



DLE ROZDĚLOVNÍKU

Váš dopis zn./ze dne:

TSK/26013/25/2002/78/2025/2134/16.06.2025

Č. j.:

MHMP-729075/2025/O4/Ku

Spis. zn.:

S-MHMP 690172/2025PKD

Vyřizuje/linka/tel.:

Leoš Kubín, Ing.

236004397

Počet listů/příloh: **2/4**

Datum:

08. 10. 2025

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-196954-1/ČJ-2025-0000DŽ ze dne 16.05.2025, souhlas s doplněním situace ze dne 25.09.2025 a oznámení o návrhu opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích Č.j.: MHMP-729062/2025/O4/Ku ze dne 30.06.2025

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 pozemní komunikaci

spočívající v úpravě/doplnění/odstranění dopravního značení, dopravního zařízení na místní komunikaci I. třídy Roztylská, Pod Chodovem, NN1888 (okružní křižovatka Pod Chodovem x Ryšavého x U Kunratického lesa x Roztylská), správní obvod Praha 11, v úseku a ve směru od obchodního centra Chodovo směrem do ulice Pod Chodovem, Praha 11, dle přiložené dokumentace dopravního značení, která je nedílnou součástí tohoto návrhu, v termínu po nabytí účinnosti tohoto opatření, za níže uvedených podmínek pro jejich realizaci:

1. Dopravní značení bude umístěno odbornou firmou v souladu s přiloženou 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 stanovení 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 místní komunikaci I. třídy Roztylská, Pod Chodovem, NN1888 (okružní křižovatka Pod Chodovem x Ryšavého x U Kunratického lesa x Roztylská), Praha 11 která spočívá v úpravě/doplnění/odstranění dopravního značení, dopravního zařízení z důvodu zvýšení propustnosti předmětného místa vytvořením BYPASSU v předmětném směru, které umožňuje plynulejší pravé odbočení z ulice Roztylská do ulice Pod Chodovem. Rozsah je patrný dle přiložené dokumentace v OOP. Podnět v této věci předložil žadatel TSK hl. m. Prahy, a.s., se sídlem Veletřní 1623/24, 170 00 Praha 7, IČO:03447286.

Oznámení o návrhu opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích s výzvou k uplatnění připomínek nebo námitek Č.j.: MHMP –729062/2025/O4/Ku ze dne 30.06.2025 bylo vyvěšeno na úřední desce Magistrátu hl. m. Prahy ve dnech od 01.07.2025 do 18.08.2025.

K návrhu opatření obecné povahy (OOP) byla v zákonem dané lhůtě podána tato námítka a připomínka, na níž zdejší SSÚ reagoval.

Martin Kubát, Praha

Připomínka: „Po realizaci přechodné úpravy provozu, jejíž účel byl, cituji: „za účelem okamžitého zvýšení propustnosti předmětného místa vytvořením BYPASSU v předmětném směru, které umožní plynulejší pravé odbočení z ulice Roztylská do ulice Pod Chodovem“ došlo sice ke zvýšení propustnosti předmětného směru, ovšem tato úprava vytvořila množství nebezpečných jevů a kolizních situací a to zejména kvůli nedostatečnému dimenzování opatření pro správné provádění manévru a nesrozumitelnost dopravního řešení pro řidiče. Několikaměsíční zkušební provoz na základě stávající přechodné úpravy provozu byl již dostatečný pro to, aby si úprava tzv. „sedla“ a řidiči se naučili novou dopravní situaci používat. Většina to skutečně lépe či hůře dokázala, nicméně bohužel je zde nadále vysoký výskyt kolizních situací a porušování pravidel silničního provozu, které by po tak dlouhé době od realizace opatření neměly existovat téměř vůbec, natož v množství, v jakém jsou pozorovány. Situace je pro řidiče značně nekomfortní, obtížně pochopitelná (zejména při jízdě po prstenci okružní křižovatky) a vzhledem k systémově nesprávnému chování řidičů v křižovatce také vysoce nebezpečná. V rámci objektivit bylo provedeno pozorování předmětného úseku z přilehlé lávky vč. videozáznamu. Pozorování bylo provedeno 18. 7. 2025 za téměř ideálních podmínek intenzit dopravy, kdy křižovatka nebyla v žádném směru přetížená a mohla zachovávat vysokou úroveň kvality dopravy. Bylo pozorováno množství nebezpečných nebo nežádoucích jevů chování řidičů, část zjevně z nepochopení nebo špatného vyhodnocení situace, část z vědomého porušení předpisů. Níže popisují jednotlivé pozorované jevy, které je nutné či žádoucí systémově řešit, a považujte zároveň jednotlivé body za připomínky k dopravnímu řešení OOP. Na konci dokumentu přikládám skici pro názorné ukázání jednotlivých pozorovaných jevů a veřejný odkaz na cca 45minutový záznam. Další materiály prokazující níže popsání jevy lze kdykoli pořídit nebo k jejich potvrzení provést vlastní šetření.

Pozorované jevy:

- 1) Křížení z bypassu pro pravé odbočení do vnějšího prstence (tj. jako na původním vjezdu) – často se zakrytým rozhledem (mrtvý úhel), zastavuje provoz v bypassu (náhlé zbrždění až zastavení místo pokračování v jízdě) nebo naopak jízda s plnou akcelerací do prstence OK a minimálními podmínkami na pozorování a vyhodnocení situace. Četnost – cca 1 vozidlo za minutu Tento manévr patří mezi nejnebezpečnější a nejčastější. Počet vozidel provádějící tento zakázaný nebezpečný manévr by byl větší, ovšem část řidičů po nájezdu do bypassu (a viditelné snaze se přeradit přes čáru) po zjištění souběžné jedoucího vozidla v prstenci tento úmysl na poslední chvíli vzdají, a nakonec použijí nuceně bypass.
- 2) Křížení z vnějšího prstence do bypassu (tj. geometricky do původního výjezdu) – řidiči nepostřehnou (jen podle čáry), že z vnějšího prstence nemohou jet do vnějšího výjezdu (dnes bypassu), ale stavebně nesprávně do vnitřního (levého), trajektorie tohoto pohybu není pro řidiče přirozená (viz bod 4). Četnost cca 1 vozidlo za 4 minuty. Toto patří mezi nejnebezpečnější manévry i kvůli vyšším rychlostem obou vozidel (cca 30 a až 50 km/h s nárazem do levého boku (řidiče) vozidla v bypassu).
- 3) Odbočení z vnitřního prstence do vnitřního (levého) výjezdu – teoreticky je manévr legální, ale nesprávný – při odbočování z OK do jednopruhového výjezdu se má používat vnější prstenec pro lepší předvídatelnost pohybů v křižovatce (navíc tento pohyb je kolizní, pokud si řidič nesprávně odhadne odstupy mezi vozidly, dále ohrožení odbočujícího řidiče vozidly z jevu č. 1). Četnost: desítky procent z odbočujícími řidiči. (Pozn. tento jev je dále nežádoucí kapacitně – zařadit se na vjezd do vnitřního prstence (pruhu) je výrazně náročnější s nižší pravděpodobností výskytu okna příležitosti pro bezpečné řazení – musí se potkat vhodně

dva časové odstupy mezi vozidly na vnějším i vnitřním prstenci. Pro slabší řidiče je tento manévr velmi stresový a obtížný – dochází k chybám a rizikovým situacím.)

- 4) Při odbočování do vnitřního (levého) výjezdu je často přejížděna střední dělicí čára (V1a) a vozidlům v bypassu je ubírán prostor pro provedení manévru – riziko kolize bok na bok. Tento jev je dán zejména nevyhovující trajektorií pohybu z vnějšího prstence do vnitřního (levého) výjezdu – stavebně je tento udělán na manévry a trajektorie vozidel vnější-vnější/vnitřní-vnitřní. Správnému provedení tohoto manévru nepomáhá příliš ani mírný konkávní výškový oblouk. Četnost: cca 15% z odbočujících řidičů.*
- 5) Zbytečné najíždění z vnitřního (levého) nájezdu Roztylské do vnitřního prstence, případně na osu jízdního pásu (v trajektorii střední dělicí čáry prstenců – V2a). Tento pohyb s následným řazením dovnitř/ven/neurčitě zhoršuje pro řidiče na vjezdu Pod Chodovem předvídatelnost a tím zmenšuje počet příležitostí pro bezpečné zařazení na OK. Toto dále snižuje kapacitu – řidiči jedoucí od Roztylské intuitivně čekají na mezeru pro řazení do vnitřního prstence místo do (daleko snazšího a z hlediska možností zařazení četnějšího) vnějšího prstence. Zvyšuje se zbytečně počet kolizních manévrů (resp. manévrů přes kolizní body).*
- 6) Rozměrná vozidla (BUS, KB BUS, NS) mají minimální prostorovou rezervu na průjezd (řazení do vnějšího prstence bez zásahu do vnitřního, průjezd bypassem). Vlastní riziko spočívá zejména při souběžné jízdě vnějším prstencem a bypassem. V rámci návrhu OOP a původního stanovení přechodné úpravy (která byla realizována až mnoho měsíců po jejím vydání, přestože podstatou přechodné úpravy bylo okamžité navýšení kapacity), byla prověřována pouze situace pomocí modelu vozidel SOR NB18. Toto vozidlo již minimálně rok není pro pražský provoz primární referenční na ověřování průjezdnosti! Dle aktuálního stavu vozového parku je nutné prověřovat situaci nejen na SOR NB18 (a tím i odvozený NS18), ale zejména na vozidlo Iveco Streetway 18M, které má významně horší průjezdní vlastnosti (jiný poměr délek článků, jiný rejď – vozidlo víc zabírá prostor vnitřku oblouku – problém zejména na nárožích křižovatek apod.), dále je třeba na takovéto křižovatce prověřovat průjezd návěsových souprav, které provádí v oblasti zásobování a vyskytují se v nezanedbatelných počtech. Souběžná jízda autobusů nebo autobusu a návěsové soupravy je na bezkolizní projetí obtížná a je zde riziko kontaktů zrcátek (a následné odstavení a zhoršení plynulosti provozu pro vyšetřování apod.). Nebezpečnost tohoto jevu je nízká, jednalo by se pouze o drobnější kolizi, významný je následný dopad při nutném zastavení a odstavení vozidla (překážka v provozu, překážka v rozhledu apod.).“*

Po prostudování doručené připomínky žadatel upravil návrh situace dopravního značení. Úprava spočívá v doplnění pružných sloupků do dopravního stínu vymezeného vodorovným dopravním značením „Šikmé rovnoběžné čáry“ (V13). Sloupky budou umístěny ve vzdálenosti 0,5 m od hrany uvedeného značení, jak je patrné z přiložené okótované grafické situace. Cílem navržené úpravy je zvýraznit dopravní uspořádání a usměrnit pohyb vozidel v prostoru bypassu. Do dopravního stínu budou proto osazeny dobře viditelné oranžové pružné sloupky. Sloupky nelze z prostorových a bezpečnostních důvodů umístit na plnou dělicí čáru mezi okružní křižovatkou a bypassem, neboť by nebylo možné dodržet předepsané bezpečnostní odstupy. S ohledem na stávající šířkové poměry nebylo při návrhu úpravy možné vytvořit fyzicky oddělený bypass, který by jednoznačně usměrňoval vozidla do stanovených směrů. Stavební řešení by znamenalo značné časové i finanční náklady, a proto bylo zvoleno řešení pouze pomocí vodorovného dopravního značení. Současné značení odpovídá schválenému projektu a plní svou funkci, nicméně v praxi dochází k situacím, kdy řidiči nerespektují vyznačené jízdní pruhy, čímž vznikají nebezpečné dopravní situace. Ke zvýraznění změny uspořádání jízdních pruhů před okružní křižovatkou je v dostatečné vzdálenosti již využito svislé dopravní značení „Řadicí pruhy“ (IP19) a vodorovné dopravní značení „Směrové šipky“ (V9a). Současně bude prodlouženo stávající vodorovné dopravní značení „Podélná čára souvislá“ (V1a) v ulici Pod Chodovem. Připomínce se vyhovuje.

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 řádný 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 K r e j č a v.r.

ředitel Odboru pozemních komunikací a drah

STEJNOPIS, za správnost vyhotovení: Ing. Leoš Kubín

Přílohy:

Dokumentace DZ

Obdrží:

TSK hl. m. Prahy, a.s.

Na vědomí:

MČ Praha 11

ROPID

DP

K vyvěšení na úřední desku:

Magistrát hl. m. Prahy

ÚMČ Praha 11 (pod dobu minimálně 15 dní)

Spis:

PKD-O4 sektor Ku