

**KOMUNIKAČNÍ PLÁN**  
**Vypořádání připomínek veřejnosti**



Ing. Petr Macejka a kol.  
UDIMO spol. s r. o.

**2023**

Tento dokument zpracovala společnost UDIMO spol. s r. o., Sokolská tř. 8, 70020 Ostrava, tel. 777 947 143

**Autorský kolektiv:**

- Ing. Petr Macejka a kol.

## OBSAH

<b>OBSAH .....</b>	<b>3</b>
<b>1. ÚVOD.....</b>	<b>4</b>
<b>2. IDENTIFIKACE PROJEKTU .....</b>	<b>4</b>
2.1. ZAMĚŘENÍ A CÍLE PROJEKTU.....	4
2.2. SUBJEKTY ZAPOJENÉ DO PROJEKTU.....	4
2.3. DISKUSE POTVRDILA, ŽE SE OPAVA VYDÁVÁ SPRÁVNÝM SMĚREM .....	5
<b>3. KOMENTÁŘE NA WEBU.....</b>	<b>6</b>
<b>4. PŘIPOMÍNKY ZASLANÉ ZPRACOVATELI .....</b>	<b>6</b>

## 1. ÚVOD

Veřejnost byla do aktualizace Plánu udržitelné městské mobility Opava (PUMM 2023) vtažena od zpracování podkladů a zahájení prací na dopravních průzkumech na jaře 2022. Od té doby bylo s veřejností aktivně komunikováno nejen na veřejných projednáních, ale i na dni děti. Komunikační aktivity proběhly dle komunikačního plánu, který je přílohou strategické části. Byla dána možnost přímo se vyjádřit ke zpracovávanému plánu, který v roce 2023 přejde do realizační fáze.

Největší připomínky byly přijaty k řešení pěší dopravy. Zejména přechody pro chodce byly v letech 2015 - 2022, kdy probíhala první realizační fáze projektu upozaděny a to i přes množství návrhů, které bylo v návrhové části 2015 doporučeno k realizaci.

Projednání pracovní a řídicí skupiny při aktualizaci indikuje možné pokračování v tomto trendu i když byla ze strany zpracovatele vyvinuta zvýšená pozornost tomuto tématu.

Nezpochybnitelnou rozhodovací roli má v tomto ohledu Rada a Zastupitelstvo města.

## 2. IDENTIFIKACE PROJEKTU

**Název projektu:** Plán udržitelné městské mobility Opava  
**Zadavatel:** Statutární město Opava  
**Zpracovatel:** UDIMO, spol. s r.o.  
**Termín realizace:** leden 2022 - březen 2023

### 2.1. ZAMĚŘENÍ A CÍLE PROJEKTU

Předkládaný Komunikační plán ke strategii propagace a prezentace projektu „Plán udržitelné městské mobility Opava (dále jen PUMM Opava) je zpracován v rámci strategické části projektu. Cílem této strategie je zajištění pokračování vzájemné komunikace s obyvateli Opavy, podniky, ale také samosprávou města, a to po celou dobu zpracování dokumentu.

Cílem aktivity je informovat všechny dotčené subjekty o probíhajícím projektu a současně je zapojit do procesu plánování a řešení dopravních problémů města. Níže je popsána návaznost strategie propagace a prezentace přímo na projekt.

Účelem projektu „PUMM Opava“ je řešit dlouhodobou, integrovanou dopravní strategii města Opavy s cílem uspokojení potřeb mobility lidí i podniků ve městě a okolí včetně zajištění lepší kvality života obyvatel. Vzniklý plán zkoordinuje především územní a dopravní plánování, aby navržený dopravní systém zajistil dostupnost všem cílovým skupinám. Výsledky povedou ke zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží, zvýší se dopravní bezpečnost ve městě, bude preferována ekologická doprava s omezením dopadu na životní prostředí, spotřebu energie. Měl by napomocť ke zvýšení kvality života ve městě, zlepšení image města a zajistit jeho celkový ekonomický a společenský rozvoj. Projekt je financován z Evropského fondu regionálního rozvoje (ERDF) v rámci Regionálního operačního programu NUTS II Moravskoslezsko.

### 2.2. SUBJEKTY ZAPOJENÉ DO PROJEKTU

Hlavním řešitelem projektu PUMM Opava je společnost **UDIMO, spol. s r.o.** Její úlohou je vypracování strategické, analytické a návrhové části dokumentu a koordinace odborných

partnerských organizací a společností. Hlavním nositelem je město Opava, které rozhoduje o navržených opatřeních a aktivitách a schvaluje PUMM v orgánech města.

Výsledek diskuse návrhové části s veřejností

### **2.3. Diskuse potvrdila, že se Opava vydává správným směrem**

V pondělí 13. února 2023 se v Sále purkmistrů opavského Obecního domu uskutečnilo veřejné projednání PUMM, neboli Plánu udržitelné mobility města. To ukončilo předchozí dvě části, kdy se na jaře uskutečnil monitoring skutečného zatížení opavských ulic, parkovišť, chodníků, cyklostezek a všech dalších dopravních staveb, zjišťovaly se požadavky na budoucí řešení jednotlivých druhů dopravy a mobility. Občané byly zapojeni do průzkumu dopravního chování. Od listopadu pracuje tým na strategii a návrhu. Součástí prací byla elektronická i papírová dotazníková kampaň mezi občany města, jejíž výsledky byly diskutovány na jednání.

*„Při přípravě plánu mobility jsme vycházeli z předchozí spolupráce s městem, která zde byla do roku 2013. Po podrobném průzkumu aktuálního stavu dopravy, ale i pěší či cyklistické mobility, jsme vytvořili širší pracovní tým, ve kterém vedle zástupců vedení města, odborníků z magistrátních odborů, zabývajících se mobilitou a hlavního architekta, byla zastoupena také policie, dopravní podnik, cyklokoordinátor a další specialisté, kteří k opavské dopravě mají profesní vztah. Zjistili jsme, že město realizovalo mnoho z plánu mobility schváleného v roce 2015 a v tomto úsilí je potřeba dále pokračovat,“* vysvětlil vedoucí projektu PUMM Petr Macejka ze společnosti UDIMO, se kterou město dlouhodobě spolupracuje.

Tento tým objektivně posuzoval možnosti opavské mobility s ohledem na potřeby obyvatel, předpokládaný vývoj (například) počtu aut v ulicích, plány krajských a národních dopravců, urbanistického rozvoje města, podnikatelských potřeb a dalších hledisek. Výsledkem je plán rozvoje, jehož strategická důležitost leží mezi strategickým plánem města a územním plánem Opavy. Je také podmínkou pro možnost čerpání dotace na nová vozidla MHD. Součástí návrhů je i seznam koordinace přípravy dopravních staveb k realizaci pro období několika dalších let.

Do Obecního domu přišlo o dopravě diskutovat několik Opavanů. Po prezentaci konceptu strategie a návrhů probíhala živá diskuse. Ukázalo se, že obyvatelé mají na mobilitu stejný pohled jako vedení města. Vedle již dříve avizovaných témat se nejvíce hovořilo o ne vždy vhodném řešení chodníků či přechodů pro chodce z pohledu vozíčkářů, o bezbariérovosti jako takové, o budoucím autobusovém nádraží, o propojení Olomoucké a Kylešovic cyklostezkou, o průjezdnosti některých ulic blokováných parkujícími auty, o problému chodců na parkovištích u obchodních center nebo třeba o obchvatu Komárova. Občanům na jejich dotazy odpovídal především radní Petr Popadinec, do jehož kompetence dopravní záležitosti spadají. Zajímavá byla také diskuse o opavské veřejné dopravě s jednou z nejširších sítí linek v zemi nebo také informace o řešení situace v jiných podobných městech, která by i v Opavě bylo možné využít. Zkrátka o dopravě se mluvilo téměř tři hodiny, protože i když byla oficiální část setkání ukončena, stále bylo co probírat. Více o plánu mobility je k dispozici na webu projektu [mobilita.opava-city.cz](http://mobilita.opava-city.cz).

### 3. Komentáře na webu

Zdeněk: Co se týče parkovacích stání, Nechcete třeba taky, aby si lidé třeba finančně spolupodíleli na výstavbě kanalizace?

Vypořádání: PUMM se nezabývá výstavbou kanalizace.

Dan:

Diskuze na facebooku ze zásady nečtu. Neda se to snést. Nicméně podíval jsem se na komentáře k dotazníku a nestacil jsem se dívat. Cyklisti samozřejmě mají jezdit bočními uličkami a kličkovat. Většina také tvrdí, že je potřeba zanechat čtyři pruhy na Tesínské. Prostě si ty sramy socialismu budeme opečovávat, místo toho abychom je lecili.

Hysterie kolem cyklopruhu na Olomoucké je usměvna. Jak kdyby to bylo něco, co ještě v Opavě není. Obdobně jsou již na Ratiborické, Bilovecké a Krnovské. Právě na Olomoucké hodně chybí. Osobně doufám, že po vybudování kompletního obchvatu po roce 2030, dojde k realizaci cyklo infrastruktury a lepších podmínek pro chodce na ring strasse.

Vypořádání: Podmínky pro cyklisty jsou navrženy v PUMM takové, aby cyklisté nemuseli kličkovat uličkami. Současně je podpořena přestavba ulice Těšínské se snížením počtu pruhů. Tento návrh musí být dále komunikován, jelikož není aktuálně veřejností kladně přijímán.

Libor:

Město resp. vedení a to víme kdo tam již dlouho vládne, alibisticky dává ankety seniorům, kolemjdoucím s pejskem či kočičkou... apod. Vedení města má pracovat pro občany a ne jinak. Který blázen chce zúžit Těšínskou ulici na dva pruhy? Tohle by byl pro průjezd veliký problém, stačil by jeden projíždějící traktor a doprava kolabuje, nebo drobná nehoda, prostě hloupost. Co se týká parkování, město opět nekoná, motorismus je prostě fakt, a tudíž je povinností města na to reagovat a vyjít vstříc daňovým poplatníkům. Jsem sám kolář, a

nikdy by mě nenapadla ta hloupost stavět cyklostezku na úkor jednoho pruhu Těšínské. Ten inženýr ať jde vrátit titul. Řešení je že se cyklostezka udělá podél chodníku místo pokaleného podle něho trávníku mezi silnicí a chodníkem, jak to udělali ve všech městech na západ od nás. Je to jediná schůdná cesta. Parking. Prozatím stačí změnit podélně parkování na svislé úpravou drobného záboru, rozšíření stávajících parkovišť, tak to prostě je, a lidé ve vedení by už mělo přestat vymyslet nesmysly.

Vypořádání: Anketa k návrhům byla provedena nad rámec SoD, kdy bylo osloveno více než 1200 rodin ze sídlišť v Opavě. Snížení počtu pruhů na Těšínské je navrženo s ohledem na preferenci udržitelné dopravy a současně s ohledem na intenzity provozu v místě a možnost alternativních tras. Cyklostezku místo pokaleného chodníku není vhodné navrhnout, jelikož pak by byla pokálená ta cyklostezka a cyklisté by mohli na povrchu sklouznout. Tyto nehody by negativně ovlivnily cíl snížení dopravních nehod se zraněním.

### 4. Připomínky zaslané zpracovateli

St. Pop 11.01.2022 Opava

Neřeší se; odmítá se řešit:

Dopravní charakter:

- křižovatka Nákladní X Pekařská !!!! - min. od roku 2006 !!! - skandální přístup
- křižovatka Olomoucká X Husova !!!! - min. od roku 2006 !!!
- přechod v ulici Praskova !!!
- přechod mezi Lidlem a Tescem v ulici Těšínská !!!
- přechod v křižovatce Myslivcova X Sadová !!!
- cyklostezka v ulici Olomoucká - měla být už v roce 2009; 2010 !!! cyklopruhy 2020
- špatné rozhledové poměry u přechodu v křižovatce Mírová X Na Rybníčku
- kruhový objezd v křižovatce Vančurova X Olomoucká – min. od r.2009; 2010
- jízda cyklistů po chodnicích podél komunikace I.třídy Olomoucká !!!
- přechod u zastávky Horovo ve směru k nemocnici
- snížení svislého dopr.značení u obou přechodů s ostrůvkem v ul.Olomoucká !!!
- provedení příčné čáry u přechodu v ul.Sušilova v křižovatce Ol. X Sušilova  
( 4.3.2015 - Petr Macejka, zpracovatel PUMM:„ Pochopil jste to správně, první auto má stát na rozhledu, na přechodu pak má být volno a za přechodem stát druhé auto. Tím je zajištěna plynulost provozu.“ )
- provedení příčné čáry u přechodu v křižovatce Kasárenská X Oblouková pod bývalou lékárnou – shodně jako v ul.Sušilova
- vymezení prostoru mezi přechodem a svislým dopr.značením „ P “ klikatou čarou V12a za účelem zamezení parkování těsně u přechodu – ul.Mírová;Veleslavínova; Riegrova; Englišova !!!
- prodloužení V12a u kontejnerů až k přechodu v kříž. Mírová X Na Rybníčku !!!
- nevyhovující délka přechodů v křižovatkách Purkyňova X Olomoucká; Mírová X Olomoucká; Lidická X Olomoucká; v křižovatce Olomoucká x Olomoucká u Knappe; v horní části ul.Oblouková !!!
- nepřetržité parkování na vodorovném dopr.značení v ul.Čapkova; Zacpalova; Veleslavínova – u kavárny; Lidická; Mírová
- nepřetržité parkování před Obchodní akademií v ul.Hany Kvapilové !!!
- ulice Ratibořská - chybí přechod v úseku mezi mostem a křižovatkou u Alberta
- komunikace I.třídy Olomoucká je „ zaplavena “ trvale a bezplatně parkujícími vozidly, zatímco v jiných místech musí lidé za parkování platit !!!!
- křižovatka Nákladní X Vodní – zaparkovaná auta brání pohybu chodců

OSTATNÍ



- zákaz pyrotechniky

Všechno zde uvedené bylo součástí připomínek k aktualizaci Strategického plánu, při tvorbě PUMM a při tvorbě pocitové mapy a i když jsem se opakovaně v období 2006 – 2018 obracel na vedení magistrátu a příslušné odbory i formou prosby, tak se tomu nikdo nevěnoval, přestože mnohé bylo a je součástí PUMM. Přednost měly a mají hysterické výkřiky lidí v určitých ulicích a dopravní značení se ve velkém rozsahu realizovalo v místech nízké frekvence dopravy ( ul.Vodní; ulice „ ruské “ a v okolí těchto ulic ). Mně se vědomě s dávkou cynismu a lhostejnosti odmítá provedení dvou, tří čar u přechodů i oprávněný a prosbou vyjádřený požadavek na snížení polohy svislého dopravního značení u přechodů s ostrůvkem v ulici Olomoucká – od roku 2013.

Vypořádání:

křižovatka Nákladní X Pekařská - byla v realizační fázi PUMM upravena, další úprava není navržena.

křižovatka Olomoucká X Husova - od návrhu na zřízení SSZ bylo po projednání upuštěno  
přechod v ulici Praskova - návrh byl mezi lety 2015 - 2022 posuzován. Na základě posouzení Cross bylo od návrhu po projednání upuštěno.

přechod mezi Lidlem a Tescem v ulici Těšínská - návrh byl projednán na řídicím výboru a není prioritou

přechod v křižovatce Myslivcova X Sadová - nebyl vyhodnocen jako nutný

cyklostezka v ulici Olomoucká - na ulici Olomoucká jsou uvažovány cyklopruhy

špatné rozhledové poměry u přechodu v křižovatce Mírová X Na Rybníčku jsou řešeny dopravní značkou P6 Stop.

kruhový objezd v křižovatce Vančurova X Olomoucká – je součástí návrhu

jízda cyklistů po chodnicích podél komunikace I.třídy Olomoucká - je řešena návrhem cyklopruhu

přechod u zastávky Horovo ve směru k nemocnici - Přechody jsou vzdáleny 197 m.

snížení svislého dopr. značení u obou přechodů s ostrůvkem v ul.Olomoucká - osazení dopravního značení není předmětem strategie.

provedení příčné čáry u přechodu v ul.Sušilova v křižovatce Ol. X Sušilova - provedení dopravního značení není předmětem strategie

provedení příčné čáry u přechodu v křižovatce Kasárenská X Oblouková pod bývalou lékárnou – shodně jako v ul.Sušilova - provedení dopravního značení není předmětem strategie

- vymezení prostoru mezi přechodem a svislým dopr.značením „ P “ klikatou čarou Riegrova; Englišova V12a za účelem zamezení parkování těsně u přechodu – ul.Mírová;Veleslavínova - provedení dopravního značení není předmětem strategie



prodloužení V12a u kontejnerů až k přechodu v křiž. Mírová X Na Rybníčku - provedení dopravního značení není předmětem strategie

nevyhovující délka přechodů v křižovatkách Purkyňova X Olomoucká - přechod je navržen k úpravě

Mírová X Olomoucká; Lidická X Olomoucká; v křižovatce Olomoucká x Olomoucká u Knappe; v horní části ul.Oblouková - přechody jsou navrženy k úpravě

nepřetržité parkování na vodorovném dopr.značení v ul.Čapkova; Zaccalova - řešení dopravních přestupků na místní úpravě dopravního značení není předmětem strategie

nepřetržité parkování před Obchodní akademií v ul.Hany Kvapilové- řešení dopravních přestupků na místní úpravě dopravního značení není předmětem strategie

ulice Ratibořská - chybí přechod v úseku mezi mostem a křižovatkou u Alberta - potřeba nebyla vyhodnocena jako důvodná

komunikace I.třídy Olomoucká je „ zaplavena “ trvale a bezplatně parkujícími - jedná se o silnici I. třídy. V lokalitě je plánována zóna placeného stání.

křižovatka Nákladní X Vodní – zaparkovaná auta brání pohybu chodců - řešení dopravních přestupků na místní úpravě dopravního značení není předmětem strategie

St.Pop 07.06.2022 Opava

Dobrý den,

nechci Vás zdržovat a odvádět od práce, takže vyjádření není nutné.

O víkendu jsem se díval na sčítací mapku, jako laika mě překvapilo, že se nedělá

průzkum cyklistické dopravy na komunikaci I.třídy Olomoucká a z mapky se nedalo vyčíst, které křižovatky jsou předmětem průzkumu, to asi bude k dispozici až po skončení průzkumu a vyhodnocení.

Vztahuji to k tomu, jestli se průzkum provádí i u kritických křižovatek Nákladní X Pekařská a Olomoucká X Husova.

Dnes, v pondělí, jsem se díval na „ miliónový “ graf. Snad se domnívám správně, že

výsledek je dán složením účastníků a tím, jak se něco dotýká jejich života, já se snažím dívat na problémy komplexně v rámci města. „ Vítězství “ cyklistiky je navíc dáno zavádějící mediální podporou, protože zde se už cyklistika vnímá více ve smyslu cykloturistiky a ne jako prostředek ke snížení počtu automobilů v individuální dopravě na území města. Z dosud uvedeného mám obavy, že opět zanikne nutnost řešit křižovatku smrti Nákladní X Pekařská a křižovatku Olomoucká X Husova. Vypadá to tak, že jako jediný postrádám konečné řešení cyklo dopravy na uvedené komunikaci Olomoucká, nikomu zřejmě nevádí masivní pohyb cyklistů na chodnících při této komunikaci ani to, že jsou zde chodci v ohrožení a že tato komunikace je jedinou z hlavních tahů, kde není pohyb cyklistů usměrněn od kontaktu s chodci. O bezohlednosti cyklistů, která je umocněna zavedením sdílených kol se vyjadřuji průběžně.

Cyklostezka na Raduň citelně chybí opět hlavně z turistického hlediska, já marně poukazuji, že na Olomoucké není zajištěna základní bezpečnost chodců, což by mělo být prioritou, stejně jako uvedené křižovatky a překvapuje mě, že to lidé tak málo vnímají.

- křižovatka Dostojevského x Strossmayerova = celá oblast, včetně sídlišť, je poseta příčnými čarami u křižovatek a i když nejsem motorista, tak si myslím, že chyba je na straně řidičů, zvyklých i v zabydlené části se řídit nedovolenou rychlostí. Kromě parkujících aut blízko křižovatky tam jako laik nevidím žádnou překážku v rozhledu. To nechám na posouzení odborníkům, Je zajímavé, že jim nevadí delší stání na přechodu před výjezdem z Dostojevského na ulici Olomouckou.

Na uvedené křižovatky a absenci řízení cyklo dopravy na komunikaci I.třídy Olomoucká upozorňuji od roku 2006 a děsí mě, že se to zase přejde mlčením. Něco za tím musí být jiného než jen stavební překážky, v Krnově za vyřešení dopravy „vymlátili“ velkou část města. Pro mě to je jasná priorita, z hlediska bezpečnosti chodců jsou obě křižovatky a chodníky při komunikaci Olomoucká s cyklisty na chodníku nepoužitelné.

Tak ať se daří.

Vypořádání: Průzkum cyklistické dopravy na ulici Olomoucká byl proveden na 4 místech v křižovatkách se silnicí II/433, Vančurova, Husova a Lidická, protože se jedná o jedno z míst návrhu infrastruktury pro cyklisty. Křižovatka Nákladní x Pekařská nebyla sčítána, jelikož k úpravě organizace dopravy bylo přistoupeno v realizační fázi PUMM a další návrhy zde nelze vzhledem ke stísněným poměrům realizovat. Místo toho byla sčítána křižovatka Oblouková x Pekařská.

Návrhy na zřízení cyklistických pruhů jsou obsahem PUMM již od roku 2015. Aktuálně nebyly z návrhu odstraněny ač jejich realizace je částí veřejnosti obtížně přijímána.

Návrh cyklostezky na Raduň byl do PUMM přidán v rámci aktualizace.

Lokalita Englišova, Dostojevského, Strossmayerova je navržena ke snížení rychlosti na 30 km v hodině v rámci návrhu zóny 30 již od roku 2015. V aktualizaci tento návrh zůstává. Realizace akčního plánu je v kompetenci Zastupitelstva města.

St.Pop

St.Pop 10.7.2022 Opava

Dobrý den,

vím, že projednávání s veřejností je v pozdějším termínu, přesto bych si dovolil ještě krátce upozornit na dost závažný problém,

související s životním prostředím. Tím je chování řidičů různých doručovatelských, zásilkových a zásobovacích firem, jejichž „vedlejší produkt“

je bezohledná devastace travnatých ploch, ničení chodníků a tím poškozování majetku města. V souvislosti se situací u cukrárny na ulici Olomoucká jsem oslovil magistrát, vedení města, internetová média, veřejnoprávní TV, společnosti **dpd**, **GLS** a zásilkovnu při cukrárně.

Činnost těchto služeb má negativní dopad na životní prostředí a nevypadá, že by to někomu vadilo. Společnost **dpd** se na svém webu chlubí nulovou uhlíkovou stopou, jaké „fyzické“ stopy, které nelze přehlédnout, vznikají při opakovaném parkování je zjevné ze snímků v příloze.

V některých místech se jako jediné řešení ukázalo umístění balvanů, jenže to není systémové ani v souladu např. s EVVO ap. Nevím, v jakém rozsahu PUMM řeší činnost těchto společností v souvislosti

s pohybem po městě ( v obci ), myslím si, že to je celorepublikový problém, „ snad mi hlavu neutrhnete “, že o tom píší v předstihu, ale opět není reakce nutná. Třeba to bude nějak v PUMM zapracováno, nemělo by to zapadnout, je to docela problém, zvlášť, když řidiči po upozornění reagují agresivně. Problém se týká i České pošty, řidiči uvedených služeb nemají žádné zábrany.

Chápu, že mohou mít problém s parkováním, ale to by si měly společnosti řešit s kompetentními pracovníky magistrátu, popř. s policií.

Ničení travnatých ploch a bezohledné parkování na chodnících, včetně nerespektování svislého i vodorovného značení lidmi v osobní dopravě, je samostatný problém. A když ani policie nedokáže od března udělat pořádek s jedním řidičem, denně parkujícím na vodorovném značení a na úkor rozhledu chodců v ulici Nákladní, tak je zbytečné se k něčemu vyjadřovat.

Pokud bych snad rušil při dovolené, tak se omlouvám.

Odpověď vypořádání:

Dobrý den, díky za připomínku. V rámci plánu mobility se zabýváme také logistikou v centru, kdy byla analyzována situace v pěší zóně a okolí. Klasické zásobování je zastavením vozidla dle pravidel silničního provozu, kdy má být ponechán jeden pruh šíře 3,0 m pro oba směry.

V rámci návrhu mohou být řešeny také místa k úpravě veřejného prostranství tak, aby více vyhovovala dovozu zásilek. V jiných případech je nutné situaci řešit s PČR shodně jako jinou jízdu po trávniku či chodníku. Např. na Slovensku je systém řešen zákonem, kdy z obecné úpravy mohou vozidla stát na chodníku pokud nechají průchod 1,5 m šíře. Částečné zastavení vozidla na chodníku není v ČR legální nicméně pokud je zachován dostatečný průchod pro pěší je toto částečné omezení průjezdu vozidel na vozovce a chodců na chodníku nejefektivnějším řešením pro zastavení a vykládku a nakládku zboží.

St.Pop 16.12.2022

Dobrý den,

minimálně od roku 2011 se ptám a upozorňuji na nepřetržité nedovolené parkování na vodorovném dopravním značení V12a, ale už čtvrté funkční období se odmítá situaci řešit ve smyslu umožnění parkování nebo jeho úplné zamezení technickými prostředky.

Jako laik a „ čistokrevný “ chodec se mohu jen domnívat, že pro vodorovné dopravní značení V12a platí stejná podmínka nezbytně nutné doby jako v případě svislé dopravní značky B 29 „ Zákaz stání “ ( Podle zákona zastavení znamená „uvést vozidlo do klidu na dobu nezbytně nutnou k neprodlenému nastoupení nebo vystoupení přepravovaných osob anebo k neprodlenému naložení nebo složení nákladu“. Pokud se tedy řidič vzdálí od vozidla a nedochází k samotnému vystupování či nastupování osob a manipulaci s nákladem, lze takové jednání již označit za stání.) Vzhledem k tomu, že odbor dopravy opodstatněnost vodorovného značení obhájí výpočtem, tak předpokládám, že skutečnost, daná výpočtem, má platnost po celý rok a v každém ročním období. To znamená i v čase, kdy jsou všechna vodorovná dopravní značení pokryta sněhem a není v možnostech správců komunikací provést očistu, takže jak je u nás zvykem, tak by se v případě kontroly ze strany kompetentní policie řidiči vymlouvali, že žádné dopravní značení neviděli, i když zde třeba denně parkují, a měli by při tom pocít, jak jsou chytří. Už jsem psal, že při pěším pohybu po chodníku při komunikaci Olomoucká ve směru

do i z města je úsek v místě ulice Čapkova dostatečně přehledný a chodcům zde nehrozí žádné nebezpečí. Pokud je však na základě výpočtu v ulici Čapkova stanoven „ zákaz stání “ např. v souvislosti s IZS, tak v tom případě by měl být zákaz vynucen svislým dopravním značením, protože v zimním období si vodorovné značení neplní účel. Když mohou být v ulici za prodejnou „ Tempo “ na padesáti metrech tři svislé dopravní značky „ Zákaz stání “, které nikdo nerespektuje, tak nevidím důvod, proč by to i v ulici Čapkova nemohlo být řešeno svislým dopravním značením, je-li zde parkování nezpochybnitelně vyloučeno. Za nerespektování jednání považují, že za dobu předchozích tří funkčních období, ani v tomto současném, se spolehlivě odmítá situaci řešit nejen ze strany kompetentních odborných útvarů magistrátu, ale ani z prosté pozice řidičů s vědomím, že současný stav je špatný. Je to jen falešná solidarita mezi řidiči, která se nemusí vždy vyplatit. Je dost směšné, pokud MPO v blízkosti Hlásky odchyťává náhodně zbloudilé řidiče a někteří novináři z toho udělají událost dne, ale ulici, kde se nepřetržitě odehrává protiprávní jednání, se všichni vyhýbají obloukem.

Pokud tomu nic nebrání, tak i v rámci aktualizace PUMM by měla být dlouhotrvající komedie ukončena jednoznačným řešením. Buď se zde smí parkovat nebo nesmí. Je to prokazatelný problém, který nelze řešit pouhým odkazem na policii ani náhodnými kontrolami, platí známé, že policie nemůže být všude. Neřešení už osobně považují za výsměch a vědomou sabotáž, připomínající „ pátou kolonu “. Skoro 34 let od roku 1989 a 54 let od smrti J.Palacha a J.Zajíce !!!!! Smutné a nikdo se nestydí.

Podobná komedie nepřetržitě probíhá v ulici Zápalovala, kde se také parkuje na vodorovném značení a to v zatáčce mezi ulicemi Zápalovala a Veleoslavínova a každému řidiči, který zde projíždí, by nedovolené parkování mělo vadit, stejně tak kompetentní policii. Ale když zde parkují i instruktoři autoškol, tak je to na pováženou. Jako laik se mohu dopustit nepřesnosti, ale pokud nekonají ti, co mají konat z pozice své odbornosti a zodpovědnosti, tak to se dá posuzovat pouze jako zneužití pravomoci veřejného činitele. To se od roku 2011 týká všech, co měli konat, ale neudělali nic.

V analýze PUMM 2015 bylo uvedeno x nevyhovujících přechodů z hlediska délky, dodnes nebyla provedena „ ani jedna úprava “, neřeší se cyklooprava na komunikaci I.třídy Olomoucká ani křižovatky Olomoucká X Husova a Pekařská X Nákladní atd.; atd.

Vypořádání: V rámci projednání návrhů PUMM v řídicí skupině bylo projednána možnost řešení kontroly parkování automatizovanými prostředky. Toto bylo pro aktuální akční plán zamítnuto. Nedovolené parkování v českých městech dosahuje v průměru 20 - 25% všech vozidel. Jedná se o tolerovaný jev zejména v obslužných částech dopravní sítě. Je otázkou, zda je nastavena obecná úprava zákona o pozemních komunikacích v tomto ohledu správně, pokud takovéto množství řidičů parkuje nelegálně a nezpůsobuje celospolečenskou ztrátu.

Naopak dohled nad místy s místní úpravou dopravního značení se zákazem stání nebo zastavení musí být vymáhán. Ne vždy lze místa upravit stavebně, aby bylo parkování zabráněno, zejména v místech, kde je nutnost pojezdu vozidel IZS apod.

Vhodná délka přechodů pro chodce, která je pokládána za bezpečnou je dána normou ČSN 736110. Její hodnoty byly aplikovány také na stávající přechody pro chodce s doporučením jejich úpravy. V rámci návrhu PUMM je toto řešeno. Realizační fáze je odpovědností Zastupitelstva města.

Karel Masek dne 7.2.2023

Přeju dobrý den pane inženýre

Odbor rozvoje města a strategického plánování, by nejspíš můj podnět dávno zrealizoval a nestojí o můj pohled, přesto jej napíši. Od svého dětství ( chodili jsme k řece bělit prádlo ) jsem uvažoval, proč není levá a pravá ulice Mlýnská spojená, novým mostem, což by mělo jen výhody i pro zkrácení dopravní cesty kamionů z Kolofíkového nábřeží na Těšínskou ulici bez objezdu přes Zámecký okruh.

Ve východních Kateřinkách se jaksi zapomnělo, že nákladní doprava pouze vjíždí a vyjíždí z Ratibořské ulice na ulici Kolofíkovo nábřeží v Opavě a může pouze objíždět po Holasické ulici, kolmo na ulici Fügnerovou pouze vlevo na ulici Kolofíkovo nábřeží, jelikož vpravo na ulici Fügnerovou je značka B13 - Zákaz vjezdu. voz., jejichž okamžitá hmot. přesahuje vyznačenou mez. A rovně do sídliště Holasická je nákladním vozidlům vjezd rovněž zakázán.

50 let jsem pracoval jako projektant staveb, nyní již jen občas ještě laserem zaměřím nějakou historickou stavbu a vyhotovím skutečný stav, ale do legislativních změn se již nepouštím, ale jsou podněty, nad kterými občas se zamyslím.

S pozdravem

Vypořádání: Dle návrhů PUMM 2015 byla ulice Kolofíkovo nábř. zklidněna. V dlouhodobém horizontu se nepředpokládá rozvoj nákladní dopravy v lokalitě. Současně je pro dlouhodobý horizont plánován propoj dle návrhu IAD 13, který by měl nákladní dopravu odvézt. Návrh řešení propoje přes řeku Opavu byl projednán. Návrh upřednostnil stavbu IAD 13.