

Technická správa komunikací hl. m. Prahy,
a.s.
Řásnovka 770/8
110 00 Praha 1

Váš dopis zn./ze dne:

Č.j.:

MHMP-145549/2021/O4/Vo

Spis. zn.:

S-MHMP 1083219/2020PKD

Vyřizuje/linka/tel.:

Lukáš Vopava, Ing.

236004247

Počet listů/příloh: **2/1**

Datum:

15.3.2021

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 13.7.2020, a po projednání s příslušným orgánem Policie ČR, Krajské ředitelství Policie hl.m. Prahy – odboru služby dopravní policie 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

Voctářova, Elsnicovo náměstí

spočívající v úpravě dopravního značení a zařízení na místní komunikaci v rozsahu dle přiložené dokumentace, která je nedílnou součástí tohoto stanovení, za níže uvedených podmínek pro jejich realizaci:

- Osazení dopravního značení a zařízení bude provedeno po projednání s Policií ČR, Krajského ředitelství Policie hl.m. Prahy – odboru služby dopravní policie ze dne 19.11.2020, č.j.: KRPA 291850-1/ČJ-2020-0000DŽ, TP 65 a vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.
- Dopravní značky musí být v reflexním provedení v základní velikosti. Veškeré dopravní značení bude osazeno na odpovídajících nosičích. Umístěním dopravního značení nesmí být narušeno vnímání dopravní situace.
- Instalace a umístění dopravního značení bude provedeno tak, aby nebránilo provádění údržby komunikace.
- Magistrát hl. m. Prahy, odbor pozemních komunikací a drah může toto stanovení úpravy provozu na pozemních komunikacích změnit, upravit, doplnit, popřípadě zrušit, bude-li si to vyžadovat veřejný zájem nebo v případě, že dopravní značení bude umístěno v rozporu se stanovenými podmínkami.

- e) Realizace úpravy dopravního značení a zařízení bude probíhat v koordinaci s úpravou SSZ 8.244 Voctářova x Koželužská dle stanovení č.j. 1816096/2019 ze dne 3.9.2019
- f) Instalace dopravního značení a zařízení bude provedena dle klimatických podmínek, nejdéle však do 15.5.2021.

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

Odůvodnění:

Dne 13.7.2020 podala společnost Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. žádost o stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci, která se týká osazení úpravy dopravního značení a zařízení z důvodu zlepšení cyklistických vazeb integrací cyklistické dopravy do prostoru vozovky ul. Voctářova a Elsnicovo náměstí. Navrhované integrační opatření pro cyklisty propojuje již realizovaná integrační opatření pro cyklisty v ulici Voctářova a v ulici Zenklova. Návrh opatření obecné povahy je výsledkem jednání konaného dne 30.9.2020 za účasti zástupce odboru pozemních komunikací a drah Magistrátu hl.m. Prahy, Policie ČR a samosprávy hl.m. Prahy, kde byly posuzovány pracovní varianty návrhu.

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 19.10.2020 – 3.11.2020.

Na základě vyvěšení návrhu opatření obecné povahy byli podány od zveřejnění následující námitky a připomínky:

Dne 19.11.2020 podala Policie ČR, Krajské ředitelství Policie hl.m. Prahy, odbor služby dopravní policie, oddělení dopravního inženýrství, Kongresová 1666/2, 140 00 Praha 4 následující připomínky, o kterých rozhodl správní orgán ve smyslu ust. § 172 správního řádu následovně:

1. Příčné uspořádání jízdních pruhů na komunikaci Voctářova ve směru z centra – skladba 1,5m - jízdní pruh pro cyklisty + 2,5 m - jízdní pruh pro vozidla nevyhovuje charakteru a zařazení komunikace.

Ad. 1 Základní šířka jízdního pruhu na místní komunikaci I. třídy (funkční skupina B) dle ČSN 73 6110 (projektování místních komunikací) činí 3,25 m. Šířka jízdního pruhu dle navržené místní úpravy činí 4,0 m. V souladu s TP 179 (Navrhování komunikací pro cyklisty) je ve vozovce zřízen jízdní pruh pro cyklisty v šíři min. 1,5 m, který mohou ostatní vozidla projíždět, pokud je pro ně zbylá šířka vozovky nedostatečná, nebo pokud je to nezbytné z důvodu vyhýbání, objíždění, odbočování atd. Důvodem zřízení jízdního pruhu pro cyklisty je, že komunikaci Voctářova je dle platného Generelu cyklistických tras v řešeném úseku vedena hlavní cyklotrasa A253, jsou zde významné intenzity provozu cyklistů (dle dat, zaznamenaných navigační aplikací pro cyklisty „Na kole Prahou“ a zveřejněných na portálu Golemio.cz v sekci Data – Cyklistická doprava zde v období IV. – IX. 2019 projelo v průměru 226 cyklistů za den) a současně se jedná o objížděnou trasu cyklistů v případě jakéhokoliv omezení nadřazené cyklotrasy A2, která je vedena po Rohanském ostrově a patří k nejvytíženějším cyklotrasám v Praze. Komunikace plní také významnou obslužnou funkci (zejména provozovna spol. Kaufland, v.o.s.) pro motorová vozidla i bezmotorovou dopravu. Navržená úprava je proto v souladu s platnými technickými předpisy s je přiměřená třídě a významu komunikace Voctářova pro motorovou i bezmotorovou dopravu. Z výše uvedeného se připomínka zamítá

2. Ul. Voctářova slouží jako významná komunikace I. třídy spojující Libeň a Bohnice – dopravní proud obsahuje vysoký podíl rozměrných vozidel – dle statistiky intenzit TSK (viz příloha) se jedná o průjezd cca 12300 vozidel z toho 400 vozidel pomalých.

Ad. 2 Ul. Voctářova plní současně dopravní i obslužnou funkci a zajišťuje přístup jak k provozovně Kaufland, v.o.s., tak k administrativním budovám a službám. Zohlednění provozu cyklistů je návrh místní úpravy v souladu s ČSN 73 6110 kap. 4.1.1. („...Účelem projektování místních komunikací je zajištění co největší bezpečnosti všech účastníků dopravy v obcích, zejména chodců a cyklistů a vytvoření takových podmínek, aby prostor místní komunikace funkčních skupin B, C, D plnil v obci ve vzájemné rovnováze jak funkci dopravní, tak obslužnou a přiměřeně i pobytovou a společenskou ...“), kap. 10.4.2.2 „u místních komunikací skupiny B se provoz cyklistů navrhuje oddělený nebo společný...“ (pozn. s výjimkou komunikací s návrhovou rychlostí nad 50 km/hod., což není tento případ) a TP 179, kap. 3.2. (zejména „... s rostoucími intenzitami a rychlostí provozu stoupá požadavek na jejich vzájemné oddělení...“ a „... - cyklistický provoz má být samozřejmou součástí naprosté většiny vozovek pozemních komunikací (s výjimkou dálnic a silnic pro motorová vozidla) v intravilánu i extravilánu, a to i při rychlostech > 50 km/h; - oddělený cyklistický provoz ve vozovce lze v intravilánu při rychlostech ≤ 50 km/h navrhnout bez ohledu na intenzitu motorového provozu – v odůvodněných případech nebo při rychlostech ≥ 50 km/h může být podle kontextu vhodné částečné fyzické oddělení, resp. vložení

bezpečnostního odstupu mezi jízdní pruhy pro cyklistický a ostatní provoz; - je vhodnější zajistit ve vozovce alespoň částečně oddělený nebo společný přerozdělený provoz jízdních kol a ostatních vozidel namísto ponechání společného provozu v případě, že není možné zajistit pro danou komunikaci optimálně požadovaný provoz zcela oddělený...“, a proto se připomínka zamítá.

3. Nově vodorovné dopravní značení působí zmatečně a je v rozporu s §78 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích - (odst. 1, 2, 3).

Ad. 3 Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, stanoví v uvedených odstavcích následující povinnosti:

„(1) Dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace musí tvořit ucelený systém.“ => Navrhovaná místní úprava provozu na pozemních komunikacích ucelený systém tvoří. Námitka nepopisuje žádný konkrétní případ, kdyby by se o ucelený systém nejednalo; „(2) Dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace se smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem.“ => Nejsou umístovány žádné dopravní značky, signály ani zařízení, které by nebyly nezbytné z pohledu zohlednění současného provozu motorových vozidel a cyklistů. Námitka nespecifikuje žádný případ nadbytečného značení, signálu či zařízení; „(3) Přenosné svislé dopravní značky, přechodné vodorovné dopravní značky, světelné signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace smějí být užívány jen po nezbytně nutnou dobu a jen z důvodů uvedených v odstavci 2.“ => Nejedná se o umístění přechodného dopravního značení na dobu delší než nezbytně nutnou.

Ve věci namítané zmatečnosti dopravního značení navrhované doplnění jízdních pruhů pro cyklisty jednoznačně přerozděluje dopravní prostor mezi motorová vozidla a cyklisty. Přerozdělením dopravního prostoru, jak zvyšuje bezpečnost všech účastníků provozu na pozemních komunikacích, tak zejména zvyšuje plynulost provozu motorových vozidel, jelikož umožňuje bezpečné míjení osobních vozidel a cyklistů. Osobní vozidla tvoří v posuzované lokalitě 97 % z projíždějících motorových vozidel. Navrhovaná místní úprava vhodně doplňuje integrační opatření pro cyklisty v ul. Rohanské nábřeží, Voctářova a Zenklova, a proto se připomínka zamítá.

4. S ohledem na šířkové uspořádání komunikace je v řešeném úseku několik nebezpečných míst a není zde také zachován bezpečnostní odstup od pevných překážek min. 0,5 m (např. u parkujících vozidel, ostrůvků apod.).

Ad. 4 Vedle parkujících vozidel je v navrženém uspořádání zřízen jízdní pruh pro cyklisty v šířce min. 1,75 m, do níž je v souladu s TP 179 bezpečnostní odstup od pevných překážek započítán. V místě ostrůvků nejsou umístěny žádné pevné překážky, které by započtení bezpečnostního odstupu do šířky jízdního pruhu vyžadovaly. I přesto je v některých případech jízdní pruh pro cyklisty u ostrůvků rozšířen nad technickými předpisy doporučenou hodnotu. Další nebezpečná místa námitka neuvádí, ani se je v návrhu místní úpravy provozu na pozemních komunikacích při jeho přezkoumání nepodařilo identifikovat. Z výše uvedeného se připomínka zamítá.

5. Za velmi nebezpečné místo považujeme křížení navržených opatření se stávajícím přejezdem pro cyklisty na Elsnicově náměstí a celkový průjezd Elsnicovým náměstím při napojení do ul. Voctářova a zatáčka od ul. Zenklova (dle statistik, zde dochází k častým dopravním nehodám - 113 nehod-viz příloha).

Ad. 5 Realizace navržené místní úpravy provozu na pozemních komunikacích v místě přejezdu pro cyklisty na Elsnicově náměstí nemění pravidla provozu na pozemních komunikacích z pohledu přejezd využívajících cyklistů a vozidel, pohybujících se v hlavním dopravním prostoru. Z přiloženého statistického vyhodnocení dopravní nehodovosti pak jasně plyne, že hlavní příčinou nehod v uvedeném území je nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi motorovými vozidly a nedání přednosti v jízdě. Navržená místní úprava provozu na pozemních komunikacích je v obou případech vhodným řešením těchto situací, jelikož v dané lokalitě v maximálně možné míře odděluje ve vozovce motorovou dopravu od bezmotorové a zvyšuje přehlednost oddálením motorových vozidel od obruby, a proto se připomínka zamítá.

6. Navržené vodorovné dopravní značení není doloženo vlečnými křivkami na nejdelší možné vozidlo dle vyhl. č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti provozu vozidel na pozemních komunikacích (až 22,0 m, 20,75 m souprava s návěsem na přepravu vozidel atd., předloženy pouze vlečné křivky na vozidlo délky 10,1 m, což neodpovídá skutečnému složení vozidel jedoucích touto oblastí – návěsy, autobusy apod.).

Ad. 6 Vzhledem ke skutečnosti, že uvedená rozměrná vozidla mohou jízdní pruhy pro cyklisty pojíždět a že nedochází ke změně polohy stávající podélné čáry souvislé ani ke stavebním úpravám se připomínka zamítá.

7. V předložené dokumentaci není také zohledněno, zda posunutím stávajícího dopravního značení nedojde k ovlivnění plynulosti silničního provozu na křižovatkách SSZ (video, smyčky).

Ad. 7 Detekce světelného signalizačního zařízení křižovatky ul. Elsnicovo náměstí x Zenklova a detekce světelného signalizačního zařízení křižovatky ul. Voctářova x Štorchova nejsou návrhem místní úpravy provozu na pozemních komunikacích dotčeny. Úprava detekce světelného signalizačního zařízení křižovatky ul. Voctářova x Koželužská je připravována v koordinaci s tímto návrhem místní úpravy provozu na pozemních komunikacích dle stanovení č.j. 1816096/2019 ze dne 3.9.2019. Z výše uvedeného se připomínka zamítá.

8. Pokud je řešen návrh opatření TSK, a.s. na opatření pro cyklisty, měl by být doložen existenci cyklotrasy v tomto úseku.

Ad. 8 V řešeném úseku není provoz cyklistů dopravním značením vyloučen. Naopak se jedná o úsek s vysokou intenzitou provozu cyklistou (viz vypořádání připomínky č. 1), která zajišťuje dopravní obslužnost území, je přirozenou objíždnou trasou při jakémkoli omezení na nadřazené cyklotrase A2, vedené přes Rohanský ostrov a zvýšený výskyt cyklistů v hlavním dopravním prostoru je zde proto nutné předpokládat a zohlednit. Dle platných technických předpisů, zejména ČSN 73 6110 a TP 179, je vhodné v takové situaci provoz cyklistů místní úpravou provozu na pozemních komunikacích zohlednit. Řešeným úsekem je dle platného Generelu cyklistických tras hl. m. Prahy vedena hlavní cyklotrasa A 253, a proto se připomínka zamítá.

9. Souběžně s touto komunikací vede bezpečná cyklostezka, v klidném prostředí, podél Vltavy.

Ad. 9 V případě propojení Elsnicova náměstí a Karlína (ul. Šaldova) jako nejbližších lokálních center znamená využití stezky pro chodce a cyklisty na Rohanském ostrově prodloužení trasy o 1,0 km, tedy o více než polovinu. Nelze předpokládat, že prodloužení trasy o více než 50 % je z pohledu dopravního řešení vyhovující, a to už vzhledem ke skutečnosti, že bezmotorová doprava je na vzdálenost trasy vzhledem k nižší cestovní rychlosti i nižší prostorové náročnosti významně citlivější než doprava motorová. Zřízení integračních opatření pro cyklisty v ul. Voctářova cyklistům ve využití současné cyklostezky nijak nebrání. 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 Krájčák v.r.
ředitel odboru pozemních komunikací a drah

Za správnost vyhotovení
Ing. Lukáš Vopava

Příloha:

Situace dopravního značení 1x

Na vědomí:

ÚMČ Praha 8, odbor dopravy
MČ Praha 8
Policie ČR – KŘP hl.m. Prahy-OSDP
PKD-O4 sektor Vo

Lukáš
Vopava
Digitálně
podepsal Lukáš
Vopava
Datum: 2021.03.17
10:42:34 +01'00'

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Změnou datového formátu se nepotvrzuje správnost a pravdivost údajů obsažených v dokumentu a jejich soulad s právními předpisy.

Vstupující dokument byl podepsán kvalifikovaným elektronickým podpisem založeným na kvalifikovaném certifikátu vydaném nekvalifikovaným poskytovatelem služeb vytvářejících důvěru a platnost zaručeného elektronického podpisu byla ověřena dne 17.03.2026 21:42:53.

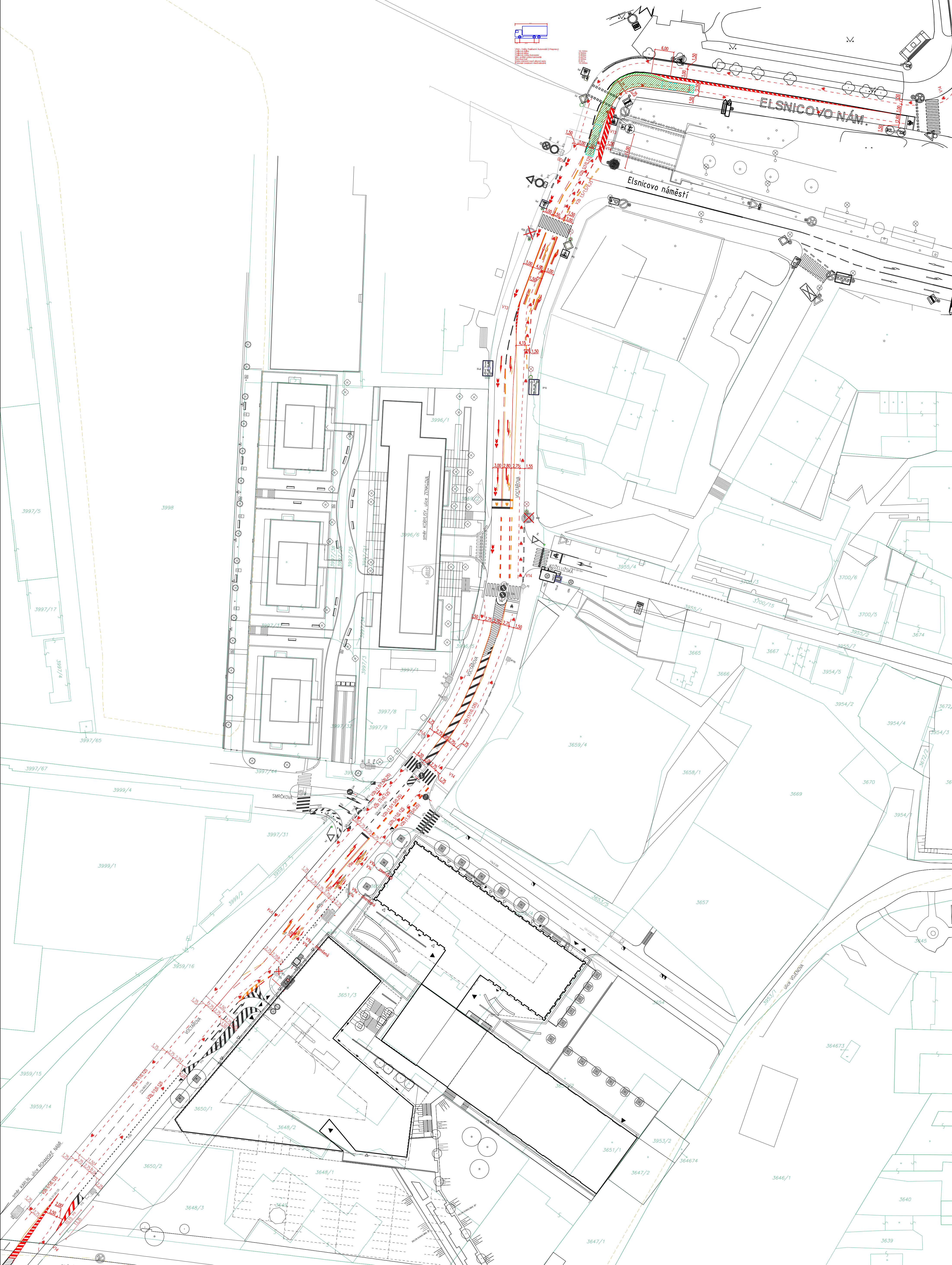
Kvalifikovaný elektronický podpis je neplatný, dokument nebyl změněn a certifikát byl ověřen s chybou: Certifikační autorita - certifikát nenalezen. Údaje o zaručeném elektronickém podpisu: číslo kvalifikovaného certifikátu 546CB8D5, kvalifikovaný certifikát byl vydán nekvalifikovaným poskytovatelem služeb vytvářejících důvěru ACAeID3.1 - Issuing Certificate, eIdentity a.s. pro podepisující osobu Lukáš Vopava, Hlavní město Praha. Elektronický podpis nebyl označen platným časovým razítkem.

Typ vstupního dokumentu: .PDF
Otisk vstupního souboru: F751BA3F7734A0BA05D8C0E027DB38179ED80C52D1226A53C0DD557FC4C6DB55
Použitý algoritmus: SHA256_SBB 2.16.840.1.101.3.4.2.1

Subjekt, který změnu formátu dokumentu provedl:
Hlavní město PRAHA, Mariánské nám. 2, 11000 PRAHA 1

Datum vyhotovení ověřovací doložky:
17.3.2026

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:
Robot Ui



LEGENDA

- Stávající VDZ
- Rušené VDZ
- Nové VDZ
- Stávající SDZ
- Rušené SDZ



Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.

Rásoňka 770/8, 110 00 Praha 1
<http://www.tsk-praha.cz>

Ředitel úseku dopravního inženýrství:	Ing. Václav Bláha	Číslo přílohy:	1
Vedoucí oddělení organizace dopravy:	Ing. Marek Karban		
Zpracovatel:	Ing. Luka Lenhardt		
NÁVRH OPATŘENÍ PRO CYKLISTY NA KOMUNIKACI VOCTÁŘOVA DLE POŽADAVKU MHMP		Měřitko:	1:500
		Datum:	6/2020

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Změnou datového formátu se nepotvrzuje správnost a pravdivost údajů obsažených v dokumentu a jejich soulad s právními předpisy.
Vstupující dokument nebyl podepsán.

Typ vstupního dokumentu: .PDF
Otisk vstupního souboru: CBB9E10AD58DE9ED39885E1AC649F69D89DAE6DD3D8213C02ED37CD523F5DE8D
Použitý algoritmus: SHA256_SBB 2.16.840.1.101.3.4.2.1

Subjekt, který změnu formátu dokumentu provedl:
Hlavní město PRAHA, Mariánské nám. 2, 11000 PRAHA 1

Datum vyhotovení ověřovací doložky:
17.3.2026

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:
Robot Ui