



DLE ROZDĚLOVNÍKU

Váš dopis zn./ze dne:

Vyřizuje/linka/tel.:

Č. j.:

Leoš Kubín, Ing.

MHMP-198638/2026/O4/Ku

236004397

Spis. zn.:

Počet listů/příloh: **6/3**

S-MHMP 826655/2025PKD

Datum:

1.4.2026

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, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“), a podle ust. § 171 a § 173 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), po projednání s dotčeným orgánem Policie ČR, Krajského ředitelství Policie hl. m. Prahy, Odboru služby dopravní policie č.j. KRPA-384086-2/ČJ-2025-0000DŽ ze dne 15.12.2025 a oznámení o návrhu opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích Č.j.: MHMP-1323764/2025/O4/Ku ze dne 28.1.2026

vydává

podle ust. § 77 odst. 1 písm. c) § 78 zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

opatření obecné povahy -

stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích Podolské nábřeží, Podolská, Strakonická, Na Zlíchově, Nádražní

spočívající v osazení nového dopravního značení a dopravního zařízení a v úpravách stávajícího dopravního značení a dopravního zařízení na místních komunikacích Podolské nábřeží, Podolská, správní obvod Praha 4 a Strakonická, Na Zlíchově, Nádražní, správní obvod Praha 5 (souhlas s tímto opatřením obecné povahy udělil věcně a místně příslušný SSÚ Praha 4 a SSÚ Praha 5) v blízkosti napojení nového Dvoreckého mostu z důvodu zprovoznění tohoto nového mostu. Jedná se o montáž/umístění IJ4a – 2 ks, IJ4d – 2 ks, IP19 – 2 ks, IP20a – 2 ks, IP20b – 1 ks, IP6 – 1 ks, IP7 – 1 ks, IP13c + E13 – 1 ks, B1 + E13 – 2 ks, B24a + E13 – 4 ks, C2b – 1 ks, C4a – 4 ks, C4c – 1 ks, C7a + E13 – 23 ks, C7b + E13 – 3 ks, C7b – 5 ks, C9a – 6 ks, C9b – 2 ks, IS4a – 1 ks, IS4b – 5 ks, P2 + E10 – 2 ks, P2 – 2 ks, P4 – 1 ks, P6 – 1 ks, Z6a – 6 ks, Z11g – 2 ks, V5 – 2 ks, V7a – 5 ks, V7b – 1 ks, V8a – 1 ks, V8c – 2 ks, V14 – 4 ks, V19 – 8 ks, V20 – 30 ks, a dále V1a, V2b, V4. Nahrazení: IP19 – 2 ks, B24b + E13 – 1 ks. Posuny: IP6, IP7, P2, P4, V5, V19, V8c, CZ1 + E13, C7b + E13. Veškeré výše popsané skutečnosti jsou znázorněny v příložené dokumentaci dopravního značení, která je nedílnou součástí tohoto stanovení, v termínu po nabytí účinnosti tohoto opatření, za níže uvedených podmínek pro jejich realizaci:

1. Dopravní značení a dopravní zařízení bude umístěno odbornou firmou v souladu s příloženou situací dopravního značení, prováděcí vyhláškou k zákonu o silničním provozu, příslušnými normami a technickými podmínkami.
2. Instalací svislého dopravního značení nesmí dojít k narušení vedení nadzemních a podzemních inženýrských sítí.
3. Při realizaci místní úpravy provozu nebude znečištěna nebo poškozena dotčená pozemní komunikace.
4. Případný budoucí požadavek na změnu nebo odstranění předmětného dopravního značení může být realizován pouze na základě nově vydaného stanovování místní úpravy provozu.
5. Toto opatření nebude nahrazovat povolení, stanovisko, posouzení, případně jiné opatření dotčeného správního úřadu vyžadované zvláštními předpisy.

Odůvodnění

Stanovení místní úpravy provozu na místních komunikacích Podolské nábřeží, Podolská, správní obvod Praha 4, Strakonická, Na Zlíchově, Nádražní, Praha 5 z důvodu zprovoznění nového Dvoreckého mostu vychází ze zprovoznění tohoto nového mostu přes řeku Vltavu. Dvorecký most vytvoří důležité tangenciální propojení – spojí vltavské břehy mezi zlíchovským a podolským nábřežím, propojí Smíchov a Pankrác. Cílem jeho vybudování je zlepšení dopravního propojení města na obou březích Vltavy v jižní části hlavního města Prahy.

Zájmové území se nachází na území MČ Prahy 5 (v prostoru mezi přemostěním železnice, které je dané ulicí Na Zlíchově – ulicí Strakonická – levým břehem u objektu Veslařského klubu) a územím MČ Prahy 4 (v prostoru před areálem Žlutých lázní mezi pravým břehem Vltavy a ulicí Podolské nábřeží).

Na podolské straně mostu vznikne nová průsečná křižovatka. Křižovatka bude světelně řízená. Ulice Podolské nábřeží je v těchto místech směrově rozdělená, tramvajová trať se nachází ve středu komunikace na zvýšeném tělese, pravý pruh je využíván jako parkovací pruh (v obou směrech). Nové uspořádání křižovatky plně respektuje stávající šířkové uspořádání ulice Podolské nábřeží. Jízdní pás z centra je zúžen na jeden jízdní pruh pro možnost zřízení přechodu pro chodce na severním ramenu křižovatky. V jízdním pásu do centra je ve směru od Braníka navržen odbočovací pruh pro levé odbočení autobusů, za křižovatkou je uvažováno pouze s jedním jízdním pruhem.

Na levém břehu Vltavy je nový most zaústěn do ulice Na Zlíchově, na které byla v rámci stavby RTT Nádražní (rekonstrukce tramvajové trati) tramvajová trať odsunutá do boční polohy (na stranu dráhy). Křižovatka byla dispozičně a výškově připravena na nový most (stavba byla dokončena v 10/2020). V rámci stavby Dvoreckého mostu bude vozovka od Smíchova rozšířena o jeden jízdní pruh, aby mohl vzniknout odbočovací pruh pro levé odbočení autobusů od Nádraží Smíchov na most. Křižovatka bude světelně řízena.

Dispoziční, resp. dopravní řešení křižovatky Strakonická – Nádražní je řešeno v souvisejících stavbách „Rekonstrukce zast. Lihovar – PID Lihovar, Praha 5, č. akce 2960088“ (stavba TSK) a „Rekonstrukce SSZ

5.506 Strakonická – Nádražní“ (stavba TSK/ ELTODO). V rámci stavby Dvoreckého mostu ke změně nedochází.

Návrh na definitivní dopravní značení byl projednáván a upravován od 22.května 2025 do doby uveřejnění návrhu a poté byly projednávány připomínky a námítky, které jsou řešeny níže. Dne 22.05.2025, 30.05.2025 a 01.09.2025 proběhlo jednání v rámci definitivního dopravního značení za účasti zástupců dotčených orgánů státní správy (Odbory Magistrátu hlavního města Prahy: PKD, ODO; Policie České republiky, Odbor služby dopravní policie, oddělení dopravního inženýrství, Silniční správní úřad MČ Praha 4 a Silniční správní úřad MČ Praha 5), orgánů samosprávy (radní pro dopravu MČ Praha 4 a MČ Praha 5), a dalších dotčených subjektů a organizací (Dopravní podnik, hl. m. Prahy, a.s., ROPID), zástupců investora – Investiční Odbor Magistrátu hl. m. Prahy, zástupců zhotovitele stavby, technického dozoru stavby, projektanta světelného signalizačního zařízení a v neposlední řadě projektanta definitivního dopravního značení. Daný návrh byl též projednán a diskutován s poradcem náměstka primátora hl. m. Prahy MUDr. Zdeňka Hříba.

Na předmětné dopravní značení na straně Prahy 4 naváže v koordinaci stanovená místní úprava provozu již od křižovatky Modřanská x Branická po nové napojení Dvoreckého mostu v souvislosti s novým linkovým vedením povrchové dopravy, především vozidel BUS, která do nynějška k přejezdu přes řeku Vltavu využívala Barrandovský most.

Na straně Prahy 5 dojde k úpravě v ulici Na Zlíchově a k drobným změnám v ulici Nádražní a Strakonická, které s tímto přímo souvisí.

Podnět ve věci stanovení místní úpravy provozu na předmětných místních komunikacích v souvislosti s otevřením nového mostu spojující Prahu 5 s Prahou 4 podala společnost PROZNAK Praha, s.r.o., IČO: 27166392 se sídlem Pikovická 244/17, 147 00 Praha 4 - Braník (zastupující na základě plné moci zhotovitele stavby – společnost METROSTAV TBR a.s., IČO:09884572, se sídlem Koželužská 2450/4, 180 00 Praha 8).

V souladu s § 77 odst. 3 zákona o silničním provozu projednal Magistrát hl. m. Prahy, Odbor pozemních komunikací a drah, návrh stanovení místní úpravy provozu s dotčeným orgánem Policie ČR, Krajského ředitelství Policie hl. m. Prahy, Odboru služby dopravní policie (KRPA-384086-2/ČJ-2025-0000DŽ ze dne 15.12.2025), který vydal nesouhlasné stanovisko, na něž zdejší správní orgán zareagoval níže.

- *Na Podolském nábřeží nesouhlasíme s vyznačením jízdních pruhů (ochranných) pro cyklisty v prostoru křižovatky a přechodu pro chodce ve směru do centra z důvodu minimální šířky jízdních pruhů, intenzit dopravy a nebezpečí vzniku kolizních situací*

Navržené ochranné jízdní pruhy pro cyklisty jsou vedeny v minimálních šířkových parametrech dle TP 179 a představují nezbytné integrační opatření na nadřazené cyklotrase A2. Jejich vyznačení je důležité zejména pro zachování kontinuity vedení cyklistické dopravy v hlavním dopravním prostoru a pro jednoznačné vymezení pohybu cyklistů v místě křižovatky. Vzhledem k tomu, že cyklisté budou nově projíždět křižovatkou řízenou světelnou signalizací, přispívá vyznačení ochranných jízdních pruhů ke zvýšení přehlednosti dopravního uspořádání a k omezení nejednoznačných a potenciálně kolizních situací. Absence integračního opatření by naopak vedla k nejasnému vedení cyklistů v prostoru křižovatky a ke zvýšení bezpečnostních rizik.

- *Nesouhlasíme s osazením svislého dopravního značení C2b+E13 "příkázaný směr jízdy vpravo" + "MIMO MHD" na výjezdech z mostu. Na most je umožněn vjezd pouze velmi omezené skupině účastníků silničního provozu, tudíž z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu není nutné ještě více omezovat provoz (dopravu BEZBA nebude možné objednat pro tento křižovatkový pohyb, cyklista ve vozovce nemůže pokračovat dále po vozovce, vozidla IZS nebudou moci projet bez použití výstražných světel, atd.).*

Předmětné dopravní značení nebude osazeno.

- *V Ulici Nádražní nesouhlasíme s vyznačením cyklopřejezdu, s osazením návěstidel signální skupiny CD a s označením C7a/C7b + E13 "stezka pro chodce/konec stezky pro chodce" + "jízdním kolům vjezd povolen". Na západním chodníku není dostatečný prostor pro vyčkávání cyklistů a dostatečný prostor pro společný provoz chodců a cyklistů.*

Cyklopřejezd v ulici Nádražní je připravován v rámci projektu Dvoreckého mostu za účelem zajištění odpovídajícího a kapacitně vyhovujícího propojení s významnou městskou cyklistickou vazbou A11/A13, vedenou ulicí Ke Sklárně. Tato vazba představuje důležitou součást páteřní cyklistické sítě hl. m. Prahy a je navržena jako chráněné vedení cyklistů v přidruženém prostoru.

Navržené řešení reaguje na místní prostorová omezení, zejména na lokální zúžení chodníku způsobené umístěním trakčních sloupů, a současně zohledňuje potřebu zachovat bezpečnou a čitelnou vazbu pro cyklisty i v těchto omezených podmínkách. Zároveň vytváří více možností pro bezpečné vedení cyklistů při levém odbočení z Dvoreckého mostu, které kříží dominantní pravý oblouk vedení MHD z mostu, a tím přispívá ke snížení rizika kolizních situací mezi cyklistickou a veřejnou hromadnou dopravou.

Zřízení přejezdu pro cyklisty je z hlediska bezpečnosti všech účastníků provozu považováno za vhodné a systémové řešení. Umožňuje jednoznačné a řízené křížení dopravních proudů a eliminuje nutnost vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru nebo po dále se zužujícím chodníku na východní straně podél ulice Na Zlíchově, kde by docházelo ke zvýšenému riziku konfliktů jak s motorovou dopravou, tak s chodci.

Legalizace jízdy cyklistů po chodníku v západní části ulice Nádražní přímo navazuje na připravovanou investiční akci „Nádraží Smíchov – cyklistické návaznosti, Praha 5, č. akce 2950233 – SEKCE II (Dobříšská)“, připravovanou Technickou správou komunikací hl. m. Prahy. Tato investiční akce zajistí pro cyklisty kontinuální vedení v přidruženém prostoru ulicí Ke Sklárně směrem k terminálu Smíchov a vytvoří odpovídající návaznosti na další prvky městské cyklistické infrastruktury.

Řešený úsek je součástí stopy páteřní cyklotrasy A11/A13, která bude prostřednictvím Dvoreckého mostu propojovat oba břehy Vltavy a představuje klíčovou spojnicí mezi Prahou 4 a Prahou 5. Vzhledem k této funkci je žádoucí zachovat kontinuitu oddělené a srozumitelné infrastruktury pro cyklisty bez nucených přerušení či degradace standardu vedení.

Dotčený chodník je v současnosti v této části využíván chodci pouze v omezené míře a ani po zprovoznění Dvoreckého mostu se nepředpokládá zásadní nárůst pěší dopravy. Návrh tak nevede ke zhoršení podmínek pro chodce a je v souladu s principy vyváženého uspořádání veřejného prostoru. Obdobná řešení s legalizovanou jízdou cyklistů po chodníku ve srovnatelných šířkových a provozních parametrech jsou již v několika lokalitách na území hl. m. Prahy realizována a dlouhodobě provozně ověřena. Například v ulici Mladoboleslavská, Praha 19 - legalizovaný chodník s provozem cyklistů v ulici Mladoboleslavská má šířku cca 1,3-1,4 m. Za posledních 5 let provozu v tomto úseku není evidována žádná dopravní nehoda. Ulice Strakonická, Praha 5 - legalizovaný chodník podél ulice Strakonická v úseku Veslařský klub – vjezd do areálu Loděnice dosahuje místa šířky nižší než 2,5 m, přičemž lokálně je šířka zúžena sloupy veřejného

osvětlení, světelného signalizačního zařízení na cca 1,5 m - 1,6 m. Za posledních 5 let není v tomto úseku evidována žádná dopravní nehoda s účastí cyklisty. Nábřeží Kpt. Jaroše, Praha 7 – legalizovaný chodník pro pohyb cyklistů je zde součástí nadřazené cyklotrasy A1. V sezóně stezku využívá více než 130 cyklistů denně. Průjezdny profil je na mnoha místech zúžen širokou podstavou sloupů veřejného osvětlení na šířku cca 1,5 m. Za posledních 5 let není evidována na stezce žádná dopravní nehoda s účastí cyklisty. Rašínovo nábřeží, Praha 2 - obdobně zúžený jízdní profil kvůli sloupu veřejného osvětlení se nachází také na této legalizované stezce (cca 1,3 m - 1,4 m).

- *V ulici Nádražní a při výjezdu z mostu nesouhlasíme s dodatkovými tabulkami E2b "Tvar křižovatky", tyto by měli zobrazovat skutečné tvary komunikací s tělesem dráhy.*

Předmětné dopravní značení bylo upraveno.

- *Barevným provedením, rozměry i umístěním musí dopravní značení odpovídat příslušné platné normě ČSN, technickým podmínkám, zákonu č. 361/2000 Sb., o silničním provozu a vyhlášce č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích*

Umístěné dopravní značení bude svým provedením, rozměry i umístěním v souladu s platnými normami ČSN, příslušnými technickými podmínkami, zákonem č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, a vyhláškou č. 294/2015 Sb.

Oznámení o návrhu opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích s výzvou k uplatnění připomínek nebo námitek Č.j.: MHMP-1323764/2025/O4/Ku ze dne 28.1.2026 bylo vyvěšeno na úřední desce Magistrátu hl. m. Prahy ve dnech od 11.2.2026 do 30.3.2026.

K návrhu opatření obecné povahy (OOP) byly v zákonem dané lhůtě podány tyto námítky a připomínky, na něž zdejší správní orgán zareagoval.

Pavel Hošek

Připomínka 1: „Před mostem na obou březích a vždy z obou stran je použit zákaz vjezdu s výjimkou "MIMO MHD, BEZBA, IZS, MP, CYKLO“, pouze ve směru od Smíchovského nádraží je v IP19 použit text „PID“ místo „MHD“, šlo by to sjednotit?“

Na obou stranách mostu, resp. na veškerém dopravním značení bude jednotný text - "MIMO PID, BEZBA, IZS, MP, CYKLO". Připomínce se vyhovuje.

Připomínka 2: „Bylo by na mostě možné použít značku B11, ze které by nemusela být udělována výjimka cyklistům, místo značky B1?“

Na základě projednání (viz uvedeno výše) byl shledán závěr na osazení právě dopravního značení B1, které primárně navádí cyklisty na přilehlý chodník, kde je povolen průjezd cyklistů. Je žádoucí, aby cyklisté nebyli v prostoru pohybu vozidel TRAM a BUS z důvodu plynulosti provozu těchto vozidel městské hromadné dopravy osob. Připomínce se nevyhovuje.

Připomínka 3: „V prostoru pod mostem není jasný režim, smí se tam jezdit na kole nebo ne? Vede tam cyklopřejezd (1) a stezka s povoleným vjezdem (po ocelové rampě, 2), ale zároveň tam je povolený vjezd ukončen (od zastávky, 3).

V prostoru předmětné zastávky Lihovar je vysoká intenzita osob využívajících tuto zastávku jako přestupní uzel. Tudiž z hlediska bezpečnosti těchto osob nelze legalizovat použití chodníku v prostoru této zastávky pro potřeby cyklistické dopravy. Připomínce se nevyhovuje.

Připomínka 4: „jaký je význam legalizace průjezdu po východním chodníku Podolského nábřeží směrem k Dvorcům, když ten úsek končí bez jakékoliv návaznosti nebo možnosti vjet do vozovky?“

Na tuto připomínku bude reagováno níže – shoda s připomínkou Městské části Praha 4.

Martin Šnobl, Praha

1. Nahrazení režimu C7 + E13 režimem C9A na celém Dvoreckém mostě

Požaduji, aby byl na celé délce Dvoreckého mostu nahrazen současně navržený režim C7+E13 jednotným režimem C9a - stezka pro chodce a cyklisty.

Tento požadavek má několik důvodů:

1) *O sjednocení dopravního značení s navazující stezkou v Podolí, která je šířkově srovnatelná s chodníky na Dvoreckém mostě a je vedena právě v režimu C9a.*

2) *by tím došlo k výrazné redukci nadměrného dopravního značení - v současném návrhu jsou chodníky doslova zahlceny značkami a dodatkovými tabulkami. Nahrazením za jednotnou značku C9a by bylo možné odstranit přibližně patnáct dodatkových tabulek, které dnes vytvářejí zbytečný dopravní smog a snižují přehlednost prostoru.*

3) *Režim C9a navíc odpovídá i původnímu konceptu mostu, kde se počítalo s výrazným cyklistickým řešením v odděleném prostoru. Ačkoliv byl samostatný cyklopruh nakonec zrušen, zachování společné stezky pro pěší a cyklisty je logickým kompromisem, který odpovídá šířkovým parametrům mostu i jeho významu. Dvorecký most je a bude důležitou trasou pro cyklistickou dopravu a není důvod ji zde degradovat pouze na „povolený vjezd po chodník“.*

Na základě projednání (viz uvedeno výše) byl shledán závěr na osazení právě tohoto dopravního značení. S návazností na skutečnost, že na levém břehu (strana Prahy 5) je přihlédnuto k přestupnímu uzlu zastávce Lihovar, resp. k tomu, že zde není povolen průjezd cyklistů. Dále je veškeré dopravní značení C4, C7+E13 a C9 ve zmenšeném formátu, jak je uvedeno na situacích dopravního značení. Připomínce se nevyhovuje.

2. Zachování piktogramů pro cyklisty v ulici Nádražní / Zlíchov

V ulici Nádražní (Zlíchov), v nájezdu na Dvorecký most, dochází podle návrhu k odstranění piktogramů pro cyklisty. Požaduji jejich zachování.

Na základě projednání (viz uvedeno výše) byl shledán závěr, že budou symboly odstraněny, protože v daném profilu nepřinášají významný přínos a mohou vybízet spíše k těsným předjetím. Připomínce se nevyhovuje.

3. Piktogramy kol v odbočujícím buspruhu

Zároveň požadují, aby byly do levých odbočujících vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy směrem na Dvorecký most doplněny alespoň malé symboly kola. Před těmito pruhy se nachází předsunuté stání pro cyklisty, z čehož jednoznačně vyplývá, že cyklisté mohou tímto směrem legálně pokračovat a odbočovat doleva na most.

Vyznačení této skutečnosti je důležité pro prevenci konfliktů, zejména s řidiči autobusů, kteří by jinak mohli cyklisty považovat za neoprávněné účastníky provozu, přestože jejich jízda je zde zcela legální.

Na základě projednání (viz uvedeno výše) byl shledán závěr, že není nutné doplňovat symboly kola. Nejedná se o vyhrazený jízdní pruh, text BUS má zejména řidičům motorových vozidel naznačit, že odbočovací pruh není určen všem, navržený vyčkávací prostor V19 ve vzdálenosti cca 40 metrů od počátku odbočovacího pruhu by měl být jasně srozumitelný, že je vjezd CYKLO umožněn.

Pro informaci uvádíme, že svisle dopravní značení je nadřazené vodorovnému dopravnímu značení (podobně jako ve vyhrazených jízdních pruzích - kde se vodorovné dopravní značení - nápisy TAXI, IZS, MP, moto nedává). Připomínce se nevyhovuje.

4. Zjednodušení značení B1 + E13 na mostě - odstranění „BEZBA“

Na Dvoreckém mostě je navržen zákaz vjezdu B1 s dodatkovou tabulkou E13, která vypisuje výjimky včetně MHD a bezbariérové dopravy (BEZBA). Požadují zjednodušení tohoto značení na formulaci „mimo MHD, IZS a jízdní kola“.

Na základě projednání (viz uvedeno výše) bylo sděleno, že BEZBA není součástí PID (ROPID jen provoz zajišťuje), dopravcem BEZBA není DPP (Dopravní podnik hl. m. Prahy, ale společnost VegaTour a Lutan); průjezd běžnými zastávkami není nikterak legislativně omezen; BEZBA má udělené výjimky pro jízdu ve vyhrazených jízdních pruzích (právě protože není oprávněna z dopravního režimu). Z tohoto důvodu se připomínce nevyhovuje.

5. Použití zmenšených značek C4a a C4b v předpolích mostu

V předpolí Dvoreckého mostu na Zlíchově požadují použití zmenšených verzí značek C4a a C4b, jak je běžnou praxí na jiných komunikacích v Praze. Stejný požadavek platí i pro stranu Podolí.

Menší formát dopravních značek přispívá ke kultivaci veřejného prostoru a je dlouhodobě spojován s klidnějším a ohleduplnějším chováním řidičů. Vzhledem k tomu, že se jedná o komunikaci s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h, je použití zmenšených značek zcela odpovídající.

Veškeré dopravní značení C4, C7+E13 a C9 je ve zmenšeném formátu, jak je uvedeno na situacích dopravního značení. Připomínka se bere na vědomí.

6. Úprava přejezdu / přechodu pod Dvoreckým mostem na Zlíchově

Pod Dvoreckým mostem na straně Zlíchova je navržen úzký smíšený přechod pro pěší a cyklisty, ačkoliv původní projekt počítal s výrazně širším řešením a oddělením pěšího a cyklistického provozu. Tato skutečnost je patrná i z původních obrub a výkresové dokumentace.

Požadují buď rozšíření tohoto křížení na původně navrženou šířku, nebo jeho rozdělení na samostatný přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty. Jedná se o frekventované místo napojené na páteřní stezku A1 a je žádoucí, aby zde byla doprava pěší a cyklistická oddělena, zejména z důvodu rozdílné dynamiky pohybu při rozjezdech cyklistů.

Bude řešeno v rámci samostatného projektu. Není součástí nového dopravního značení v souvislosti se zprovozněním Dvoreckého mostu. Dispoziční, resp. dopravní řešení křižovatky Strakonická – Nádražní je řešeno v souvisejících stavbách „Rekonstrukce zast. Lihovar – PID Lihovar, Praha 5, č. a. 2960088“ (stavba TSK) a „Rekonstrukce SSZ 5.506 Strakonická – Nádražní“ (stavba TSK/ ELTODO). V rámci stavby Dvoreckého mostu z důvodu umístění pilíře mostu muselo být z šířkových důvodů použito právě navrhované řešení – tzn. Smíšený přechod pro pěší a cyklisty. Připomínka se bere na vědomí.

7. Doplnění stojanů na kola

V celém projektu Dvoreckého mostu postrádám stojany na jízdní kola. Požaduji jejich doplnění do veřejného prostoru v obou předpolích mostu i v jeho bezprostředním okolí.

Dvorecký most se stane významným přestupním uzlem mezi tramvajovou, autobusovou a cyklistickou dopravou. Praha má ve svých strategických dokumentech zakotven rozvoj systému Bike & Ride a je proto žádoucí, aby zde existovala možnost bezpečně zaparkovat jízdní kolo. Prostorové možnosti to umožňují.

Stojany na kola nejsou součástí nového dopravního značení v souvislosti se zprovozněním Dvoreckého mostu. Připomínka bude postoupena Odboru dopravy Magistrátu hlavního města Prahy k dalšímu využití. Připomínce se nevyhovuje.

8. Lepší vyznačení nepřímého levého odbočení z Podolského nábřeží

Na Podolském nábřeží je při jízdě od Braníka umožněno nepřímé levé odbočení na Dvorecký most, avšak tato možnost není ze současného návrhu značení dostatečně zřejmá.

Navrhuji proto doplnit směrovou nebo informativní tabulku, která jasně ukáže, že je možné se na Dvorecký most dostat právě pomocí nepřímého odbočení přes přejezd.

Předmětná připomínka bude řešena v rámci samostatného projektu (tato informace byla oznámena všem zúčastněným a zainteresovaným účastníkům na začátku projednávání – 22.5.2025) Orientačního dopravního značení. Připomínka bude postoupena Odboru dopravy Magistrátu hlavního města Prahy k dalšímu využití. Připomínce se nevyhovuje.

9. Doplnění piktogramů kol na chodnicích mostu

Jako poslední připomínku navrhuji doplnění drobných piktogramů kol přímo do povrchu chodníků na Dvoreckém mostě, obdobně jako je tomu například na legalizovaných chodnicích na Vyšehradě.

Toto opatření pomůže zejména pěším, kteří nevnímají svislé dopravní značení, pochopit, že se zde mohou pohybovat i cyklisté, a přispěje k přirozenému a klidnému sdílení prostoru.

Na základě projednání (viz uvedeno výše) byl shledán závěr, že doplnění drobných piktogramů je nadbytečné. Připomínce se nevyhovuje.

Městská část Praha 4 prostřednictvím Ing. Mítha, radní pro dopravu

MČ Praha 4 nesouhlasí s navrženým umístěním svislých dopravních značek C7a „Stezka pro chodce“ a C7b „Konec stezky pro chodce“ s dodatkovými tabulkami „cyklistům vjezd povolen“ na pozicích, kde neodpovídají aktuálním a předpokládaným dopravním proudům cyklistů. Navržené umístění nevede k zajištění přirozeného a bezpečného vedení cyklistické dopravy a může vytvářet nejasný dojem doporučené trasy namísto skutečné stezky pro chodce se souhlasem vjezdu cyklistů. Ve světle reálných pohybů cyklistů a místních podmínek navrhujeme přepracovat dopravní značení tak, aby odpovídalo skutečnému využití komunikací ze strany cyklistů. Návrh na úpravu, spočívající ve zrušení jedné a přesunu dvou sestav SDZ C7a + E13 a C7b + E13, je přiložen k tomuto dopisu. Odůvodnění: Navržené značení

nevyznačuje cyklistickou trasu (povinnost jízdy cyklistů), ale pouze legalizuje možnost jejich pohybu v prostoru stezky pro chodce, a to na jiném místě, než je reálný směr jejich pohybu. To může být na místě nerozlišitelné pro účastníky provozu a není to v souladu s reálným využíváním úseku. Tento nesoulad může snižovat přehlednost a bezpečnost dopravy v okolí nového mostu. Projektantem navržené řešení, jak je vyvěšeno na úřední desce MHMP, není v souladu s místní znalostí dopravních poměrů na území MČ Praha 4.

Předmětná připomínka se shoduje s připomínkou č. 4 p. Pavla Hoška na straně 6. Po prověření připomínky došlo k posunu dopravního značení tak, aby odpovídalo připomínce. Připomínce se vyhovuje.

Spolek Auto*Mat prostřednictvím Mgr. Martina Šotoly

Připomínka č. 1: „Navrhujeme znovu prověřit vytvoření jednosměrných dělených stezek (označených značkou C10a) na obou stranách mostu.“

Navržené řešení vedení pěší a cyklistické dopravy na Dvoreckém mostě bylo v průběhu přípravy projektu opakovaně a podrobně projednáváno s dotčenými orgány státní správy, odbornými organizacemi i projektanty dopravního řešení. Součástí těchto jednání bylo také posouzení variant odděleného a smíšeného provozu pěších a cyklistů.

V rámci projednání byl požadavek na zachování smíšeného režimu provozu na chodnicích mostu podpořen rovněž zástupci Městské části Praha 4 a Komisí Rady hlavního města Prahy pro cyklistickou dopravu. Navržené řešení umožňuje cyklistům flexibilnější průjezd mostem ve všech směrech a současně minimalizuje nutnost opakovaného křížení světelně řízených přechodů a přejezdů v předpolí mostu.

Změna režimu na dělenou stezku pro chodce a cyklisty by současně vyžadovala úpravy prvků bezbariérového řešení a vodicích prvků pro osoby se zrakovým postižením, což nebylo v rámci stávajícího řešení shledáno účelným.

S ohledem na uvedené skutečnosti bylo navržené řešení vyhodnoceno jako nejvhodnější z hlediska bezpečnosti, plynulosti i přehlednosti provozu. Připomínce se nevyhovuje.

Připomínka č. 2: „Požadujeme zachování cyklopiktokoridorů (V20 – piktogramový koridor pro cyklisty) na severozápadním nájezdu k mostu v ulici Na Zlíchově.“

Navržené dopravní řešení v prostoru křižovatky Nádražní – Na Zlíchově vychází z nového uspořádání dopravních vztahů v souvislosti se zprovozněním Dvoreckého mostu a s úpravami dopravního řešení v navazujících ulicích.

S ohledem na nové vedení cyklistické dopravy v přidruženém prostoru a na úpravy organizace dopravy v prostoru křižovatky bylo vyhodnoceno, že ponechání piktogramového koridoru nepřináší v daném místě významný přínos z hlediska orientace účastníků provozu a mohlo by vytvářet nejednoznačný dojem o preferovaném vedení cyklistické dopravy.

Tato připomínka je obsahově shodná s připomínkou č. 2 p. Martina Šnobra na straně č. 2, která byla vypořádána výše. Připomínce se nevyhovuje.

Připomínka č. 3: „Žádáme prověřit zřízení přímknutého přejezdu pro cyklisty k přechodu pro chodce (V8b) namísto sdruženého přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty (V8c) na východní straně mostu (Podolí).“

Navržené řešení sdruženého přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty vychází z celkového dopravního uspořádání předpolí mostu a z návaznosti na režim pohybu pěších a cyklistů na mostě i v navazujících úsecích komunikací.

Vzhledem k tomu, že navazující prostory na mostě i v jeho předpolí jsou navrženy v režimu smíšeného provozu pěších a cyklistů (např. společná stezka pro chodce a cyklisty C9 nebo stezka pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů C7a + E13), je z hlediska provozní logiky i přehlednosti dopravního řešení vhodné použít sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty.

Zřízení samostatného přimknutého přejezdu by v daném místě nepřineslo významný přínos z hlediska bezpečnosti ani komfortu účastníků provozu a současně by vyžadovalo úpravu bezbariérových prvků a vodicích linií pro osoby se zrakovým postižením. Navržené řešení bylo proto vyhodnoceno jako nejvhodnější. Připomínce se nevyhovuje.

Komise Rady hlavního města Prahy pro cyklistickou dopravu je expertní poradní orgán Rady hlavního města Prahy, který se zabývá otázkami rozvoje cyklistické dopravy a cyklistické infrastruktury ve městě. Jejím úkolem je projednávat a posuzovat návrhy dopravních projektů, koncepcí a opatření týkajících se cyklistické dopravy a poskytovat k nim odborná doporučení a stanoviska pro Radu hl. m. Prahy a příslušné odbory Magistrátu hl. m. Prahy. Komise nemá rozhodovací pravomoc, její role je konzultační a doporučující. Je tvořena předsedkyní a členy z řad zástupců politické reprezentace, odborníků na dopravu a urbanismus, zaměstnanců magistrátu a externích expertů či zástupců veřejnosti; administrativní zajištění její činnosti zajišťuje tajemník komise.

Dne 12. 3. 2026 proběhla zkušební jízda kloubového autobusu Iveco Streetway 18, při které bylo zjištěno nedostatečné šířkové uspořádání mezi protisměrnými jízdními pruhy v místě nájezdu na Dvorecký most ve směru od ulice Nádražní, zejména při vyčkávání vozidla na vjezd. Na základě tohoto byla provedena úprava vodorovného dopravního značení spočívající v posunu vodicích čar ve vrcholu oblouku cca o 1,3 m, bez vlivu na provoz či nastavení předemtné světelně řízené křižovatky.

V rámci kolaudačního řízení stavby „Stavba č. 42821 – Dvorecký most“ dne 12.3.2026 byl současně vznesen požadavek na přemístění dopravního značení P2, a to přibližně o 10 m ve směru jízdy na společný sloupek k nově zamýšlenému dopravnímu značení na ulici Podolské nábřeží, Praha 4 před výjezdem z ulice Podolská. Úprava bude bez vlivu na organizaci dopravy.

Dále bylo doplněno dopravní značení pro osoby pohybující se na invalidním vozíku. Vzhledem k nevyhovujícímu podélnému sklonu rampy v ulici Nádražní bude vyznačena bezbariérová trasa přes zastávku Lihovar na Dvorecký most s cíli Dvorecký most, resp. Nádražní.

Poučení o opravném prostředku

Dle ust. § 173 odst. 1 správního řádu toto opatření obecné povahy nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky. Proti rozhodnutí o námitkách se podle ust. § 172 odst.5 nelze odvolat ani podat rozklad. Ve smyslu ust. § 173 odst. 2 správního řádu proti opatření obecné povahy nelze podat žádný opravný prostředek. Ve smyslu ustanovení § 101a a násl. zák. č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů, je možný přezkum u soudu.

Ing. Aleš Krjča
ředitel Odboru pozemních komunikací a drah
v.z. Ing. Jan Krejčí, Ph.D., v.r.
STEJNOPIS, za správnost vyhotovení: Ing. Leoš Kubín

Přílohy:

Dokumentace DZ

Obdrží:

Metrostav TBR a.s., prostřednictvím PROZNAK Praha s.r.o.

Na vědomí:

MČ Praha 4

MČ Praha 5

ROPID

DP

TSK hl. m. Prahy, a.s, Odd. správy DZ

K vyvěšení na úřední desku:

Magistrát hl. m. Prahy

ÚMČ Praha 4 (pod dobu minimálně 15 dní)

ÚMČ Praha 5 (pod dobu minimálně 15 dní)

Spis:

PKD-O4 sektor Ku, Jv