



MHMPXPRFJWHA



Váš dopis zn./ze dne:

**13.04.2026**

Č. j.:

**MHMP 362177/2026**

Sp. zn.:

**S-MHMP 264978/2026**

Vyřizuje/tel.:

**Ing. Pavel Dražek/236 004 241****Ing. David Nováček/236 004 211**Počet listů/příloh: **2/0**

Datum:

**23.04.2026**

## Informace podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím

Hlavní město Praha, Magistrát hlavního města Prahy, Odbor pozemních komunikací a drah obdržel Vaši žádost o poskytnutí informace ve smyslu zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím (dále jen zákon o svobodném přístupu k informacím), ve znění pozdějších předpisů, doručenou na Magistrát hl. m. Prahy dne 13. 04. 2026:

*„Reaguji tímto na Vaši odpověď č. j. MHMP 311409/2026 ze dne 08. 04. 2026 k mé předchozí žádosti týkající se řízení světelných signalizačních zařízení v oblasti Prosek – Letňany – Hloubětín.*

*Ve Vaší odpovědi uvádíte, že světelná signalizační zařízení (SSZ) jsou řízena dynamicky a s preferencí prostředků městské hromadné dopravy, přičemž délky jednotlivých intervalů nejsou fixní a mění se dle aktuální dopravní poptávky.*

*Na základě této informace Vás tímto žádám o poskytnutí konkrétnějších informací k tomuto dynamickému řízení, a to zejména:*

### **1. Popis algoritmu nebo pravidel řízení SSZ**

*Žádám o popis konkrétního algoritmu, logiky nebo rozhodovacích pravidel, na jejichž základě dochází k úpravám signálních plánů v reálném čase, zejména:*

- jaké vstupy (např. detektory, kamery, indukční smyčky, GPS MHD apod.) jsou využívány,*
- jakým způsobem jsou tyto vstupy vyhodnocovány,*
- jakým způsobem systém rozhoduje o prodloužení či zkrácení jednotlivých signálních fází.*

## **2. Konkrétní princip preference MHD**

Žádám o detailní popis, jak je v praxi implementována preference tramvajové a autobusové dopravy:

- zda má preference absolutní nebo podmíněný charakter,
- za jakých podmínek dojde k přerušení či omezení ostatních směrů,
- zda existují limity (např. maximální délka čekání ostatních směrů).

## **3. Vyhodnocování dopadů řízení dopravy**

Žádám o informaci, zda a jakým způsobem dochází k průběžnému vyhodnocování dopadů nastavení SSZ, zejména:

- zda jsou sledovány délky kolon, čekací doby a průjezdné časy v jednotlivých směrech,
- kdo toto vyhodnocení provádí (Magistrát hl. m. Prahy, Technická správa komunikací hl. m. Prahy, Policie ČR či jiný subjekt),
- zda existují výstupy, analýzy nebo reporty z tohoto vyhodnocení.

## **4. Konkrétní posouzení problémových lokalit**

Na základě praktické zkušenosti si dovoluji upozornit na možné nevyvážené nastavení řízení dopravy v následujících lokalitách:

- křižovatka Kbelská – Poděbradská (včetně návaznosti na Průmyslovou), kde se jeví, že je výrazně preferována tramvajová doprava, zatímco v přímém směru Kbelská → Průmyslová dochází k tvorbě rozsáhlých kolon, a to i mimo dopravní špičku a o víkendech,
- oblast sjezdu z dálnice D8 na ulici Střelnická/Vysočanská, kde ve směru od Zdib vozidla opakovaně čekají několik cyklů, přičemž intervaly zeleného signálu jsou subjektivně velmi krátké, zatímco v kolizním směru dochází k průjezdu bez zjevné dopravní poptávky. Zároveň se jeví, že v tomto místě existuje preference autobusové dopravy, a to i přesto, že paralelně vede linka metra C, přičemž autobusové spoje bývají často málo vytížené. Za těchto okolností se může jevit, že uplatňovaná preference městské hromadné dopravy není z hlediska reálné dopravní poptávky zcela opodstatněná.

Žádám o informaci:

- zda jsou tyto konkrétní lokality sledovány a vyhodnocovány,
- zda bylo provedeno dopravní šetření nebo analýza jejich kapacity a zatížení,
- zda byly identifikovány disproporce mezi jednotlivými směry a případně jaká opatření byla či budou přijata.

## **5. Odpovědnost za nastavení a kontrolu SSZ**

Žádám o upřesnění, který konkrétní subjekt:

- nastavuje algoritmy a parametry řízení SSZ,
- provádí jejich kontrolu a optimalizaci,
- nese odpovědnost za případné nevyvážené dopady na jednotlivé směry dopravy.

Vzhledem k tomu, že Vaše předchozí odpověď odkazuje na dynamické řízení, které není pevně popsáno jedním signálním plánem, považuji výše uvedené informace za klíčové pro pochopení reálného fungování systému.

Žádám o zaslání odpovědi elektronicky na výše uvedenou e-mailovou adresu.“

K Vaší žádosti sdělujeme následující.

Ad 1. Popisem algoritmu nebo pravidel řízení SSZ Magistrát hl. m. Prahy nedisponuje. Vstupy jako např. detektory, kamery, indukční smyčky, tlačítka pro chodce či cyklisty, lokalizace prostředků MHD pomocí systému GPS jsou běžně využívány, tyto vstupy jsou vyhodnocovány řadičem SSZ, který je vlastně mikroprocesorovým počítačem, a proto způsob, kterým systém rozhoduje o prodloužení či zkrácení jednotlivých signálních fází je dán soustavou řídicích algoritmů a logických podmínek, které vytváří dopravní projektanti.

Ad 2. Konkrétní princip preference MHD, jímž je v praxi implementována preference tramvajové a autobusové dopravy je zcela analogicky dán soustavou řídicích algoritmů a logických podmínek, které vytváří dopravní projektanti. Reálně je většina zmiňovaných zařízení řízena s podmíněným charakterem této preference, protože garantovat nemožnost zastavení vozidla MHD vůči jiným účastníkům provozu beze zbytku nelze. Další specifikaci (podmínky, kdy dojde k přerušení či omezení ostatních směrů, či limity, např. maximální délka čekání ostatních směrů) Magistrát hl. m. Prahy nemá k dispozici.

Ad 3. Vyhodnocování dopadů řízení dopravy provádí Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. jako správce světelných signalizačních zařízení v Praze a Informace o této činnosti lze nalézt na webových stránkách:

<https://www.tsk-praha.cz/nase-cinnosti/semafony-a-telematicke-systemy/>

Ad 4. Konkrétní posouzení problémových lokalit, tedy fungování takových míst jako je křižovatka Kbelská – Poděbradská a oblast sjezdu z dálnice D8 na ulici Střelnická/Vysočanská, zjevně, jak lze Vaše sdělení vnímat, odpovídá strategii Hlavního města Prahy, která preferuje veřejnou dopravu v uličním prostoru. Tato strategie je prvořadým plánem mobility hl. m. Prahy, projektu Polad' Prahu:

<https://poladprahu.cz/co-menime/>

Informace o způsobu sledování a vyhodnocování provozu v těchto lokalitách, o množství dopravních šetření, analýzách kapacity a zatížení těchto lokalit, či identifikaci disproporcí mezi jednotlivými směry a přijímání případných opatření je rovněž v gesci Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s.

Ad 5. Odpovědnost za nastavení a kontrolu SSZ nese rovněž správce, Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.

Závěrem si dovoluujeme konstatovat, že Vaše podání nevykazuje znaky žádosti podané podle zákona č. 106/1999, o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, přesto Vám odpovídáme na Vaše podání ve zkrácené lhůtě dané tímto zákonem.

S pozdravem

Ing. Aleš K r e j č a v. r.  
ředitel Odboru pozemních komunikací a drah

Na vědomí: MHMP PKD – vl.

STEJNOPIŠ Za správnost vyhotovení Ing. David Nováček (podepsáno elektronicky)