



STEJNOPIS

SATRA, spol.s r.o.
Pod pekárnami 878/2
190 00 Praha 9

Váš dopis zn./ze dne:

Vyřizuje/linka/tel.:

Č. j.:

Lukáš Vopava, Ing.

MHMP-739089/2025/O4/Vo

236004247

Spis. zn.:

Počet listů/příloh: **3/1**

S-MHMP 282427/2022PKD

Datum:

2. 7. 2025

NÁVRH OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Magistrát hl. m. Prahy, Odbor pozemních komunikací a drah, jako příslušný správní úřad dle ust. § 124 odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, v platném znění (dále jen „zákon o silničním provozu“) a obecně závazné vyhlášky č. 55/2000 Sb. hl. m. Prahy, kterou se vydává Statut hl. m. Prahy, v platném znění, podle ust. § 171 a § 172 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále jen „správní řád“), a podle ust. § 77 odst. 1 písm. c) a odst. 5 zákona o silničním provozu a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, v platném znění, po projednání s dotčeným orgánem Policie ČR, Krajského ředitelství Policie hl. m. Prahy, Odboru služby dopravní policie, č.j. KRPA 30522-5/ČJ-2022-0000DŽ ze dne 10.5.2022 a na základě rozsudku Nejvyššího správního soudu 2 As 299/2023-69 ze dne 5.3.2025 oznamuje

návrh opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích

spočívající v umístění svislého dopravního značení IS6b, IP19, B15, E13, IP20a, IP18b, IP17, IP21, IP9, IP29, IS1c, IS4a, IJ4a, vodorovného dopravního značení V1a, V2b, V13, V3, V4, V9a, V15, V9c, V11a, dopravního zařízení Z11h, a odstranění svislého dopravního značení IS9b, IP19, IS3a, IS4b, IS3c, IP1b, E13, P2, vodorovného dopravního značení V13, V2b, V4, V1a, za účelem optimalizace dopravního proudu na komunikaci Nová Povltavská (povrchová část Městského okruhu navazující na Tunelový komplex Blanka) a tím minimalizace nutnosti regulací vjezdů do tunelů Městského okruhu ve směru Troja dle přiložené dokumentace dopravního značení, která je nedílnou součástí tohoto návrhu.

Předpokládaný termín platnosti případně vydaného opatření obecné povahy: od 6.11.2025.

Odůvodnění

Dne 14.2.2022 podala společnost SATRA, spol. s r.o., Pod pekárnami 878/2, 190 00 Praha 9, žádost o stanovení místní úpravy provozu ve věci optimalizace dopravního proudu na komunikaci Nová Povltavská (povrchová část Městského okruhu navazující na Tunelový komplex Blanka) a tím minimalizace nutnosti regulací vjezdů do tunelů Městského okruhu ve směru Troja.

Odbor pozemních komunikací a drah Magistrátu vydal dne 31.3.2022 oznámení o návrhu opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích a výzvu k uplatnění připomínek a námitek č.j. MHMP-568058/2022/O4/Vo a dne 2.6.2022 opatření obecné povahy stanovující místní úpravu provozu na pozemních komunikacích č.j. MHMP-933266/2022/O4/Vo. Proti opatření obecné povahy byla podána spolkem Holešovičky pro lidi, z.s. a panem Markem Skružným žaloba k Městskému soudu v Praze, který svým rozsudkem č. j. 15 A 86/2023-58 ze dne 31.8.2023 žalobu zamítl a předmětné opatření obecné povahy potvrdil. Následně byla proti rozsudku Městského soudu v Praze podána kasační stížnost, o které rozhodl Nejvyšší správní soud svým rozsudkem č.j. 2 As 299/2023-69 ze dne 5.3.2025 tak, že rozsudek Městského soudu v Praze č. j. 15 A 86/2023-58 ze dne 31.8.2023 a opatření obecné povahy č.j. MHMP-933266/2022/O4/Vo a dne 2.6.2022 zrušil a věc vrátil Odboru pozemních komunikací a drah Magistrátu hl.m. Prahy k novému projednání. Za tímto účelem je vydáván tento návrh opatření obecné povahy č.j. MHMP-739089/2025/O4/Vo.

Realizace trvalé úpravy dopravního značení a zařízení je provedena na základě podrobného vyhodnocení jednotlivých dopravních parametrů získaných v průběhu umístění zkušební dopravní opatření, jehož zpracovatelem je Fakulta dopravní Českého vysokého učení technického (Vyhodnocení provedené úpravy napojení rampy z ul. Povltavská do severního předpolí mostu Barikádníků, 11/2021). Dále došlo k posouzení tohoto dopravního opatření mezi lety 2021–2025, kdy zpracovatelem tohoto posouzení je taktéž Fakulta dopravní Českého vysokého učení technického (Vyhodnocení provedené úpravy napojení rampy z ul. Povltavská do severního předpolí mostu Barikádníků, aktualizace 06/2025).

Tyto dokumenty obsahují podrobné vyhodnocení dopadů provedené úpravy v mimoúrovňové křižovatce Pelc-Tyrolka na základě dopravních dat z května, června a září roku 2021 a z období mezi lety 2021–2025, přičemž některé dílčí výstupy jsou porovnány se shodnými obdobími předchozích let. Výsledkem původního vyhodnocení je doporučení na realizaci prověřované zkušební úpravy v definitivním provedení a výsledkem aktualizovaného vyhodnocení je ponechání stávajícího dopravního opatření, jenž je označeno v dané lokalitě jako funkční.

Stěžejním důvodem návrhu změny dopravního řešení ve východní části mimoúrovňové křižovatky Pelc-Tyrolka je optimalizace dopravního proudu na komunikaci Nová Povltavská (povrchová část Městského okruhu navazující na Tunelový komplex Blanka) a tím minimalizace nutnosti regulací vjezdů do tunelů Městského okruhu ve směru Troja, a pokud možno bez negativního dopadu na intenzity dopravy v ul. V Holešovičkách (v její zastavěné části) a současně pokud možno i snížení množství redukci do Tunelového komplexu Blanka. Zásadním záměrem návrhu je preference Městského okruhu jako významné sběrné komunikace s návazností na dálniční tahy ve směru z centra Prahy na Ústí nad Labem, Hradec Králové a Liberec.

Změna dopravního řešení spočívá v plnohodnotném napojení rampy z ul. Povltavská do severního předpolí mostu Barikádníků ve dvoupruhovém uspořádání při současném ponechání dvou jízdních pruhů ve směru od ul. Argentinská, což představuje čtyřpruhové vedení automobilové dopravy v severním předpolí mostu Barikádníků.

Navazující úseku do ulice V Holešovičkách nedoznal změny z hlediska počtu jízdních pruhů, které procházejí její zastavěnou oblastí. Stále se jedná o dva průběžné jízdní pruhy.

Z výše uvedeného původního vyhodnocení (FD ČVUT, 11/2021) vyplývají zejména následující závěry:

1. Návrhu změny dopravního řešení předcházelo podrobné prověření celkem 6 alternativních řešení, které měly za cíl snížit míru kongescí na Městském okruhu za současného minimálního negativního dopadu zejména do ul. V Holešovičkách v úseku podél obytné zástavby. Výsledná zvolená varianta je pak pečlivě prověřeným řešením, prakticky bez dopadu do předmětného úseku komunikace, jak je popsáno níže.
2. Na základě porovnání skutečně naměřených intenzit dopravy v reálném provozu před realizací zkušební opatření a při zkušebním opatření lze konstatovat, že:
 - Došlo k významnému pozitivnímu zvýšení intenzit dopravy na rampě Povltavská – most Barikádníků z centra a tím ke zvýšení intenzit na výjezdu vozidel z Tunelového komplexu Blanka, rovněž bylo měřením zjištěno zvýšení intenzit dopravy v Brusnickém, Dejvickém i Bubenečském tunelu ve směru Troja.

- Došlo ke snížení intenzit dopravy v ul. Argentinská, kde v některých pracovních dnech v odpolední špičce docházelo k časově omezeným kongescím dopravy.
 - Nedošlo k měřitelnému nárůstu intenzit dopravy v ul. V Holešovičkách (zjištěné rozdíly se pohybují v mezích denních variací intenzit dopravy).
3. Zvýšení průjezdnosti na rampě Povltavská – most Barikádníků z centra jednoznačně vedlo k očekávanému snížení míry regulace automobilové dopravy na vjezdech do Tunelového komplexu Blanka, resp. užívání objízdné povrchové trasy (Patočkova – Milady Horákové – Veletržní) při uzavřených (regulovaných) vjezdech do tunelu, viz dále. Tato skutečnost se pozitivně projevila v kvalitě dopravy na příjezdových komunikacích k Tunelovému komplexu Blanka, zejména ul. Patočkova a Svatovítská.
 4. Dle modelového variantního výpočtu (SW: PTV VISIM), který porovnává variantní uspořádání jízdních pruhů v předmětné lokalitě lze konstatovat, že doložené závěry dokazují shodně s reálnými měřeními, že v případě zrušení dvoupruhového uspořádání na rampě Povltavská – most Barikádníků, resp. při zrušení čtyřpruhového uspořádání na severním předpolí mostu Barikádníků ve směru z centra dochází k masivnímu prodloužení kolony vozidel v ul. Nová Povltavská se zásahem až do Bubenečského tunelu, což by opět představovalo nutnost zvýšení regulací v Tunelovém komplexu Blanka.
 5. Bylo ověřeno, že navrhovaná definitivní úprava má snesitelný dopad na provoz MHD v předmětné lokalitě. Součástí návrhu je zavedení vyhrazeného jízdního pruhu na mostě Barikádníků, který umožní vozidlům MHD případnou oblast kongesce legálním způsobem objet pravým pruhem a následně se přes vyhrazený jízdní pruh připojit do směru z centra.
 6. Bylo ověřeno, že navrhovaná definitivní úprava nevede ke zvýšení nehodovosti v předmětné lokalitě.
 7. Bylo ověřeno, že navrhovaná úprava nevede ke zvýšení špičkových intenzit dopravy v ul. V Holešovičkách z centra podél obytné zástavby, proto nedochází ke zhoršení environmentálních dopadů z dopravy na tuto lokalitu.
 8. Navržené opatření lze výhodně zkoordinovat s posílením dopravního směru v křižovatce Nová Povltavská – rampy mostu Barikádníků západ řízené prostřednictvím SSZ opět s cílem zvýšit průjezdnost vozidel od Bubenečského tunelu.

Z výše uvedeného aktualizovaného vyhodnocení (FD ČVUT, 6/2025) vyplývají zejména následující závěry:

1. Na průjezdu SSZ 7.137 Argentinská x Plynární lze konstatovat, že v letech 2021–2025 je patrné mírné navýšení intenzit vozidel vjíždějících z centra a zároveň nebyla prokázána přítomnost kongescí.
2. Na průjezdu SSZ 8.734 Povltavská – rampy mostu Barikádníků východ a SSZ 8.733 Povltavská – rampy mostu Barikádníků západ lze konstatovat, že v letech 2021–2025 nebylo prokázáno na nájezdne rampě na most Barikádníků a výjezdu z Tunelového komplexu Blanka navýšení intenzit dopravy.
3. Bylo zjištěno že, v ul. V Holešovičkách dochází k pozitivnímu poklesu průměrné rychlosti v čase. Dále pak, že přesun informativního radaru nepřispívá ke zvyšování rychlosti vozidel v ul. V Holešovičkách, kdy ve sledovaném období 2021-2025 došlo k poklesu výskytu porušování nejvyšší dovolené rychlosti.
4. V ul. V Holešovičkách v předmětném úseku Pelc-Tyrolka – Vychovatelna v letech 2022-2024 je možné pozorovat stagnaci intenzit dopravy.
5. V letech 2022-2024 nehodovost v předmětném úseku nevykazuje žádný stoupající nebo klesající trend.

Tunelový komplex Blanka se skládá ze tří navazujících tunelů (Brusnického, Dejvického a Bubenečského), přičemž ve směru jízdy Troja je možné do Tunelového komplexu Blanka vjet ze Strahovského tunelu, ul. Patočkova, ul. Milady Horákové a na Letenské pláni poblíž ul. U Vorlíků. Jedná se tedy o čtyři vjezdy do Tunelového komplexu Blanka, ze kterých mohou řidiči po projetí Tunelového komplexu Blanka pokračovat ve své jízdě mimo jiné po komunikaci V Holešovičkách. V předmětném směru jízdy mohou řidiči Tunelový komplex Blanka také v průběhu své jízdy opustit na několika výjezdech, a to lokalitě Prašného

mostu, Letenské pláně, či Trojského mostu, kdy zejména u Trojského mostu je rozptýl možností další jízdy vozidla velmi výrazný. Na tomto výjezdu z Tunelového komplexu mohou řidiči dále pokračovat do Troji, do centra, po komunikaci Vltavská nebo přes předmětnou změnu dopravního režimu na mostě Barikádníků do ul. V Holešovičkách. K regulaci dopravy na vjezdech nebo při průjezdu Tunelovým komplexem Blanka dochází v návaznosti na aktuální kondici dopravy u jednotlivých výjezdů, zejména pak na výjezdu na Trojském mostě. Předmětná změna dopravního režimu ovšem přispěla k tomu, že regulace dopravy na vjezdech do Tunelového komplexu nebo v samotném Tunelovém komplexu Blanka odehrávají v kratším časovém intervalu v průběhu dne než před dosavadní změnou dopravního režimu na mostě Barikádníků. Lze důvodně předpokládat, že kdyby došlo k omezení pouze na jednom z výše uvedených výjezdů do Tunelového komplexu Blanka, bude mít toto omezení spíše marginální dopad na intenzitu dopravy v ul. V Holešovičkách ve směru jízdy od Tunelového komplexu Blanka. Jak již bylo uvedeno výše na celkovou intenzitu provozu v ul. V Holešovičkách se podepisuje také příjezd vozidel zejména z ul. Argentinská.

Potřebnost tohoto opatření, které je v předchozích odstavcích poměrně podrobně popsáno, je možné zcela zřejmě a stručně vyjádřit, pokud tak již čtenář z předchozího nenavnímal, jako potřebu neovlivňovat zhoršenou situací v lokalitě Pelc – Tyrolky, dopravní stavy v lokalitách Radlic, Smíchova, Břevnova (Malovanka), Hradčan a Dejvic (Prašný most) a Letné, kde by mohlo docházet v důsledku snížené propustnosti těchto lokalit ke vzniku kongescí spojených se zvýšenými exhalacemi ze zbytečně stojících prostředků hromadné i individuální dopravy. Celkově totiž došlo k snížení výskytu kolon vzdouvajících se do Tunelového komplexu Blanka, protože rozšířením počtu pruhů v prostoru mimoúrovňové křižovatky Pelc – Tyrolka, byla zvýšena její schopnost rozložit dopravu do akumulacího úseku mezi vlastní tunel a zastavěnou oblast ulice V Holešovičkách, která ovšem nebyla změnami dopravního režimu ovlivněna.

Současně, jak již bylo rovněž v předchozích odstavcích uvedeno není možné účinně omezit jinak než regulací počtu vozidel na vjezdu či zajištěním plynulého provozu na výjezdu z tunelové části městského okruhu, vznik kolon v těchto tunelech. Rovněž je vhodné na tomto místě uvést, co možná je všeobecně známo, nicméně je, pro důležitost možné, opakovaně uvádět, že vytvoření kongesce vozidel v tunelu je z řady hledisek, především bezpečnostních, velmi nepříznivé, a proto je proti tomu přijímána řada opatření.

V neposlední řadě je k této věci možné uvést, že dopravní systém hl. m. Prahy, jenž je uživateli využíván dynamicky například s pomocí navigačních systémů, které dokáží řidičům navrhnout alternativní trasy, není v moci organizací, orgánů a úřadů hlavního města Prahy zcela ovlivnit tak, aby byla snížena intenzita v konkrétní lokalitě, protože do ní, jako v případě ulice V Holešovičkách, je možné dojet více než jednou cestou.

Součástí tohoto návrhu je původní situace návrhu trvalého dopravního z 02/2022, která byla součástí vydaného opatření obecné povahy č.j. MHMP-933266/2022/O4/Vo ze dne 2.6.2022, jenž bylo rozsudkem Nejvyššího správního soudu č.j. 2 As 299/2023-69 ze dne 5.3.2025 zrušeno. S ohledem na skutečnost, že nedošlo k žádným úpravám navrhovaného dopravního značení je použito původní vyjádření Policie ČR, Krajského ředitelství Policie hl. m. Prahy, Odboru služby dopravní policie, č.j. KRPA 30522-5/ČJ-2022-0000DŽ ze dne 10.5.2022, jakožto garanta bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Na základě výše uvedených skutečností se správní orgán rozhodl vydat tento návrh opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu.

Dne 10.5.2022 obdržel správní orgán souhlasné stanovisko Policie ČR, Krajského ředitelství Policie hl. m. Prahy, Odboru služby dopravní policie.

Předmětná problematika byla projednávána ve Výboru pro dopravu Zastupitelstva hl. m. Prahy, který je odborným poradním orgánem Zastupitelstva hl. m. Prahy, dne 15.12.2021 s následujícím usnesením: „Výbor pro dopravu Zastupitelstva hl.m. Prahy doporučuje úpravu realizovat v definitivním provedení“.

Navrhovaná definitivní úprava změny připojení ul. Povltavská na severní předpolí mostu Barikádníků byla projednána s dotčenými městskými částmi Praha 6, Praha 7, Praha 8 a Praha 9 a to prostřednictvím komise pro dopravu či přímo vyjádřením příslušného zástupce samosprávy.

K návrhu opatření obecné povahy může kdokoliv, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu písemné připomínky.

Vlastníci nemovitostí, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být opatřením obecné povahy přímo dotčeny, mohou rovněž podat proti návrhu opatření obecné povahy písemné odůvodněné námitky ke správnímu orgánu ve lhůtě 30 dnů ode dne jeho zveřejnění.

Magistrát hl. m. Prahy, Odbor pozemních komunikací a drah, v souladu s ustanovením § 172 odst. 1 správního řádu **v y z ý v á** dotčené osoby, aby k návrhu opatření obecné povahy podávaly písemné připomínky nebo písemné odůvodněné námitky doručením ke správnímu orgánu, a to nejpozději **do 30 dnů ode dne jeho zveřejnění**. Dnem zveřejnění návrhu opatření obecné povahy je podle § 172 odst. 1 správního řádu den, kdy byl návrh opatření obecné povahy doručen veřejnou vyhláškou v souladu s § 25 správního řádu. Dnem zveřejnění je tedy 15. den po vyvěšení na úřední desce správního orgánu, který písemnost doručuje.

Ing. Aleš K r e j č a
ředitel Odboru pozemních komunikací a drah
v z. Ing. Jan Krejčí, Ph.D. v.r.

Za správnost vyhotovení
Ing. Lukáš Vopava

Toto oznámení o návrhu OOP bude vyvěšeno po dobu minimálně **30 dní** na úřední desce Magistrátu hl. m. Prahy a na úřední desce Úřadu městské části Praha 7 a 8

Informaci o vyvěšení písemnosti na úřední desce zašle uvedený úřad městské části zdejšímu správnímu orgánu bezodkladně po jejím sejmutí z úřední desky.

Vyvěšeno dne:

Sejmuto dne:

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

Přílohy:

Dokumentace DZ

Obdrží:

SATRA, spol.s r.o., Pod pekárny 878/2, 190 00 Praha 9

Na vědomí:

MČ Praha 6

ÚMČ Praha 6, Odbor dopravy a životního prostředí

MČ Praha 7

ÚMČ Praha 7, Odbor dopravy

MČ Praha 8

ÚMČ Praha 8, Odbor dopravy

MČ Praha 9

ÚMČ Praha 9, Odbor dopravy

K vyvěšení na úřední desku:

Magistrát hl. m. Prahy

ÚMČ Praha 7

ÚMČ Praha 8

Spis:

PKD-O4 sektor Vo