorových vozidel), ke změně textu na dodatkových tabulkách na text: „Mimo dopravní obsluhy“ a k odstranění svislého dopravního značení B13 (zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 6t), a to vše v rozsahu dle přiložených situačních plánů, které jsou nedílnou součástí tohoto stanovení, za níže uvedených podmínek pro její realizaci:

1. Odstranění stávajícího a umístění nového dopravního značení bude provedeno v souladu se situačními plány, které byly dne 19.2.2025 odsouhlaseny Policií ČR, Krajským ředitelstvím Policie hl. m. Prahy, Odborem služby dopravní policie pod č.j.: KRPA-58623-1/ČJ-2025-0000DŽ.
2. Dopravní značení musí být v reflexním provedení a podle TP 65 a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

3. Veškeré dopravní značení bude osazeno na odpovídajících nosičích. Umístěním dopravního značení nesmí být narušeno vnímání dopravní situace a nesmí bránit provádění údržby komunikace.
4. Umístění dopravního značení zajistí na své náklady správce dotčených komunikací – MČ P20, Odbor místního hospodářství.
5. Dopravního značení dle tohoto stanovení bude ve správě MČ P20, Odboru místního hospodářství.
6. Termínu realizace dopravního značení:

po nabytí účinnosti tohoto opatření obecné povahy (dle klimatických podmínek) – trvale.

Stanovení dopravního značení nenahrazuje povolení, stanovisko, posouzení, případně jiné opatření dotčeného správního úřadu vyžadované zvláštními předpisy.

Odůvodnění:

Dne 30.5.2024 z moci úřední oznámil Úřad městské části Prahy 20, Odbor dopravy, na základě zjištěných skutečností, návrh opatření obecné povahy (č.j.: MCP20 014574/2024/OZPD/Vrb) pro stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci ulice Slatiňanská v Praze 20 a vyzval dotčené osoby k uplatnění připomínek a odůvodněných námitek. Nová místní úprava provozu měla uvést dopravní značení do souladu s režimem v této ulici. Na základě vyvěšení tohoto návrhu opatření obecné povahy byly ve stanovené lhůtě podány připomínky od občanů bydlících v ulici Slatiňanská a námítka od vlastníka pozemní komunikace ulice Slatiňanská – Hlavního města Prahy, Magistrátu hl. města Prahy, Odboru dopravy, přičemž všechny shodně nesouhlasily s navrhovanou úpravou provozu.

Na základě výše uvedeného správní orgán zpracoval nový návrh místní úpravy provozu, který se týká pozemních komunikací ulic Slatiňanská a Stoliňská. Tento návrh byl nejprve projednán se zástupci Městské části Prahy 20, zástupcem Úřadu městské části Prahy 20, správcem dotčených pozemních komunikací a s příslušným orgánem Policie ČR, teprve poté dne 10.3.2025 oznámil Úřad městské části Prahy 20, Odbor dopravy, nový návrh opatření obecné povahy (č.j.: MCP20 009648/2025/OD/Vrb) pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích ulic Slatiňanská a Stoliňská v Praze 20 a vyzval dotčené osoby k uplatnění připomínek a odůvodněných námitek. Jedná se o změnu dopravního režimu v ul. Slatiňanská, která bude nově obytnou zónou, což vyneslo zrušení svislého dopravního značení IZ8a, IZ8b (začátek a konec zóny s dopravním omezením), které bude na jedné straně nahrazeno svislým dopravním značením IZ5a, IZ5b (začátek a konec obytné zóny), druhá strana se plynule propojí s již existující obytnou zónou v dané lokalitě, čímž dojde k rozšíření stávající obytné zóny vymezené ulicemi Hartenberská, Náchodská a Božanovská. Dále dojde k odstranění svislého dopravního značení B1 (zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech), které bude nahrazeno svislým dopravním značením B11 (zákaz vjezdu všech motorových vozidel), společně se změněným textem na dodatkových tabulkách ve znění: „Mimo dopravní obsluhy“ a k odstranění svislého dopravního značení B13 (zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 6 t). Nová místní úprava tak ucelí dopravní režim v dané lokalitě a zároveň umožnění parkování vozidel v ulici Slatiňanská na vyznačených místech.

Oznámení o návrhu opatření obecné povahy (č.j.: MCP20 009648/2025/OD/Vrb) pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích bylo vyvěšeno na úřední desce Úřadu městské části Praha 20 ve dnech od 10.3.2025 do 11.4.2025.

Na základě vyvěšení návrhu opatření obecné povahy byly ve stanovené lhůtě (30 dnů ode dne zveřejnění) podány připomínky.

Dne 2.4.2025 a dále dne 9.4.2025 byla na Úřad městské části Prahy 20, Odbor dopravy učiněna dvě písemná podání, která v souladu s ustanovením § 37 správního řádu splňují náležitosti pro řádně podané připomínky k návrhu opatření obecné povahy. S připomínkami se správní orgán zabýval jako s podklady pro opatření obecné povahy.

Pan Vladimír [REDAKCE] podal připomínky č. 1. - 3:

1. *Výměna značení IZ8a a IZ8b (nově označená IP25a a IP25b) tzv. „Tempo zóna – zóna s omezením dopravy“ za IP26a a IP26b „Obytná zóna“ dle přiloženého situačního plánu je nyní dle našeho názoru naprosto nevhodná. „Obytná zóna“ ztrácí smysl, pokud je delší než 300 m, protože řidiči ji přestanou vnímat a přidají na rychlosti, takže omezení rychlosti a většího bezpečí obyvatel stejně nedocílíte. Vzdálenost Hartenberská – Božanovská je cca 1 km.*
2. *Cituji z charakteristiky k „Obytné zóně“ z veřejných zdrojů - „V praxi se často setkáváme s pokusy zavádět obytné zóny i ve stávajících ulicích s obrubníky. Tento přístup nelze doporučit, pro uživatele je matoucí. Značka IP26a „Obytná zóna“ ulici deklaruje coby společný pobytový prostor, přitom však stavební uspořádání ulice sugeruje pocit existence vozovky, což vede k pocitu nadřazenosti motorové dopravy. Jestliže tedy existuje požadavek na zklidnění určité ulice či oblasti a na stavební úpravy nejsou prostředky, je i zde vhodnější aplikovat Zónu 30.“*
Dále pak – Podnět ke zřízení Zóny 30 – „Realizace Zóny 30 může být iniciována občany obce, neziskovými organizacemi, spolky, sdruženími a dalšími organizacemi a zájmovými skupinami. V obcích I. a II. stupně bývá realizace Zóny 30 iniciována zpravidla podněty občanů přímo starostovi, popř. na veřejném zasedání zastupitelstva obce. Zastupitelé mají nástroje a možnosti k realizaci dopravních opatření, kterými jsou také Zóny 30.“
„Návrh obytné zóny ve stávající zástavbě formou rekonstrukce současné místní komunikace. Ne každá místní komunikace je pro návrh obytné zóny vhodná, ať už z pohledu širších dopravních vztahů, vysokých intenzit a automobilové dopravy, či vysokých nároků na parkování.“
3. *Profil vozovky v ulici Slatiňanská je v nejužším místě jen 3,34 m, je zde obousměrný provoz, zákaz vjezdu, vjezd dopravní obsluhy povolen, čímž je pro mě zdůvodněn obousměrný provoz, protože se předpokládá, že bude minimální a řidiči se vyhnou. Tak se také ostatně celá dlouhá léta bez problémů děje i při současném stavu zaparkovaných vozidel. Ostatně požadovaný 6 m profil pro obousměrný provoz není ve valné většině ulic v Horních Počernicích. V minulosti jsme už v ulici měli „Obytnou zónu“, přičemž vymezené parkování bylo naprosto špatně projektantem zvoleno vzhledem k charakteru a svažitosti terénu, ve kterém se ulice nachází a k vjezdům na pozemky. Podařilo se tedy vyjednat změnu značení na „Tempo zónu“ (IP25a a IP25b) abychom mohli parkovat i mimo vyznačená místa. Naše domy jsou ve starých Chvalech často z počátku 20. století s obvodovými zdmi na uliční čáře a malé nezpevněné chodníky s obrubníkem (jen pod vozovkou je zpevňovací betonová deska), tzn. většinově chodníky přiléhají přímo k domům – zastávka není oddělena předzahrádkami. Je pro nás zásadní moci parkovat v ulici tak, jak parkujeme dnes, protože v „Tempo zóně“ není explicitně určeno, že se smí parkovat jen na místech k tomu určených, zatímco „Obytná zóna“ toto určuje. Projektant umístil parkovací místa ve Slatiňanské ulici naprosto nevhodně a bez ohledu na hustotu domů, vjezdy a svažitost nájezdů na pozemky. Proto trváme na zachování stávajícího stavu a považujeme naši společnou námitku z loňského roku za stále aktuální.*

(Námitka) z loňského roku:

Na základě zveřejněného návrhu místní úpravy ulice Slatiňanská, ze dne 30.5.2024, Úřední deska MČ Praha 20, vyjadřujeme nesouhlas s tímto návrhem „Sdílené zóny“ a požadujeme zachovat stávající stav „Zóna“. Jako občané jsme přesvědčeni, že ke zklidnění dopravy nedojde. V současnosti se nedodržuje zákaz vjezdu do této lokality z ulice Hartenberská, kde je umístěna dopravní značka B11 Zákaz vjezdu všech motorových vozidel, mimo dopravní obsluhy a cyklistů. Od ulice Božanovská je umístěna dopravní značka B1 Zákaz vjezdu všech vozidel, mimo dopravní obsluhy a cyklistů. Dále do ulice Slatiňanská od východní po západní část jsou umístěny dopravní značky IZ8a; IZ8b; Zóna. Stávající dopravní značka IZ8a; IZ8b „Zóna s dopravním omezením“ a užitých symbolů jasně hovoří o jakou místní úpravu se jedná!

Požadujeme, aby jakýkoliv případný záměr byl, vždy projednán s občany této ulice. Jednak i z hlediska historického, kdy vlastníci některých pozemků předali tehdejší obci Chvaly, část těchto pozemků za účelem vybudování veřejné cesty.

Pan Jiří [REDAKCE] podal připomínky č. 4. - 6:

4. *Musíme konstatovat, že „Obytná zóna“ zde byla zavedena cca v roce 2012 a okamžitě zrušena a zavedena „Tempo zóna“ s dopravní úpravou (rychlost omezena na 20 km, chodci ve vozovce a příčný*

práh). Jako důvod byl ten, že celá ulice, která je ve staré zástavbě a pochází už z roku 1910, má nedostatek parkovacích míst, kdy některé domy nemají ani možnost parkování na svých pozemcích! Tato komunikace nevyhovuje parametrům obytné zóny.

- 5. Je naprosto jasné, že ulice je obousměrná a nevyhovuje zákonu o provozu na pozemních komunikacích (Zákon č. 361/2000 Sb.), ale nevyhovuje v některých úsecích, ani pro jednosměrnou komunikaci. Nehledě, že by se jednalo o objízdnu trasu (závleků) kolem celých Chval cca 3 km. Jednosměrné komunikace mají utvářet jeden celek s možností objetí bloku do 350 m.*
- 6. Jenom chci dále upozornit na skutečnost, že některá města si nechala zpracovat dopravní studie a přišlo se na skutečnost, že jsou zavedené „Obytné zóny“, jako nevhodné. V hodnější je zavést „Tempo zóny“. Dopravní projektové instituce jasně uvádějí. Obytné zóny ztrácejí smysl pokud jsou delší, jak 300 m. Potom řidiči přestávají vnímat, že se nacházejí v obytné zóně a stejně přidávají na rychlosti. Navrhovaná zóna od Hartenberské po Božanovskou je cca 1 km. Nehledě na skutečnost, že na komunikaci jsou vybudované obrubníky, které utvářejí chodníky a to je matoucí. V dnešní době, kdy se navrhuje obytné zóny na zelené louce se počítá, že každý vlastník nemovitosti, bude mít na svém pozemku dvě parkovací stání a jedno před nemovitostí pro návštěvy. Stále se u nás jedná, že ulice má nedostatek parkovacích stání vzhledem k počtu nemovitostí. V tomto případě by mělo být možností zaparkovat na veřejném parkovišti, ale z docházkovou vzdáleností max. do 300 m, což tady nikde není.*

Ve smyslu ust. § 172 správního řádu se správní orgán vypořádal s připomínkami následovně:

S připomínkami pana Vladimíra [REDAKCE] se správní orgán vypořádal v odstavcích Ad1. až Ad3.:

- Ad1. Změnou dopravního značení nedojde ke změně nejvyšší povolené rychlosti. Nejvyšší povolená rychlost v ulici Slatiňanská zůstane stejná jako je nyní, a to max. 20 km/h. V současné době tuto rychlost upravuje dopravní značení IZ8a, IZ8b (Zóna s dopravním omezením), nově bude tuto rychlost upravovat dopravní značení IZ5a, IZ5b (Obytná zóna) pro kterou je stanovena nejvyšší povolená rychlost 20 km/h přímo v zákoně o provozu na pozemních komunikacích. Maximální délku obytné zóny zákon neomezuje. Zákon pouze definuje, co je obytná zóna, jaká v ní platí pravidla pro provoz a jakými dopravními značkami je označena, žádný limit na délku zóny mezi těmito značkami ale nestanovuje. Existuje pouze doporučená délka obytné zóny, která je uvedena v Technických podmínkách Ministerstva dopravy ze dne 31.12.2024 (TP132), kdy „*Velikost obytné zóny by měla být taková, aby nejbližší výjezd na komunikaci s vyšší dovolenou rychlostí nebyl z žádného místa v obytné zóně vzdálen víc než 500 m*“. Tato vzdálenost je z každého místa v ulici Slatiňanská dodržena, tedy doporučená délka pro obytnou zónu je v tomto případě splněna. Délka obytné zóny je ale především určena spíše praktickými důvody s ohledem na specifická pravidla obytné zóny (např. zvýšený ohled na chodce či maximální povolená rychlost 20 km/h) a její délka se může lišit v závislosti na konkrétních podmínkách, může být ovlivněna například urbanistickou strukturou, charakterem zástavby a potřebou zajištění bezpečnosti a klidu v dané lokalitě. Na základě výše uvedeného se k připomínce nepřihlíží.
- Ad2. Jedná se o konstatování (citaci), správní orgán k němu nezaujímá žádné stanovisko.
- Ad3. Výstavba komunikace ulice Slatiňanská probíhala před více jak 20 lety, stavebně byla řešena jako obytná zóna a podle toho byla také označena dopravním značením dle stanovení místní úpravy provozu ze dne 21.5.2003. Úzké chodníčky po obou stranách této ulice mají sloužit spíše k zamezení najetí vozidel přímo k plotům či fasádám domů, neboť jsou pro běžný pohyb chodců svými rozměry nedostačující a při výstavbě komunikace se počítalo s pohybem chodců v celé šíři této ulice. Prostor pro parkování vozidel byl rovněž řešen již při výstavbě komunikace, byl barevně odlišen a za dodržení platných norem zvolen s ohledem na šíři komunikace, stávající vjezdy a prostor pro vyhnutí vozidel. Parkování na tomto prostoru umožňuje právě režim obytné zóny, který povoluje zúžit dopravní prostor vedle parkovacího místa až na 3,0 m, a to i na obousměrné komunikaci. Lokální zúžení a různá uspořádání parkovacích míst v uličním prostoru obytné zóny

navíc současně funguje jako prvek zpomalení dopravy. Naproti tomu režim zóny s dopravním omezením na obousměrné komunikaci sice umožňuje parkování kdekoli při okraji vozovky, ale pouze při splnění obecných pravidel dle zákona č. 361/2000 Sb., což v ulici Slatiňanská není splněno v žádné její části, neboť dle ust. § 25 výše uvedeného zákona „*při stání na komunikaci musí zůstat alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy*“, tzn. že v ulici Slatiňanská by vedle zaparkovaného vozidla musel zůstat prostor v šíři min. 6 m. Zároveň v zóně s dopravním omezením musí být oddělen pohyb chodců od pohybu vozidel a cyklistů, což za současného stavu není na této komunikaci možné. A v neposlední řadě se zóny s dopravním omezením umísťují na obslužných komunikacích, tedy na komunikacích zařazených mezi pozemní komunikace III. třídy, které zajišťují dopravní obsluhu v obcích a městech. Komunikace ul. Slatiňanská byla vystavena jako obytná zóna a podle toho byla také rozhodnutím MHMP zaříděna jako pozemní komunikace IV. třídy, tedy komunikace se smíšeným provozem nebo s nepřístupným provozem, což jsou zklidněné komunikace, cesty v chatových oblastech, obytné zóny, pěší zóny a dále chodníky a ostatní komunikace pro pěší a cyklisty. Na základě výše uvedeného se k připomínce nepřihlíží.

S připomínkami pana Jiřího [REDAKCE] se správní orgán vypořádal v odstavcích Ad4. až Ad6.:

- Ad4. Místní úprava režimu obytné zóny v ulici Slatiňanská byla stanovena dne 21.5.2003 (č.j.: 699/03/OŽPD) společně výstavbou této komunikace. Po krátké době došlo ke změně této úpravy a obytná zóna byla v této ulici zrušena. Namísto obytné zóny byla stanovena zóna s dopravním omezením. Tato zóna se má zřizovat na obslužných komunikacích, kterou ulice Slatiňanská není a podle technických předpisů tomuto režimu neodpovídá ani stavební uspořádání komunikace, kdy pohyb chodců má být oddělen od pohybu vozidel a cyklistů a chodci musí používat chodníky, ale ani prostor pro parkování, neboť vedle zaparkovaného vozidla by musel zůstat dopravní prostor v šíři min. 6 m. Tato komunikace naopak splňuje požadavky pro režim obytné zóny, a proto se k připomínce nepřihlíží.
- Ad5. Navržená úprava není v rozporu s touto připomínkou, proto se k ní nepřihlíží.
- Ad6. Jak již bylo uvedeno v Ad1., maximální délku obytné zóny zákon neupravuje. Zákon pouze definuje, co je obytná zóna, jaká v ní platí pravidla pro provoz a jakými dopravními značkami je označena, žádný limit na délku zóny mezi těmito značkami ale nestanovuje. Existuje však doporučená délka obytné zóny, která je uvedena v Technických podmínkách Ministerstva dopravy ze dne 31.12.2024 (TP132), kdy „*Velikost obytné zóny by měla být taková, aby nejbližší výjezd na komunikaci s vyšší dovolenou rychlostí nebyl z žádného místa v obytné zóně vzdálen více než 500 m*“. Tato vzdálenost je z každého místa v ulici Slatiňanská dodržena, tedy doporučená délka pro obytnou zónu je v tomto případě splněna. Délka obytné zóny je ale především určena spíše praktickými důvody s ohledem na specifická pravidla obytné zóny (např. zvýšený ohled na chodce či maximální povolená rychlost 20 km/h) a její délka se může lišit v závislosti na konkrétních podmínkách, může být ovlivněna například urbanistickou strukturou, charakterem zástavby a potřebou zajištění bezpečnosti a klidu v dané lokalitě. Úzké chodníčky po obou stranách této ulice, jak již bylo uvedeno v Ad3., mají sloužit spíše k zamezení najetí vozidel přímo k plotům či fasádám domů, neboť jsou pro běžný pohyb chodců svými rozměry nedostačující a při výstavbě komunikace se počítalo s pohybem chodců v celé šíři této ulice. Parkovací místa v ulicích se starou zástavbou, kde je nutné zohledňovat prostorové limity dané původní urbanistickou strukturou a zároveň dbát na bezpečnost všech účastníků provozu mívají omezené možnosti a bývají složitější na vytvoření. Jednou z možností, jak vytvořit parkovací místa v užších ulicích, a přitom zachovat obousměrný provoz je právě vytvoření obytné zóny, která umožňuje vyznačit plochy pro parkování už při zachování dopravního prostoru v šíři alespoň 3,0 m. V obytné zástavbě s převládajícími rodinnými domy bývá parkování řešeno na vlastních pozemcích nebo v prostoru komunikace právě na těchto vyznačených místech. Podle Pražských stavebních předpisů musí nové stavby řešit

vázaná i návštěvnická parkovací místa již ve fázi stavebního řízení, a to zpravidla na vlastním pozemku, jen v odůvodněných případech lze parkovací místa vytvořit ve vzdálenosti 300 m od navrhované stavby. Jedná se ale o předpis vztahující se k novým stavbám ve stávající zástavbě, a realizaci těchto parkovacích míst zajišťuje investor stavby nikoli obec/město. Na komunikacích se stávající zástavbou, kde je parkovací kapacita nedostačující může obec/město na své náklady vybudovat návštěvnická parkovací místa, není to ale její povinnost. V ulici Slatiňanská byl v rámci její rekonstrukce vybudován, s ohledem na prostorové možnosti, maximální možný počet parkovacích míst. Na základě výše uvedeného se k připomínce nepřihlíží.

Závěrem uvádíme, že správní orgán by měl posuzovat celou lokalitu, přitom zohledňovat stavební stav komunikace i charakter zástavby, ale především se musí snažit o zajištění potřebné bezpečnosti. Neorganizované parkování v úzkém dopravním prostoru, který je navíc užíván všemi účastníky provozu není bezpečné, a proto jej ani žádné platné předpisy nepovolují. Prioritou správního orgánu by měla vždy být ochrana všech účastníků silničního provozu společně se zajištěním efektivního fungování dopravy.

Ze všech výše uvedených skutečností vyplývá, že připomínky nejsou důvodné, a proto k nim správní orgán nepřihlíží. Lze konstatovat, že nová místní úprava provozu pouze rozšiřuje stávající obytnou zónu, čímž dochází k logickému ucelení oblasti. Pozemní komunikace odpovídá režimu obytné zóny, včetně prostoru pro parkování, který je barevně odlišen, neboť byla stavěna jako obytná zóna.

Poučení o opravném prostředku:

Opatření obecné povahy nabývá účinnosti podle ustanovení § 173 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, patnáctým dnem po dni vyvěšení. Ve smyslu ustanovení § 173 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, proti opatření obecné povahy nelze podat řádný opravný prostředek. Ve smyslu ustanovení § 101 a násl. Soudního řádu správního je možný přezkum u soudu.

Mgr. Milan Hamouz
vedoucí odboru dopravy

elektronicky podepsáno

Příloha:

- Situační plány s dopravním značením (5ks)

Obdrží:

- správce dotčených komunikací – Městská část Praha 20, Odbor místního hospodářství
- spis OD

Na vědomí:

- Policie ČR, KŘP hl. m. Prahy, Odbor služby dopravní policie, oddělení dopravního inženýrství
Kongresová č. 1666/2, 140 00 Praha 4 – Nusle

Oznámení bude vyvěšeno po dobu 15 dnů na úřední desce Úřadu městské části Praha 20 a též zveřejněno způsobem umožňující dálkový přístup, a to na webových stránkách: <http://www.pocernice.cz/>.