

**Přesunutí označnicku zastávky MHD – „Haklovy Dvory, křižovatka“ (směrem k zastávce „Haklovy Dvory“) nacházející se v blízkosti pozemku parc. č. 80/1 v k. ú. Haklovy Dvory**

*„Žádost o poskytnutí informace podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, v platném znění (dále také jako „InfZ“), v níž jsou požadovány informace týkající se přesunutí označnicku zastávky MHD – „Haklovy Dvory, křižovatka“ (směrem k zastávce „Haklovy Dvory“) nacházející se v blízkosti pozemku parc. č. 80/1 v k. ú. Haklovy Dvory“*

K uvedené žádosti si Vám v souladu s § 14 odst. 5 písm. d) InfZ dovoluji sdělit následující informace.

K otázce č. 1

Označnick zastávky je dopravní značkou, tj. postupuje se v souladu s § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění. Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích je v kompetenci příslušného orgánu státní správy v závislosti na kategorii pozemní komunikace, ve vztahu k předmětnému označnicku je jím Magistrát města České Budějovice, odbor dopravy a silničního hospodářství. Návrh na změnu dopravního značení je oprávněn podat kdokoli, a to i jiná fyzická či právnická osoba než vlastníci dopravního značení. Možným důvodem pro podání návrhu je ve smyslu odkazované právní úpravy potřeba provést stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích.

K otázce č. 2

Prokázání právního zájmu není podmínkou pro podání návrhu na změnu dopravního značení. Návrh je však nezbytné odůvodnit a připojit k němu veškeré potřebné informace a skutečnosti (viz také potřeba připojení dokumentace uvedené níže u otázky č. 4).

K otázce č. 3

Dopravní značení, které je příslušným správním orgánem stanoveno místní úpravou provozu, realizuje, resp. náklady na tuto realizaci nese, podle okolností zpravidla buď vlastníci komunikace (jde-li o stanovení provedené správním orgánem z moci úřední) či navrhovatel (jde-li o stanovení provedené na návrh, byť i navrhovatelem je obvykle sám vlastníci komunikace). V tomto případě je vlastníkem předmětného dopravního značení Dopravní podnik města České Budějovice, a.s., přičemž lze z okolností předpokládat, že by realizaci stanovené úpravy provozu zajišťoval právě on. Je však třeba uvést, že tato úprava může ve výsledku zahrnovat větší množství změn, neboť úpravu provozu příslušný správní orgán neposuzuje nikdy jako pouhé přesunutí jediné dopravní značky, ale vždy celistvě a v širších souvislostech, včetně dopadu do dopravní situace v dané ulici či lokalitě, a jde-li o označnick zastávek, rovněž včetně možného dopadu na licenci udělenou dopravci k provozování dané linky MHD, která obsahuje též určení trasy jízdy a jednotlivých zastávek.

K otázce č. 4

Součástí návrhu na stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích musí být dokumentace, z níž bude patrné umístění stávajícího i navrhovaného dopravního značení a jejich přesné určení.

K otázce č. 5

Zastávku nelze omezovat na pouhý označnick, ale jedná se o předepsaným způsobem označený prostor pro zastavení dopravního prostředku linkové dopravy, nástupiště a vybavení.

Dle normy ČSN 73 6425-1 (Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek) se zastávky nesmí umísťovat:

- a) na nepřehledných místech, zejména ve směrových a vypuklých výškových obloucích jízdních pruhů pozemních komunikací, není-li zaručena v místě nezastaveném délka rozhledu pro předjíždění; v intravilánu nebo při rekonstrukcích, nebo ve stísněných podmínkách, nebo při nízkém počtu zastavujících spojů postačí zaručit délku rozhledu pro zastavení;

- b) v místech, kde by vozidla stojící na zastávkách mohla zakrývat dopravní značky nebo dopravní zařízení;
- c) v prostoru a v rozhledovém poli úrovnových křížení pozemních komunikací s dráhou;
- d) na mostech a v tunelech;
- e) v podjezdech, kde je záchytné bezpečnostní zařízení (mimo záchytného bezpečnostního zařízení umístěného ve středním pásu), pokud nejsou umístěny na zastávkovém pruhu;
- f) v takové vzdálenosti od mostů, kde by záchytné bezpečnostní zařízení (mimo zařízení umístěné ve středním pásu) zasahovalo do prostoru zastávky (nejméně však 20 m);
- g) na pozemních komunikacích ve vzdálenosti menší než 50 m (měřeno od označnicku zastávky) před začátkem vyřazovacího úseku a 50 m (měřeno ke konci nástupní hrany zastávky) za koncem zařazovacího úseku čerpacích stanic v případech, kdy je dovoleno navrhnout zastávku na jízdním pruhu; pokud je zastávka umístěna mimo jízdní pruh, platí tyto nejmenší vzdálenosti mezi začátky a konci vyřazovacích a zařazovacích úseků čerpací stanice a zastávky;
- h) v místech, kde by vzdálenost čerpacích stanic od nejbližší hrany nástupního prostoru byla menší než 10 m;
- i) na dvoupruhových pozemních komunikacích v místech, kde by při zastavení vozidla na zastávce zůstala volná šířka na jízdním pásu menší než 3,00 m, v odůvodněných případech (stísněných poměrech) 2,75 m;
- j) na mezikřížovatkových úsecích směrově nerozdělených komunikací v případě, že mezi konci stojících vozidel na protilehlých zastávkách umístěných na jízdním pruhu by nebyla dodržena potřebná vzdálenost pro zajištění rozhledu pro chodce;  
to platí obdobně, když alespoň jedna ze zastávek je umístěna na zastávkovém pruhu (přechod se umísťuje před odbočovací pruh nebo vyřazovací úsek) a u dvoupruhových komunikací, bez vyznačeného přechodu, při vzájemné vzdálenosti stojících vozidel menší než 45 m;
- k) v prostoru křižovatky; lze to jen v odůvodněných případech, např. při malém počtu zastavení a malé intenzitě dopravy na křižujícím směru (např. při 5 zastavení autobusu za 24 hodin a výjezdu z místní komunikace s rodinnými domky);
- l) v rozhledových polích křižovatky a na připojovacích, odbočovacích a řadicích pruzích křižovatek;
- m) do vzdálenosti menší než 100 m v extravilánu a 50 m v intravilánu od začátků a konců zvětšení počtu jízdních pruhů při zabezpečeném rozhledu pro zastavení;
- n) v extravilánu do vzdálenosti menší než 100 m před začátkem a menší než 100 m za koncem vyřazovacího nebo zařazovacího úseku pravého jízdního pruhu průběžných komunikací;
- o) v úsecích pozemní komunikace, na kterých bude v návrhovém období nutné vybudovat zvětšení počtu jízdních pruhů;
- p) v místech samostatných sjezdů připojujících sousední nemovitosti (pozemky, budovy) a sjezdů připojujících účelové komunikace;  
tyto sjezdy nesmí zasahovat do zvýšené nástupní hrany;  
jestliže je sjezd upraven chodníkovým přejezdem, je přípustný ve vyřazovacím nebo zařazovacím úseku (klínu);
- q) na jízdním pruhu v úsecích, kde podélný sklon a délka klesání komunikace zvyšuje riziko bezpečného zastavení u těžkých nákladních vozidel za vozidlem stojícím v zastávce.

#### K otázce č. 6

Dotčeným orgánem při stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích je ve vztahu k předmětnému označnicku Policie ČR.

Závěrem si dovoluji doplnit, že tento přípis je zasílán prostřednictvím provozovatele poštovních služeb, ačkoli jste ve své žádosti uvedl, že informaci žádáte poskytnout elektronicky a zaslat do datové schránky.



Magistrát města České Budějovice

**Odpověď na dotaz vznesený s využitím zákona o svobodném přístupu k informacím**

Povinný subjekt však ověřením referenčních údajů z registru obyvatel nezjistil, že by pro Vás byla vedena a zpřístupněna datová schránka.

Současně si dovoluji upozornit, že shora uvedené sdělení je poskytováno jako informace dle zákona č. 106/1999 Sb., v platném znění, a nemůže tak být žádným způsobem závazné pro jakékoliv současné ani budoucí rozhodování orgánu státní správy příslušného ke stanovení úpravy provozu dle zákona č. 361/2000 Sb., v platném znění, jakož ani nahrazovat stanoviska či jakákoliv jiná vyjádření takového orgánu.