



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Odbor pozemních komunikací a drah
Oddělení silničního správního úřadu



MHMPXPKCKZ3E

TSK hl. m . Prahy, a.s.
Odd. správy DZ
Veletržní 1623/24
170 00 Praha 7

Váš dopis zn./ze dne:

Vyřizuje/linka/tel.:

Č. j.:

Leoš Kubín, Ing.

MHMP-2346858/2022/O4/Ku

236004397

Spis. zn.:

Počet listů/příloh: **5/4**

S-MHMP 2277221/2022PKD

Datum:

27.02.2023

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-369950-2/ČJ-2022-0000DŽ ze dne 15.12.2022 a oznámení o návrhu opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích Č.j.: MHMP – 2346804/2022/O4/Ku ze dne 21.12.2022

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 Kunratická Spojka

spočívající v umístění dopravního značení na místní komunikaci I. třídy Kunratická Spojka, ve směru od Šeberova do Kunratic, za směrovým obloukem za křižovatkou Kunratická Spojka x K Labeškám x K Šeberáku směrem na okružní křižovatku Kunratická Spojka x Vídeňská, správní obvod Praha 4 a Praha 11 dle přiložené dokumentace, která je nedílnou součástí tohoto opatření, **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. Instalaci 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

Sídlo: Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
Kontaktní centrum: 800 100 000, fax: 236 007 157,
e-mail: posta@praha.eu, ID DS: 48ia97h

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.
6. Zhotovitel dopravního značení bude předmětnou úpravu provádět ve vzájemné koordinaci se stanovením, které se bude týkat realizace nového sjezdu do areálu Vondrák – Auto s.r.o. na předmětné komunikaci v předmětném směru.

Odůvodnění

Návrh na stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci I.třídy Kunratická Spojka, správní obvod Praha 4 a Praha 11 v předmětném směru a v předmětném úseku spočívající v umístění dopravního značení na dané místní komunikaci vychází z důvodu vytvoření vyhrazeného jízdního pruhu pro vozidla BUS MHD. Tento vyhrazený jízdní pruh se zavádí z důvodu minimalizace zpoždování linky č. 197 a minimalizaci sjíždění vozidel BUS předmětné linky v následném úseku. V souvislosti s tímto zřízením VJP BUS dojde k omezení rychlosti na nejvyšší dovolenou rychlost 50 km/h v části předmětného úseku (a dále k přihlédnutí k faktu, že dojde ke zřízení nového odbočovacího pruhu do společnosti Vondrák – auto s.r.o.) a obecně ke změně šířky jednotlivých jízdních pruhů v předmětném úseku). Podnět v této věci předložil žadatel ROPID, se sídlem Rytířská 406/10, 110 00 Praha 1 v rozsahu dle přiložené dokumentace v OOP.

Oznámení o návrhu opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích s výzvou k uplatnění připomínek nebo námitek Č.j.: MHMP – 2346804/2022/O4/Ku ze dne 03.01.2022 bylo vyvěšeno na úřední desce Magistrátu hl. m. Prahy ve dnech 21.12.2022 – 25.02.2023.

K návrhu opatření obecné povahy (OOP) byly v zákonem dané lhůtě podány tyto námítky a připomínky.

K návrhu projektové dokumentace k umístění a úpravám dopravního značení a zařízení se vyjádřila TSK hl. m. Prahy, a.s., Veletržní 1623/24, 170 00 Praha 7 prostřednictvím Ing. Bláhy, na nějž zdejší SSÚ reagoval:

1. „Na základě předložené výkresové dokumentace a z výsledků z jednání pracovní skupiny dne 31.01.2023 požadujeme do SDZ IP19 ve staničení 0,3 km a 1,0 km doplnit text pro umožnění vjezdu motocyklů, městské policie, integrovaných záchranných složek a taxi a to v souladu se sjednocenou podobou SDZ pro celopražské značení VJP pro autobusy“.

Na základě sjednocené podoby v rámci předmětného značení VJP BUS na území hl. m. Prahy se připomínce vyhovuje.

K návrhu projektové dokumentace k umístění a úpravám dopravního značení a zařízení se vyjádřila MČ Praha Kunratice prostřednictvím Martina Kubáta (signovaný starostkou Ing. Lenkou Alinčovou), k tomuto vyjádření se připojila i MČ Praha – Šeberov (prostřednictvím starostky Ing. Petry Venturové), na nějž v každém bodě zdejší SSÚ reagoval:

"Městská část Praha-Kunratice zásadně nesouhlasí se zřízením vyhrazeného jízdního pruhu (dále jen „VJP“) pro vozidla hromadné dopravy a další vybrané účastníky v podobě předložené společnosti ROPID dle PD z data 27. 12. 2022 podané na silniční správní úřad Magistrátu hl. m. Prahy, Odbor pozemních komunikací a drah pro stanovení místní úpravy provozu.

Městská část Praha-Kunratice požaduje stažení návrhu zřízení VJP v aktuální podobě a přepracování záměru dle níže uvedených připomínek a námitek.

Namítáme snížení bezpečnosti provozu, zhoršení plynulosti dopravy, negativní dopad na okolní síť

Sídlo: Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
Kontaktní centrum: 12 444, fax: 236 005 422,
e-mail: posta@praha.eu, ID DS: 48ia97h

komunikace a neúčelnost návrhu v daném rozsahu.

Odůvodnění:

Návrh VJP předpokládá vložení třetího jízdního pruhu do stávající komunikace, nově tak vznikne na většině řešeného úseku uspořádání 2+1. Vyhrazený pruh je vždy pruh prostřední, lokálně přerušen či kombinován s odbočovací (řadicí) či vnitřním připojovacím pruhem. Stávající jízdní pruhy budou mírně zúženy a zmenší se odstup jízdního pruhu a vozidel od krajnic. Obecně toto řešení považujeme za vhodné a preferenční opatření pro MHD podporujeme.

V návrhu ovšem dochází (zejména na základě stanoviska PČR) ke snížení rychlosti ze 70 km/h na 50 km/h, zřejmě z důvodu obavy ze střetu mezi protijedoucími vozidly v běžném a vyhrazeném pruhu. Toto snížení rychlosti je zcela neakceptovatelné z vícero důvodů. Poklesem rychlosti dojde k degradaci statusu komunikace z páteřní obchvatové komunikace na obyčejnou městskou intravilánovou komunikaci, což má za následek negativní psychologické vnímání řidičem, který (resp. část z řidičů) už raději pojedje jinou trasou - typicky obytnou zástavbou, ze které jej má Kunratická spojka naopak dostat -tzn. dojde nevyhnutelně k dalšímu nárůstu intenzit na okolních komunikacích (Libušská, Vídeňská, K Libuši, K Verneráku, K Šeberovu, K Hrnčířům atd.). Kunratická spojka je navíc místní komunikace I. třídy, tedy ze své definice má mít až rychlostní páteřní charakter regionálního významu. K dalšímu nárůstu intenzit na okolních komunikacích povede už prostý fakt, že snížením rychlosti dojde k aktualizaci matice silniční sítě a navigace bude posílat řidiče právě po jiných komunikacích, protože jízda přes Kunratickou spojku jim už nebude generovat časově kratší trasu - typicky z oblasti Jesenice a návazného okolí silnic 11/101, 11/105, 11/603. K tomuto přelévání bude ale docházet celodenně, nejen na základě aktuální dopravní situace. Toto zcela zbytečné systémové navyšování intenzit na okolní síti v zástavbě jednoznačně odmítáme, navrhované opatření nás tímto efektem poškozuje. Návrh VJP je motivován stávajícím negativním stavem tvorby odpoledních kolon na Kunratické spojnici ve směru od SSZ K Šeberáku x K Labeškám k OK Vídeňská, v jiný čas, než ve všední den odpoledne nemá sebemenší význam VJP využívat (řidič vozidla MHD není povinen VJP využít). Na tomto úseku jezdí dnes pouze jedna linka MHD (197) a to v intervalu 20-30 minut v problematickém řešeném čase. Primárním problémem zpoždění těchto spojů není vlastní zpoždění v daném úseku, ale jeho přenášení do zbytku této pásmované linky (197 jezdí v cca dvojnásobném počtu spojů v úseku Libuš - Smíchov), což vyvolává nespolehlivé chování celé linky v obou směrech. Linka 197 v tomto úseku jezdí velmi málo vytížená, zvlášť s ohledem na nasazované vozidlo (kloubový autobus). Velikost přepravní práce linky vůči IAD a NAD je zcela zanedbatelná a kvůli tomuto minimálnímu prvku modal splitu bude systémově zhoršena situace všem ostatním (kumulativní ztráta času v průběhu celého dne). Opatřením není ani vytvářena rovnováha mezi jednotlivými druhy dopravy (jak uvažuje norma ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací), neboť jeden minoritní druh dopravy (MHD) zásadně omezuje všechny ostatní účastníky provozu v době, kdy je význam opatření nulový a zároveň snižuje bezpečnost pohybu chodců a cyklistů (do dnešního dne mohla být bezmotorová doprava většinou realizována při krajnici za vodící čarou po zpevněném povrchu, s opatřením je tato možnost odstraněna a zvýší se počet rizikových situací pro zvlášť zranitelné účastníky, přičemž jejich užití komunikace není jakkoli zakázáno). Samotné zřízení VJP není normou příliš podpořeno, neboť provoz MHD nedosahuje zdaleka intenzit uvažovaných v normě, pouze „je vhodné“ VJP zřizovat za obecně nižších, než normou uvažovaných, intenzit. Pásmová linka 197 je navíc slepencem několika téměř nezávislých přepravních vazeb a její délka je pouze pokusem o provozní optimalizaci za dopravně bezproblémových podmínek, které ale nenastávají. Zdrojem problému v přenášení zpoždění je tak vlastní přepravně nedostatečně účelná délka linky, což je pouze vlastní volba organizátora dopravy, nikoli nutnost. Výsledně bude VJP v tomto rozsahu sloužit pouze cca 8-12 spojům za celý den, což i vzhledem k nákladům na kompletní předělání VDZ v kilometrové délce není účelné. Jednoznačně se nabízí možnost linku 197 rozdělit a odstranit tím primární problém s přenášením zpoždění do páteřního úseku (viz dále část „Návrh“). Zřízením VJP bude možné většinu kolony předjet. Je zde ovšem nutné konstatovat, že v době využitelnosti (účelnosti) VJP rozhodně nebude možné jet 70 km/h, neboť ve směru na Libuš se bude vyskytovat pomalu jedoucí kolona vozidel a vedle takovéto kolony není možné bezpečně jet 70 km/h kvůli

Sídlo: Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
Kontaktní centrum: 12 444, fax: 236 005 422,
e-mail: posta@praha.eu, ID DS: 48ia97h

možným nečekaným vybočením atd. - řidič musí ze zákona přizpůsobit jízdu stavu komunikace a podmínkám provozu. VJP není ani spojitý v celé trase, vozidlo MHD se musí opět řadit na kritických místech do kolony za velmi nízké rychlosti, jeho maximální rychlost ve VJP tak pravděpodobně nebude přesahovat 40 km/h. Argumentace rizikem srážky za vysoké rychlosti je pouze teoretická a v konečném důsledku nesprávná, neboť k takové situaci v reálném provozu nemůže dojít. Složky IZS jedoucí k události jedou pod zapnutým VRZ a existence VJP a jeho pravidla jsou pro ně irelevantní, mimo zapnutý VRZ budou opět postupovat s opatrností vzhledem např. k hmotnosti a setrvačnosti vozidla (typicky CAS20/30, ZZS apod.). Pro jednostopá vozidla je tato problematika irelevantní, neboť díky jejich velikosti je mezi protijedoucími vozidly dostatečný boční rozestup. Vozidla taxislužby, o jejichž legitimitě užívání VJP se dá pochybovat, jsou také výrazně menší, než potenciálně rizikové široké autobusy. Je zde na místě úvaha odstranit možnost vjezdu vozidel taxislužby do VJP (pro které je navíc VJP ještě méně spojitý, než pro vozidla MHD (viz navrhované IP19) a tím odpadne jediný potenciálně prostorově rizikový faktor, který by jel ve VJP 70 km/h a jichž bude v provozu reálně minimum. Vzájemný boční rozestup 99 % vozidel se naopak zvětší o celý středový jízdní pruh. Rychlost 70 km/h není v navrhovaném úseku jakkoli v rozporu s normativou, naopak by bylo možné ji vést i přes stávající světelně řízenou křižovatku, komunikace má technické parametry na rychlost 70 km/h či vyšší. Nelze ani očekávat, že řidiči budou vzhledem k fyzickým parametrům komunikace a mnohaleté zvyklosti rychlost 50 km/h dodržovat, naopak na řidiče, kteří rychlost budou dodržovat bude nahlíženo jako na problémové (zdržující) a nelze jakkoli očekávat, že by byly dodržovány bezpečné rozestupy mezi vozidly. Psychologický aspekt věci je zde zcela zásadní. Rychlost 70 km/h je dále povolena v jiném částečně analogickém případě - na Kunratické spojce v úseku Technologická - Na Jelenách, kde je také uspořádání (stávající přechodné i stanovené trvalé) 2+1 a potkávací rychlost protisměrných vozidel je 120 Km/h (70 km/h DC, 50 km/h ZC), šířkové uspořádání je zde shodné a rychlost 70 km/h zde evidentně ničemu nevádí při řádově větším počtu vozidel míjejících se v malém odstupu. Při snížení rychlosti bude dále celodenně zhoršována jízdní doba linky 197, které má opatření ale paradoxně pomoci. Snížení rychlosti ze 70 km/h na 50 km/h hodnotíme jako zcela neúčelné a v širším důsledku z důvodů popsaných dříve jako škodlivé. Primárním důvodem existence zpoždění je potřebám zcela neodpovídající křižovatka Kunratická spojka x Vídeňská, která nedostačuje kapacitně často ani mimo špičku a pak dále křižovatka Vídeňská x Pramenná, jejíž stav a provoz běžně vydouvá kolonu do OK Kunratická spojka x Vídeňská a blokuje tím možnost její správné bezpečné funkce a odbavování vozidel. Pokud chce organizátor dopravy řešit zpoždění svých spojů a to v celé lokalitě, měl by se zaměřit zejména na tyto problematické uzly, a ne vytvářet částečně neúčelná a škodlivá liniová opatření. V návrhu dále vidíme jako problematické řešení sjezdu Vondrák auto, kde původní sjezd byl povolován pro stávající rychlost 70 km/h. V návrhu opatření je místní úprava napojení sjezdu mírně změněna, ovšem neodpovídá zbytku řešeného úseku - tj. instalací odbočovacího a zároveň vnitřního připojovacího pruhu, jako je to např. u sjezdu do zahradnictví, k sjezdu na staničení 0,35 km nebo typově i u ČSPHM. Navržené řešení je zbytečně riskantní, neboť předpokládá ze stoupání připojení přes dva kolizní body zároveň (přes husté proudy vozidel, nehledě na rychlost), když můžou být tyto kolizní body rozděleny na samostatně řešené vnitřním připojovacím pruhem - „per partez“. Tato zásadní bezpečnostní úprava by stála navíc délku cca 20 m navrhovaného VJP. U tohoto a všech ostatních sjezdů považujeme za systémově nesprávné, aby byly odděleny od komunikace pouhou přerušovanou čarou, a ne označeny jako místa mimo pozemní komunikaci. Jedinou výjimkou je napojení místní komunikace III. Třídy NN 1521-NN1522, které má být správně křižovatkou a ne pouhým sjezdem, nicméně i zde je možné řešit připojení jako místo mimo pozemní komunikaci. Zjednání na MHMP PKD vyplynulo, na rozdíl dřívější komunikaci, že primární motivací pro snížení rychlosti je přítomnost sjezdů. Většina nových sjezdů byla povolována na stávající rychlost 70 km/h. Snižováním rychlosti jen kvůli existenci několika sjezdů o nízkých intenzitách provozu (které mají prostorové parametry blízké běžným křižovatkám), kde je zaručen dostatečný rozhled, není přípustné, neboť je opatření prováděno na úkor veřejného zájmu všech ostatních účastníků ve prospěch zájmu soukromníka, jehož povinností je přizpůsobit se stávajícímu stavu. Bezpečnost užívání těchto sjezdů je navíc zcela plnohodnotně řešitelná využitím odbočovacích a vnitřních

připojovacích pruhů, které lokálně nahrazují v ose vozovky zřizovaný VJP či jsou s ním v kladné orientaci jízdy sdruženy. Při použití tohoto řešení rozdělených kolizních bodů se navíc bezpečnost provozu významně zvyšuje a rychlost v uvažovaných intervalech na území obce v takovém případě hraje zcela zanedbatelnou roli. Sjezd navíc není stále zcela dokončen, tudíž úprava projektu na bezpečnější řešení by nestála zřizovatele sjezdu ani navrhovatele/realizátora opatření žádné vícenáklady. S ohledem na argumentaci PČR musíme dále uvést, že na české silniční síti existuje enormní množství připojení na komunikaci, které nejsou jakkoli regulovány nebo kvůli nim snižována rychlost, a to i na velmi vytížených silnicích I. třídy. Pokud tedy sjezdy nejsou překážkou v provozu plnou rychlostí na nadřazené celostátní síti, neměly by být sjezdy překážkou rychlosti ani na komunikaci řádově nižší kategorie, když jsou splněny standardní technické podmínky - rozhled, a navíc lze všechny sjezdy řešit typově daleko bezpečněji než pouhým připojením do dvou protisměrných jízdních pruhů. Snížení rychlosti kvůli takovýmto několika sjezdům považujeme za nesystémový přístup. Další sjezdy se na komunikaci nepředpokládají, neboť se nacházíme v dále nezastavitelném území, a to dle ÚP I MP hl. m. Prahy. V návrhu opatření obecné povahy není dále vyznačen či vepsán souhlas vlastníka komunikace, přičemž silniční správní úřad (odbor pozemních komunikací a drah MHMP) jako výhradně orgán státní správy nemůže tento souhlas za vlastníka (hlavní město Praha se svěřenou správou komunikace organizací Technická správa komunikací hl. m. Prahy a.s.) sám vydat, neboť v takovém případě se má jednat o souhlas vlastnický - samosprávný, nikoli správní ve smyslu výkonu státní správy. Na toto nahlížíme jako na vadu vedeného správního řízení (popř. obsahový nedostatek vyvěšeného dokumentu návrhu OOP, pokud souhlas již toho času existoval), kdy s jakoukoli místní úpravou provozu na komunikaci musí dát předně souhlas její vlastník a bez ní jsou úprava i opatření obecné povahy nezákonné (resp. nicotné). Považujeme dále za nesprávné, že tento rozsáhlý návrh nebyl dopředu konzultován s městskými částmi, kterých se opatření bezprostředně týká, a nebyl posouzen řádně jeho vliv na okolí. MČ Praha-Kunratice se o prvotním podaném návrhu (který trpěl značnými vadami z pohledu bezpečnosti provozu) dozvěděla neoficiální cestou až od silničního správního úřadu. Byl tak i opomenut celoměstsky dohodnutý postup a pravidla o vzájemném informování a koordinaci, který byl schvalován napříč zastupitelstvy městských částí i ZHMP a městské společnosti a organizace jsou vázány tato pravidla a jejich smysl dodržovat. Výsledný stav je takový, že zahájeným správním řízením jsou všichni aktéři tlačeni krátkou lhůtou na vlastní projednání a vlastní pokus o projednání mezi dotčenými MČ, SSÚ a navrhovatelem na nátlak městských částí je uskutečněn pouze pár dní před vypršením lhůty na podání námitek a připomínek. Je na místě uvést, že zjištěné nejzávažnější bezpečnostní nedostatky (resp. jejich značná část) byly po zaslání námitek MČ navrhovatelem odstraněny a v návrhu OOP je tak již aktualizovaná situace oproti původnímu podání. Tato fáze ale měla proběhnout před vlastním podáním návrhu nebo zahájením řízení ze strany SSÚ. Z tohoto důvodu vznášíme námitky proti celému návrhu, přičemž připouštíme jejich stažení po zapracování z našeho pohledu potřebných změn - viz dále část Návrh. S ohledem na proběhlé jednání dotčených stran dne 31. 1. 2023 na MHMP PKD proběhla úprava a zpřesnění těchto připomínek vč. návrhové části, aby nejvýhodnější varianta pro navrhovatele (ROPID) i dotčené MČ odpovídala typově výstupům z jednání.

Navrhujeme okamžitě stáhnout tento návrh a materiál zásadně přepracovat do jedné následujících variant:

- 1) VJP bude instalován přibližně v navrhované délce, ale s rychlostí 70 km/h obousměrně (tj. v přibližných intencích zachování stávajícího stavu, drobné korekce začátku/konce jsou dále řešitelné); tj. úsek 70 km/h by měl být protažen obousměrně směrovým obloukem u staničení km 0,0 k sjezdu na p.č. 1418/68 k.ú. Šeberov a ukončen nejdříve na úrovni sjezdu Vondrák auto na km. 0,66, ideálně však až na úrovni ČSPH mezi staničením km 0,8 a 0,9. Minimální délka souvislého úseku s rychlostí 70 km/h tak bude o přibližné délce 800 m a bude nejlépe odpovídat dnešnímu stavu. Do směrového oblouku navrhujeme obousměrně instalaci SDZ IP5 „50 km/h“, která má být dostatečným varováním pro řidiče těžších vozidel.

la) popřípadě bude pomocí SDZ snížena rychlost pouze v prostředním vyhrazeném pruhu (pomocí IP21 apod.)

lb) nebo aplikováno snížení rychlosti pouze v době, kdy je VJP účelný a využitelný (tj. ve všedních dnech v čase cca 15 - 18h.)

Pro tyto účely variant VJP v navrhované délce je nutné mírně upravit návrh ve staničení km 0 - 0,1 a to v podobě geometrie oblouku, aby technická rychlost v oblouku byla stále 70 km/h. Pokud panuje obava PČR či SSÚ z rizika srážek (přičemž data o nehodovosti nejsou relevantně vyšší od téměř jakéhokoli jiného směrového oblouku) v protisměru nebo vyjetí z vozovky, navrhuje, aby byla aplikována na povrch vozovky zdrsňující textura zvyšující adhezi projíždějících vozidel.

2) VJP, resp. preferenční opatření bude řešeno pouze v úseku staničení km 0,83 - 1,06 (tj. přibližně v úseku, kde již dnes je rychlost 50 km/h a kde bude účinnost a využitelnost VJP v čase výrazně vyšší) včetně koordinace s vjezdem Vondrák auto se zapracováním vnitřního připojovacího pruhu.

3) Navrhujeme variantně úpravu linkového vedení, a to ve formě roztržení linky 197 na páteční část Smíchov - Libuš a druhou linku v odpovídající nižší kapacitě, která bude zajišťovat obsluhu Jižního města ve svazku s linkou 154 a dále obsluhu Kunratické spojky až po Libuš, resp. napojení na právě dokončovanou TT Modřany - Libuš, čímž dojde i ke zlepšení podmínek přístupu lokality vč. Písnice k páteřní kolejové dopravě. Roztržením linky dojde k ukončení přenášení zpoždění a tím bude prakticky celé zdůvodnění návrhu opatření vyřešeno, oběhy nové linky je možné naplánovat tak, aby odpolední oběhy počítaly na konečných s vyrovnáním generovaného zpoždění a byla zajištěna pro cestujícího provozní spolehlivost na odjezdu z Libuše směrem na Jižní město. Rozdělení stávající linky vychází částečně z vlastní schválené strategie (plánu) rozvoje linek PID v Praze 2022-2032.

Požadujeme zachování jednotného řešení všech sjezdů -tj. odbočovací a vnitřní připojovací pruh - tj. zejména u Vondrák auto. Řešený sjezd je již návrhem upravován nyní vč. změny rozsahu úprav (tj. neplatí teze o převzetí projektu - z principu uspořádání pruhů toto tvrzení nemůže být platné), v rámci opatření by tedy měla být úprava provedena efektivně a s maximálním ohledem na bezpečnost a plynulost provozu (tj. veřejný zájem). Návrhy 3 a 4 se nevylučují s předchozími body. Jako optimální řešení vidíme aplikaci bodů 1, 3 a 4, záložně 2, 3, 4. Zároveň zde apelujeme na vyřešení problematických uzlů na komunikační síti - tj. dlouhodobě opomíjené příčiny celého problému, a ne neefektivního dohánění následků - „vytloukání klínu klínem“. K tomuto stanovisku a požadavkům MČ Praha-Kunratic se jednomyslně připojuje MČ Praha-Šeberov a bylo projednáno s MČ Praha-Libuš, která podává k návrhu opatření obecné povahy vlastní připomínky (stanovisko).

Zdejší správní orgán dne 20.12.2022 zaslal výše zmíněnému p. Kubátovi (dále jen „MČPK“) původní situaci v rámci předmětného řízení – zřízení vyhrazeného jízdního pruhu pro vozidla BUS (dále jen „VJP“) na místní komunikaci I. třídy Kunratická Spojka, ve směru od Šeberova do Kunratic, za směrovým obloukem za křižovatkou Kunratická Spojka x K Labeškám x K Šeberáku směrem na okružní křižovatku Kunratická Spojka x Vídeňská, správní obvod Praha 4 a Praha 11. MČPK kontaktoval předkladatele podnětu, společnost ROPID, jenž po konzultaci s PČR a se zdejším správním orgánem vydal aktualizovaný návrh dopravního opatření – situaci umístění dopravního značení, která byla předlohou návrhu opatření obecné povahy ze dne 03.01.2023 pod Č.j.: MHMP – 2346804/2022/O4/Ku. Další projednání bylo již v gesci MHMP, odboru dopravy, oddělení organizace dopravy (dále jen „ODO“), jenž
Sídlo: Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
Kontaktní centrum: 12 444, fax: 236 005 422,
e-mail: posta@praha.eu, ID DS: 48ia97h

byl osloven právě MČPK – který požádal o svolání jednání zainteresovaných účastníků. Nicméně zdejší správní orgán upozornil ODO na skutečnost svolat jednání na takové datum, které by umožnilo zainteresovaným stranám podat k předmětnému návrhu námítky a připomínky. Zápis z tohoto projednání je v příloze tohoto opatření. S tím, že doba k uplatnění námitek a připomínek je v souladu s ustanovením § 172 odst. 1 správního řádu s odkazem na ustanovení § 177 odst. 1 správního řádu vyzývá dotčené osoby, aby k návrhu opatření obecné povahy podávaly připomínky nebo námítky, a to nejpozději do 30 dnů ode dne jeho zveřejnění. Dnem zveřejnění návrhu opatření obecné povahy je podle § 172 odst. 1 správního řádu den, kdy byl návrh opatření obecné povahy doručen veřejnou vyhláškou v souladu s § 25 správního řádu. Dnem zveřejnění je tedy 15. den po vyvěšení na úřední desce správního orgánu, který písemnost doručuje.

MČPK napadá samotné zřízení vyhrazeného pruhu, uvádí nepravdivé informace o počtu spojů a obecně i nutnosti zřízení předmětné linky. Linka č. 197 je zde v trvalém (neprázdninovém) jízdním řádu provozována celkem 53 spoji za pracovní den s intervaly 12 minut v ranní špičce, 30 minut v dopoledním sedle, 15 minut v odpolední špičce a 40 minut večer. O víkendu pak v intervalech 30-40 minut. Tvzení, že v nejvíce problematickém čase odpolední špičky (mezi 14. a 18. hodinou) je linka provozována v intervalu 20-30 minut je tedy nepravdivé. V tomto čase je zde provozováno 15 spojů s intervalem 15 minut. Pravdou zůstává, že ke zpoždování spojů v řešeném úseku dochází v největší míře v odpolední špičce pracovního dne, avšak ke zpoždování dochází v i ostatních denních obdobích pracovních dnů vyjma brzkého rána a večera, jak je doloženo níže.

Primárním cílem zřízení VJP není odstranění přenášení zpoždění na zbylý úsek linky, ve kterém je v provozu dvojnásobný počet spojů, ale eliminace zpoždování jednotlivých spojů na trase linky, ke kterému zde dochází prakticky denně, což je primárním účelem všech preferenčních opatření zřizovaných na území hlavního města Prahy. Redukce přenášení zpoždění do zbytku trasy je pouze sledovaným souvisejícím pozitivním dopadem tohoto opatření.

Vytiženost linky po celé provozní období pracovních dnů činí průměrně 19,09 osob/spoj. V odpolední špičce, kdy dochází k největšímu zpoždování spojů, je průměrná vytiženost 26,83 osob/spoj. Toto číslo zcela určitě neřadí řešený úsek k nejvytiženějším úsekům linek PID, ale nelze jej považovat za zanedbatelné, a to ani v kontextu provozovaného typu vozidla vycházejícího z vytiženosti v navazujících úsecích linky. Linka č. 197 plní významné přepravní vztahy mezi Libuší a Chodovem a navazujícími přepravními vztahy do oblasti Hájų a Novodvorské. Není pravdou, že linka je slepencem nezávislých přepravních vazeb, neboť tranzit cestujících z oblasti Chodova přes Libuš dále do oblasti Lhotky a Novodvorské a v opačném směru dosahuje cca 10-20% cestujících, rozdělení linky tedy není efektivním a žádoucím řešením. Linka č. 197 je v těchto relacích s krátkými přestávkami provozována již od 80. let. 20. století. Pro ilustraci, pokud vytiženost linky srovnáme například s páteří linkou č. 193 na příjezdu do centrální části Kunratic (do zastávky U Tří svatých), která je zde provozována všemi spoji taktéž v kloubových vozidlech (celkem 121 spojů/běžný pracovní den) s průměrnou obsazeností 10,37 osob/spoj, dostáváme se oproti lince č. 197 v řešeném úseku na rozdíl pouze 243 přepravených osob za den při více než dvojnásobném počtu spojů.

Není také pravdivé tvrzení, že VJP bude sloužit pouze 8-12 spojům denně. Jak je patrné z tabulky 1 (uvedena v příloze tohoto stanovění), ke zpoždování spojů dochází během celého období pracovních dnů vyjma brzkého rána a večera. V celém provozním období je zde o více než 59 sekund oproti pravidelné jízdní době zpožděno 39% spojů (tedy 21 spojů) s průměrnou odchylkou 87 sekund. V ranním a dopoledním období 7-14 hod je zpožděno 38% spojů s průměrnou odchylkou 66 sekund, během odpolední špičky 14-18 hod pak 82% spojů s průměrným zdržením 193 sekund, tedy více než 3 minuty, v nejkritičtějším období mezi 16. a 17. hodinou pak téměř 4 minuty. VJP tedy bude sloužit pro eliminaci zpoždění spojů po většinu dne, nikoliv pouze pro vybrané spoje v odpolední špičce. Pokud u jednotlivých spojů zohledníme také jejich obsazenost, nejvíce zpoždované spoje v odpolední špičce patří také k nejvytiženějším a generují tak zpoždění na cestě pro stovky cestujících. V porovnání se zdržením pro ostatní účastníky provozu v řádu sekund tedy nenastává nepoměr a pozitivní dopady pro provoz PID převažují, i za cenu mírného a spíše zanedbatelného prodloužení jízdní doby za volného provozu. Sekundárně zřízení VJP také přispěje k větší pravidelnosti celé linky a k významné redukci sjíždění spojů v úseku od Sídliště Písnice na Smíchovské nádraží, což bude mít pozitivní dopady na další stovky cestujících v navazujícím úseku linky.

Po jednání ze dne 31.01.2023 Policie ČR prověřila možnost úpravy nejvyšší dovolené rychlosti. Úpravou došlo ke zkrácení úseku, kde bude nově povolena nejvyšší dovolená rychlost nižší než stávající nejvyšší

dovolená rychlost – snížení z 70 km/h na 50 km/h. Výsledkem této úpravy je navýšení jízdní doby o cca 10 s oproti stávajícímu stavu.

K jednotlivým návrhům se vzhledem ke svému pověření - výkonu státní správy na úseku silničního hospodářství vyjádříme pouze okrajově. Protože nedisponujeme projekčním, investičním, koordinačním ani realizačním oddělením. Situaci v rámci předmětného vyprojektoval a předložil podnět v této věci ROPID - Regionální organizátor pražské integrované dopravy, p. o. (IČ 60437359, zkráceně ROPID) je příspěvková organizace hlavního města Prahy, založená k 1. prosinci 1993. Jejím úkolem jsou odborné organizační a kontrolní činnosti při rozvoji a zajišťování Pražské integrované dopravy.

K návrhovému bodu č.1 – v souvislosti se stanoviskem PČR částečně zpracováno, tedy se návrhu částečně vyhovuje.

K návrhovému bodu č.2 – tento návrh výrazně redukuje pozitivní přínosy VJP, neboť kongesce běžně dosahují celé délky navrženého VJP.

K navrhovanému bodu č. 3 - Úpravy linkového vedení jsou vždy řešeny v návaznosti na konkrétní realizace staveb, příp. požadavky a podněty. Změny jsou vždy konzultovány s dotčenými městskými částmi a dalšími aktéry. Citované úpravy linkového vedení dle *Rozvoje linek PID v Praze 2022-2032* jsou svázány s realizací souvisejících akcí a dalších úprav linkového vedení, jako je dokončení metra D do stanice Depo Pisnice nebo výstavba tramvajové trati do smyčky Nové Dvory, které nahradí současné přepravní vztahy realizované linkou 197. Do té doby jejich pouze dílčí uplatnění považujeme za nevhodné.

K návrhovému bodu č. 4 je nutno poznamenat, že situace připojení Vondrák-Auto s.r.o. byla do projektu integrována na základě požadavku zdejšího správního orgánu z důvodů koordinace obou projektů.

Pokud dojde k obecnému shrnutí připomínek a námitek ke zřízení předmětného vyhrazeného pruhu, tak se zdejší správní orgán domnívá, že MČPK použil ke své argumentaci veškeré své domněnky a i nepravdivé informace. Především je důležité a nutné zmínit, že předmětná situace počítala s úpravou největší dovolené rychlosti v části úseku. Toto předmětné snížení největší dovolené rychlosti vychází ze stanoviska příslušného oddělení Police ČR, která je ze zákona garantem bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Toto snížení je vyvoláno nejen potřebou vzniku samotného VJP, ale i v souvislosti s novým sjezdem do společnosti Vondrák-Auto s.r.o. K připomínkám a námitkám MČPK v souvislosti s předmětným stanoviskem PČR se zdejší správní orgán nebude nikterak vyjadřovat, neboť mu toto nepřisluší. Jak bylo uvedeno výše, PČR je ze zákona garantem bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a zdejší správní orgán se se stanoviskem PČR v předmětné záležitosti ztotožňuje.

Vzhledem k výše uvedenému se připomínkám a námitkám nevyhovuje.

K návrhu projektové dokumentace k umístění a úpravám dopravního značení a zařízení se vyjádřila MČ Praha Libuš prostřednictvím starostky Ing. Lucie Jungwiertové, Ph. D., na nějž v každém bodě zdejší SSÚ reagoval:

„MČ Praha-Libuš podporuje využívání MHD v Praze jako prioritní typ dopravy a z tohoto důvodu nerozporuje zřízení vyhrazeného jízdního pruhu.

Současné ale máme obavy z negativního vlivu tohoto opatření na dopravní zatížení naší MČ. Dopravní situace na naší MČ je velkým problémem již nyní, pocítili jsme významné zhoršení v důsledku opatření se stavbou tramvajové trati v prvním pololetí 2023, v dalších letech očekáváme negativní vliv v souvislosti s výstavbou metra. Obáváme se, že jakákoli opatření, byť zdánlivě s minimálními konsekvencemi pro řidiče z hlediska rychlosti, mohou tranzitní dopravu přes naši MČ dále navýšit.

Požadujeme proto zvážit omezení rychlosti na Kunratické spojení a alternativní návrh, který vzešel ze strany MČ Praha Kunratice, resp. připomínky MČ Praha Kunratice formulované k návrhu opatření obecné povahy stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích MHMP-2346804/2022/04/Ku (č.j. MC P-KU 00455/2023). “

Předmětné připomínky byly vypořádány v rámci připomínek a námitek, které podala MČ Praha Kunratice prostřednictvím Martina Kubáta (signovaný starostkou Ing. Lenkou Alinčovou), k tomuto vyjádření se připojila i MČ Praha – Šeberov (prostřednictvím starostky Ing. Petry Venturové).

Dopravní omezení vyvolané výstavbou tramvajové tratě Modřany – Libuš bude ukončeno cca v červnu 2023. Predikce dopravního provozu v letech následujících, ať již při budoucí výstavbě linky metra,

popřípadě po uvedení linky metra do provozu není zdejšímu správnímu orgánu známa a proto nemůže být vzata v potaz tato část připomínky, která se bere na vědomí.

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
ředitel odboru pozemních komunikací a drah
v.z. Ing. Jan Krejčí, Ph.D., v.r.

STEJNOPIS, za správnost vyhotovení: Ing. Leoš Kubín

Příloha: Situace DZ
Zápis z jednání ze dne 31.01.2023
Tabulka č. 1

Obdrží: žadatel

Na vědomí : Policie ČR - KŘP hl.m. Prahy-OSDP
ÚMČ Praha – 4, 11
MČ Praha – 4, 11
ROPID, DP
MČ Praha – Šeberov
MČ Praha – Kunratice
MČ Praha – Libuš
Vondrák – Auto, s.r.o.
TSK hl. m. Prahy, a.s., odd. správy DZ
PKD-O4 sektor Ku