



STEJNOPIS

DOPRAVNÍ A INŽENÝRSKÉ PROJEKTY
s.r.o., zkráceně: DIPRO, spol. s r.o.
Modřanská 1387/11
143 00 Praha 4

Váš dopis zn./ze dne:

Vyřizuje/linka/tel.:

Č. j.:

Lukáš Vopava, Ing.

236004247

MHMP-262582/2026/O4/Vo

Počet listů/příloh: **3/1**

Spis. zn.:

Datum:

S-MHMP 374526/2025PKD

25. 3. 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, na základě posouzení žádosti o stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci, podané dne 14.4.2025, a po projednání s příslušným orgánem Policie ČR, Krajské ředitelství Policie hl.m. Prahy – Odbor služby dopravní policie ze dne 25.2.2026, č.j.: KRPA 227875-2/ČJ-2026-0000DŽ

vydává

podle ust. § 77 odst. 1 písm. c), odst. 5 a § 78 zákona č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích

opatření obecné povahy -

stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci

Klárov

spočívající v umístění svislého dopravního značení C4a (2x - zmenšená velikost), vodorovného dopravního značení V7a (3x), V2b (3x), V13 (1x), V15 (4x), V14 (1x) a dopravního zařízení Z4b (1x) a odstranění svislého dopravního značení C4a (1x) za účelem úpravy a doplnění opatření pro přístupnost a bezbariérové užívání prostoru komunikace Klárov v rozsahu tramvajové zastávky Malostranská a návazných přechodů pro chodce (akce „BBP 60360 Malostranská TRAM“) dle přiložené dokumentace, která je nedílnou součástí tohoto stanovení, za níže uvedených podmínek pro jejich realizaci:

- Osazení dopravního značení a zařízení bude provedeno v souladu se situací, která je přílohou tohoto opatření obecné povahy.

- b) Dopravní značky musí být v reflexním provedení v základní nebo zmenšené velikosti. Veškeré dopravní značení bude osazeno na odpovídajících nosičích. Umístěním dopravního značení nesmí být narušeno vnímání dopravní situace.
- c) Instalace a umístění dopravního značení bude provedeno tak, aby nebránilo provádění údržby komunikace.
- d) Instalace dopravního značení a zařízení bude provedena **trvale** před dokončením stavebních prací pro zajištění přístupnosti a bezbariérovosti na tramvajovou zastávku Malostranská.

Stanovení dopravního značení nenahrazuje povolení, stanovisko, posouzení, případně jiné opatření dotčeného správního úřadu vyžadované zvláštními předpisy.

Odůvodnění:

Dne 14.4.2025 podala společnost DOPRAVNÍ A INŽENÝRSKÉ PROJEKTY s.r.o., zkráceně: DIPRO, spol. s r.o.) žádost o stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci, která byla na základě usnesení č.j. MHMP-481316/2025/O4/Vo ze dne 13.5.2025 doplněna dne 8.7.2025, týkající se umístění svislého dopravního značení C4a, vodorovného dopravního značení V2b, V14, V7a, V13, V15 a dopravního zařízení Z4b a odstranění svislého dopravního značení C4a s následujícím odůvodněním. Předmětné úpravy dopravního značení a zařízení jsou navrhovány v souvislosti s projektovou přípravou na úpravy a doplnění opatření pro přístupnost a bezbariérové užívání prostoru komunikace Klárov v rozsahu tramvajové zastávky Malostranská a návazných přechodů pro chodce (akce „BBP 60360 Malostranská TRAM“). Součástí stavebních úprav tramvajové zastávky Malostranská je nahrazení rozšířených částí obou nástupišť tramvajové zastávky a ochranných ostrůvků na přechodech pro chodce formou bílých vodících obrubníků s vydlážděním plnohodnotným stavební řešení. Na křižovatkovém rameni Klárov – nábřeží Edvarda Beneše je úprava vodorovného dopravního značení V7a a V13 vyvolána novými stavebními úpravami ochranných ostrůvků přechodů pro chodce v čele nástupištních ostrůvků. Na straně křižovatky Klárov – Letenská je pak stávající vodorovné dopravní značení V7a upraveno s ohledem na zřízení vodící linie pro přecházení přes dlážděnou vozovku stavební úpravou.

Projektovou dokumentaci stavebních úprav v oblasti Klárova, která navazuje na studii IPR, zajišťuje TSK hl.m. Prahy. Tato akce je s ohledem na výši předpokládaných investičních nákladů a obtížné projednávání s jednotlivými dotčenými aktéry připravena k realizovatelnosti v delším časovém horizontu. Úpravy navrhované v rámci předkládané akce BBP 60360 Malostranská TRAM reagují na akutní požadavek řešení absence úprav pro přístupnost a bezbariérové užívání tramvajových zastávek Malostranská ve stávajícím stavu (akce je vyvolána na základě podnětu SONS a Odboru dopravy Magistrátu hl.m. Prahy). Podoba akce byla se zástupci IPR projednána s výsledkem dle předloženého řešení.

K návrhu opatření obecné povahy zdejší správní orgán obdržel souhlasné stanovisko Policie ČR, Krajského ředitelství Policie hl. m. Prahy, Odboru služby dopravní policie, č.j. KRPA 227875-1/ČJ-2025-0000DŽ ze dne 18.7.2025 a po zapracování obdržených námitek a připomínek souhlasné stanovisko č.j.: KRPA 227875-2/ČJ-2026-0000DŽ ze dne 25.2.2026.

Oznámení o návrhu opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích bylo vyvěšeno na úřední desce Magistrátu hl.m. Prahy ve dnech 24.9.2025 – 10.11.2025.

Na základě vyvěšení návrhu opatření obecné povahy byly podány od jeho zveřejnění následující námítky a připomínky, o kterých ve smyslu ust. § 172 správního řádu rozhodl správní orgán následovně:

Dne 9.10.2026 podal pan Martin Šnabr, bytem Odboje 1477/10, 148 00 Praha 4 následující připomínky:

1. Dopravní značení a zábradlí: V návrhu se nově objevuje značka C 4a před tramvajovým ostrůvkem, která zde v minulých pěti letech nebyla a nebyla potřeba. Prosím o její přehodnocení nebo o použití zmenšené verze (na obou stranách zastávky), aby značení působilo jednotně. Zároveň návrh počítá se třemi novými úseky zábradlí, aniž by k nim byl zřejmý dopravní důvod. V prostoru dosud fungovalo vše bez problémů i bez těchto bariér. Nová zábradlí by zbytečně omezila prostupnost a vizuálně zatížila prostor, což je v rozporu s Manuálem tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Prosím proto o jejich odstranění z návrhu.

Ad 1 K připomínce správní orgán uvádí, že dopravní značení čela ostrůvku zastávky ve směru „DC“, který současně plní funkci ochranného ostrůvku přechodu pro chodce, je navrženo v jednotném řešení s protilehlým ostrůvkem tramvajové zastávky (ve směru „ZC“/Hradčanská). Rozšíření čela ostrůvku umožňuje doplnění značky C4a (ve zmenšené velikosti). Stávající značení C4a na čele ostrůvku zastávky TRAM ve směru „ZC“ je upraveno do zmenšené velikosti. Dopravně bezpečnostní zábradlí je navrženo z důvodu zajištění požadavků na přístupnost stavby dopravní infrastruktury z hlediska osob se zrakovým postižením a to v minimálně nutném rozsahu dle požadavků ČSN 73 6425 a ČSN 73 4001 mezi signálními pásy přilehlých přechodů pro chodce a signálními pásy při označcích tramvajových zastávek. Ve stávajícím stavu tyto úpravy z hlediska přístupnosti a bezbariérového užívání v prostoru tramvajových zastávek Malostranská zcela chybí a jsou navrhovány právě na základě stížností a podnětů cestujících se zrakovým postižením. Z výše uvedeného se připomínka částečně akceptuje.

2. Povrch a kvalita jízdy na kole: Klárov patří dlouhodobě mezi nejproblematictější místa pro cyklisty v Praze. Hlavní příčinou je hrubá kamenná dlažba s velkými spárami, která ztěžuje jízdu a omezuje schopnost cyklisty bezpečně reagovat na provoz. Současný návrh tento problém neřeší, a přitom právě plánovaná úprava zastávky by mohla být příležitostí ke zlepšení. Žádám proto o předláždění cyklopruhů hladší dlažbou (např. seříznutými kostkami nebo kamennou mozaikou s menšími spárami – viz Spálená ulice), případně o vyznačení cyklopruhů pomocí odlišného druhu dlažby – tak, jak doporučovala původní studie IPR. Tento přístup by byl bezpečnější, estetičtější a dlouhodobě udržitelnější než současné nátěrové značení, které se z dlažby rychle opotřebovává a mizí (zhruba každý půl rok se musí obnovovat a většinu času cyklopruhu ani další VDZ není vidět)

Ad 2 K připomínce správní orgán uvádí, že připomínka ke stavebním úpravám se nevztahuje k řízení pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích. Opatřením obecné povahy nelze povolit a realizovat jakékoliv stavební úpravy vyžadující povolení záměru. Připomínka se týká vlastní stavební části projektu akce BBP 60360 Malostranská TRAM, a proto se připomínka zamítá.

3. Návaznost cyklopruhu ve směru ke křižovatce: Navrhuji také prodloužení stávajícího cyklopruhu o několik metrů směrem ke křižovatce u autobusové zastávky. Místo pro to zde je a úprava by výrazně zlepšila bezpečnost a čitelnost vedení cyklistické dopravy. Dnes cyklopruh končí příliš brzy a cyklisté se musí zařazovat do pruhu mezi motorová vozidla ještě před křižovatkou, což vytváří zbytečné konfliktní situace. (Viz náčrt). Cílem této připomínky je, aby výsledné řešení respektovalo dlouhodobé koncepční dokumenty města a aby úprava zvýšila bezpečnost, přehlednost a kvalitu veřejného prostoru v místě, které je vstupní branou na Malou Stranu.

Ad 3 K připomínce správní orgán uvádí, že prodloužení ochranného pruhu pro cyklisty je v daném rozsahu z hlediska šířkových podmínek realizovatelné a ve výsledném návrhu změny organizace dopravy je souladu se zásadami značením dle čl. 6.1.2.1 TP 179 zapracováno. Připomínka se akceptuje.

Dne 22.10.2026 podal pan Bohumil Bílek, bytem Dlouhá 719/44, 110 00 Praha 1 následující připomínky:

1. Prosím eliminovat zábradlí, které není nutné. Jakékoliv nutné zábradlí provést v barvě antracit dle doporučení městské organizace Institut plánování a rozvoje IPR.

Ad 1 K připomínce správní orgán uvádí, že dopravně bezpečnostní zábradlí je navrženo z důvodu zajištění požadavků na přístupnost stavby dopravní infrastruktury z hlediska osob se zrakovým postižením, a to v minimálně nutném rozsahu dle požadavků ČSN 73 6425 a ČSN 73 4001 mezi signálními pásy přilehlých přechodů pro chodce a signálními pásy při označcích tramvajových zastávek. Ve stávajícím stavu tyto úpravy z hlediska přístupnosti a bezbariérového užívání v prostoru zastávek TRAM Malostranská zcela chybí a jsou navrhovány právě na základě stížností a podnětů cestujících se zrakovým postižením, a proto se připomínka zamítá.

2. Zcela zásadně zde chybí přechod pro chodce v místě méj cesty z blíže z mostu na zastávku ve směru Hradčanská. Budou zde vznikat kolizní situace, kdy budou lidé spěchající a dobíhající na tramvaj skákat před auta. Žádám vás, aby zde byl umístěn druhý přístupový přechod pro chodce na

tuto zastávku nebo jiné výrazné zpomalení pro automobily, které budou muset chodce pustit a budou zde mít chodci přednost před automobily – například zvýšená vozovka.

Ad 2 K připomínce správní orgán uvádí, že navrhovaná pozice přechodu pro chodce je ve vzdálenosti cca 35 m od stávajícího světelně řízeného přechodu pro chodce v rameni křižovatky Klárov – Letenská (přechod zpřístupňuje tramvajovou zastávku Malostranská ve směru „DC“) a 45 m ke stávajícímu přechodu pro chodce v křižovatce Klárov – nábr. Edvarda Beneše, který zpřístupňuje tramvajové zastávky Malostranská v obou směrech. Doplnění požadovaného přechodu pro chodce není přípustné s ohledem na blízkou vzdálenost k signalizovanému přechodu pro chodce v křižovatce Klárov x Letenská, protože by nebyla zřetelná všechna práva a povinnosti jednotlivých účastníků provozu na pozemních komunikacích a zároveň by mohlo docházet k negativnímu ovlivňování provozu ve vlastním prostoru světelně řízené křižovatky Klárov x Letenská. Připomínka se zamítá.

3. Cyklopruh u silnice ve směru na most do centra musí být podbarven červenou barvou, protože zde dochází k velmi problematickému křížování dvou pruhů, kdy, pokud chce cyklista jet do na most do centra, tak musí překonat pruh automobilů, které pokračují rovně. Tento manévr je na kole velmi nebezpečný, protože řidiči aut nechápou, proč je najednou kolo uprostřed vozovky a troubí na cyklisty. Stalo se mi to opakovaně, ačkoli jsem se jako účastník provozu choval vzorově, že jsem byl vytrouben řidičem auta, protože jsem si dovol přejíždět do levého pruhu. Prosím tedy o červené podbarvení cyklopruhu, aby řidiči jasně viděli, že je zde křížení, kde mohou jet cyklisté. Pokud to bude pouze bílé a nepodbarvené jako je to v návrhu, tak budu nadále ohrožován na životě při využívání této křižovatky. A to bohužel myslím vážně.

Ad 3 K připomínce správní orgán uvádí, že z prostorových důvodů (nedostatečná šíře vozovky pro zřízení k cyklistickému pruhu přilehlého jízdního pruhu v šíři 3,0m) zůstává jízdní pruh pro cyklisty ve stávajícím stavu a v rámci vydané místní úpravy provozu na pozemních komunikacích obnoven. Jízdní pruh pro cyklisty je navržen v souladu s TP 179. Dle zásad pro značení jízdního pruhu pro cyklisty uvedených v TP 179 se tento barevně nepodbarvuje (s barevným podbarvením se značí vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty). Podbarvení jízdního pruhu pro cyklisty v ul. Klárov v místě řadících pruhů před křižovatkou s ul. Letenská je navíc problematické s ohledem na povrch vozovky, který je v tomto místě tvořen dlažbou. Připomínka se zamítá.

4. Cyklopruh na straně u zastávky směr Hradčanská může začínat již ihned za přechodem pro chodce na křižovatce a nikoli až za místem pro přecházení pro pěší. Prosím o prodloužení cyklopruhu a jeho začátek již za přechod na křižovatce.

Ad 4 K připomínce správní orgán uvádí, že jízdní pruh pro cyklisty v daném úseku nemůže být navržen pro nedostatečnou šířku vozovky mezi čelem ostrůvku tramvajové zastávky a chodníkem na straně parku. Šířka jízdního pruhu, která je v tomto místě 3,60 m, neumožňuje vyznačení jízdního pruhu pro cyklisty (min. šíře 1,25 m) a „jádrového“ jízdního pruhu (min. 2,50 m) s požadavkem na celkovou šíři vozovky 3,75 m. Z Výše uvedeného se připomínka zamítá.

Poučení o opravném prostředku:

Opatření obecné povahy nabývá účinnosti ve lhůtě stanovené zákonem č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích. Ve smyslu ust. § 173 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, proti opatření obecné povahy nelze podat řádný opravný prostředek. Ve smyslu ustanovení § 101 a násl. soudního řádu správního je možný přezkum u soudu.

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

Příloha:

Situace dopravního značení

Na vědomí:

MČ Praha 1

ÚMČ Praha 1, Odbor dopravy

TSK hl.m. Prahy, a.s., Oddělení správy DZ

PKD-O4 sektor Vo