

Auto*Mat, z. s.
Vodičkova 36, 110 00 Praha 1
IČ: 22670319 / DIČ: CZ22670319
Datová schránka: 79ztquz

Magistrát hlavního města Prahy,
Odbor pozemních komunikací a drah,
Oddělení silničního správního úřadu
Mariánské náměstí 2
110 00 Praha 1

Váš dopis značky:	Naše označení:	Vyřizuje:	Datum:
	2021-02151	Vratislav Filler	15. 2. 2021
		vratislav.filler@auto-mat.cz	

Připomínka

k návrhu opatření obecné povahy

MHMP-63170/2021/O4/Kf spočívající v obnově časového omezení

ve vyhrazených jízdních pružích BUS

Magistrát hlavního města Prahy, Odbor pozemních komunikací a drah, Oddělení silničního správního úřadu zveřejnilo dne 18. 1. 2021 návrh opatření obecné povahy obnovující časové omezení vyhrazených jízdních pruhů (dále VJP) ve 30 úsecích ve správních obvodech MČ Praha 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11 a 15.

K Návrhu podáváme následující připomínky:

1. Rozpor s předchozím OOP

Návrh OOP byl vydán krátce potom, co bylo vydáno OOP č. MHMP-1630535/2020/O4/Kf ze dne 29. 10. 2020, které trvalou platnost předmětných vyhrazených pruhů zřizuje. Návrh OOP je s tímto předchozím OOP v naprostém rozporu. Upozorňujeme na § 2 odst. 4 správního řádu, zákon č. 500/2004 Sb.:

(4) Správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly.

V daném případě se nejedná o odlišné rozhodnutí ve dvou obdobných případech, ale dokonce o dvojí zcela odlišné rozhodnutí v téže věci. Změna okolností byla v odůvodnění návrhu OOP odůvodněna následovně (jednotlivé body očíslovány dodatečně pro účely připomínky):

Na základě

1. *žádosti Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s. ze dne 16. 12. 2020,*
2. *usnesení Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 21/27 ze dne 12. 11. 2020,*
3. *Rady hl. m. Prahy č. 2860 ze dne 14. 12. 2020,*
4. *nesouhlasu široké veřejnosti s realizací vydaného opatření obecné povahy ke zrušení časového omezení ve vyhrazených jízdních pružích (VJP) pro vozidla BUS, městské policie, integrovaného záchranného systému, taxislužby a cyklisty č.j. MHMP-1630535/2020/O4/Kf ze dne 29. 10. 2020*
5. *a nové analýzy společnosti ROPID týkající se možných úprav časového omezení ve VJP (...)*
6. *Celodenní režim platnosti předmětného dopravního značení by sice podle správního orgánu byl i zde z hlediska preference BUS MHD užitečný (v režimu 24 hodin/7 dní v týdnu funguje již dnes 66 % VJP),*
7. *avšak v rámci hledání kompromisního řešení mezi potřebami individuální automobilové dopravy a preferencí městské hromadné dopravy na komunikační síti hl. m. Prahy není v tuto chvíli*
8. *i s ohledem na aktuální epidemickou situaci efektivní jej hromadně zavádět.*

K čemuž uvádíme:

ad 1.) Žádost TSK není součástí návrhu OOP a nebyla zveřejněna. Předchozí OOP bylo také vydáno na základě žádosti TSK. Není vysvětleno, proč TSK vydala v rozmezí půl roku obsahově zcela opačné žádosti.

ad 2) Předmětné usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy je adresováno samosprávě, nikoliv státní správě a tudíž je jako základ pro OOP irelevantní.

ad 3) Přílohou usnesení RHMP č. 2860/2020 je konkrétní odůvodnění trvalé platnosti VJP v řadě lokalit, s čímž je předkládaný návrh OOP v přímém rozporu.

ad 4) Potřebnost trvalé platnosti předmětných VJP již byla odůvodněna a veškeré připomínky veřejnosti, které vstupovaly do správního řízení, byly vypořádány v OOP MHMP-1630535/2020/O4/Kf ze dne 29. 10. 2020.

Veškerý další vyjádřený nesouhlas části veřejnosti (formou dopisů či mediálně), buď již neobsahuje jinou faktickou podstatu, než jaká již byla vypořádána v OOP MHMP-1630535/2020/O4/Kf a potom se na něj vztahuje vypořádání připomínek u předchozího OOP. Nebo – pokud vyjádření nesouhlasu veřejnosti takovou novou argumentaci oproti vypořádaným připomínkám obsahuje – tato argumentace není v návrhu tohoto OOP blíže specifikována. Pokud ji SSÚ zohledňuje, činí tak OOP nepřezkoumatelným.

ad 5) Citovanou analýzu společnosti ROPID jsme si vyžádali. Je totožná s přílohou usnesení RHMP č. 2860/2020. Tato příloha konkrétně odůvodňuje trvalou platnost VJP v řadě lokalit, s čímž je předkládaný návrh OOP v přímém rozporu.

ad 6) Silniční správní úřad zde přímo připouští, že vydává návrh OOP v rozporu s vlastním odborným názorem.

ad 7) Tento bod se nevztahuje ke změně okolností. Zájmy osobní ani veřejné dopravy navíc nejsou v odůvodnění dostatečně formulovány (viz další bod)

ad 8) Změněná epidemická situace nemůže být důvodem pro navržené změny. Návrh předchozího OOP (MHMP-1630535/2020/O4/Kf) byl podán již v červnu 2020, tedy v době, kdy již epidemie Covid probíhala a Praha právě vyšla z podstatně silnějšího poklesu intenzity dopravy než jaký probíhá od podzimu 2020.

Samotná epidemiologická situace naopak spíše odůvodňuje zachování trvalé platnosti VJP:

1. Intenzity automobilové dopravy nepřesahují běžný stav a není tedy důvod, aby byla zvyšována kapacita komunikací pro IAD.
2. Z epidemiologického hlediska je vhodné, když se lidé ve veřejné dopravě zdržují co nejkratší dobu, tedy panuje ještě silnější veřejný zájem na tom, aby veřejná doprava nebyla zpoždována. Naproti tomu případné zdržení uživatelů individuální dopravy (které je stejně spíše fiktivní, viz dále bod 2.1.) není přímým epidemiologickým rizikem.
3. Příklon k individuální dopravě daný epidemií se projevil také ve zvýšeném zájmu o individuální bezmotorovou dopravu. Návrh OOP omezující časovou platnost VJP je přitom v jasném rozporu se zájmem na bezpečnosti pěších a cyklistů (viz kap. 2.3).
4. Vyšší nároky jsou kladeny také na průjezdnost IZS, kterou trvalá platnost VJP podporuje.

Z výše uvedeného vyplývá, že změna okolností od vydání OOP MHMP-1630535/2020/O4/Kf není taková, aby zcela odlišný návrh OOP odůvodnila.

2. Nedostatečné a vnitřně rozporné odůvodnění

Správní orgán v odůvodnění uvádí:

Celodenní režim platnosti předmětného dopravního značení by sice podle správního orgánu byl i zde z hlediska preference BUS MHD užitečný (v režimu 24 hodin/7 dní v týdnu funguje již dnes 66 % VJP), avšak v rámci hledání kompromisního řešení mezi potřebami individuální automobilové dopravy a preferencí městské hromadné dopravy na komunikační síti hl. m. Prahy není v tuto chvíli i s ohledem na aktuální epidemickou situaci efektivní jej hromadně zavádět.

Toto odůvodnění je nedostatečné a vnitřně rozporné.

2.1. Potřeby automobilové dopravy nejsou jasně formulovány.

Již vzhledem k tomu lze návrh OOP považovat za nepřezkoumatelný. Lze se pouze domnívat, že uvažovanou potřebou pro individuální automobilovou dopravu tak, jak vyplývá z dopravní praxe, je možnost užití vyhrazeného jízdního pruhu mimo období jeho platnosti k souběžné jízdě nebo vzájemnému předjíždění motorových vozidel. První předpokládaná potřeba (souběžné jízdy) může být z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu různě významná v závislosti na intenzitách a řazení na obou koncích VJP a nelze ji použít jako paušální argument pro všechny navržené lokality.

Druhá předpokládaná potřeba (vzájemné předjíždění) dává smysl jen pro předjíždění pomalých vozidel, což je v obci s rychlostním limitem 50 km/h spíše vzácné. „Zájmem“ se tak zdá být daleko spíše předjíždění vozidel nad rámec rychlostního omezení, což ale není reálná potřeba. Naopak jde spíše o jednání ohrožující ostatní účastníky provozu, které by bezpečná dopravní infrastruktura neměla podporovat.

Z výše uvedeného vyplývá, že potřeby automobilové dopravy, kterými mohla argumentovat též veřejnost požadující omezení platnosti VJP, jsou zčásti v rozporu s požadavkem na bezpečnost provozu, zčásti závisí na charakteru jednotlivých lokalit. V žádném případě ale nejsou obecným důvodem pro skupinové omezení časové platnosti VJP.

Strategický plán formuluje vztah preference veřejné dopravy a plynulosti automobilové dopravy v cíli 1.5.A6:

Regulovat a řídit provoz automobilové dopravy

Dosáhnout nižší míry zatížení území automobilovou dopravou, která je v současnosti klíčovým poškozovatelem prostředí města

(...) úpravy komunikací, křižovatek a zlepšení organizace dopravy směřující ke zvýšení plynulosti provozu a zlepšení ovzduší v lokalitách, kde dochází k nárůstu znečištění ovzduší vlivem častých kongescí, přičemž úpravami nesmí dojít k neúměrnému zvýšení atraktivity pro průjezd nebo ke konfliktu s preferencí ekologicky příznivějších druhů doprav.¹

Z formulace je zřejmé, že zájem veřejné a bezmotorové dopravy má dle strategických dokumentů převážit zájem na plynulosti dopravy automobilové. Plošné zrušení časového omezení VJP je zjevně v rozporu s tímto krokem.

2.2. Opomíjení zájmu veřejné dopravy

Zájem veřejné dopravy nejsou v návrhu odůvodnění OOP formulovány. Přitom vyplývají z platných městských strategií (Například Strategický plán, cíl 1.5 A3 "Realizovat opatření pro preferenci tramvají a autobusů", 1.5 A4 "Zvyšovat komfort užívání veřejné dopravy". Návrh OOP je v rozporu s těmito body strategických dokumentů.

Zájem veřejné dopravy není formulován ani konkrétně pro jednotlivé lokality, a to i přes to, že tyto zájmy v podkladových materiálech (zejména analýze ROPID) pro část VJP formulované jsou.

¹ Podtrženo editorem.

Z podkladu ROPID, který je současně přílohou 11 usnesení Rady hl. m. Prahy č. 2860 ze dne 14. 12. 2020 vyplývá, že jednotlivé lokality byly odbornými orgány města individuálně posouzeny a v řadě konkrétních případů není znovuoobnovení časového omezení žádoucí z konkrétních důvodů, jako je zpoždování spojů veřejné dopravy v období mimo platnost VJP při současné regulaci vjezdu na Městský okruh, přítomnost přechodů pro chodce přes dva pruhy, a dalších.

2.3. Opomenutí zájmů bezmotorové dopravy.

Jakkoliv jsou VJP primárně záležitostí veřejné dopravy, v daném prostředí se pohybují také chodci a cyklisté a tak se jich dotýká také zájem na jejich bezpečnosti.

Pro chodce je bezpečnostním problémem nesignalizovaný přechod přes dva souběžné jízdní pruhy. Trvalá platnost VJP překonávání takových míst alespoň trochu usnadňuje.

Z hlediska cyklistické dopravy má trvalá platnost vyhrazených pruhů zřejmý pozitivní dopad na pocit bezpečí cyklistů, a to i v době dopravní špičky vzhledem k větší respektovanosti trvale platných pruhů. V lokalitách, kde je VJP součástí integrovaného cyklistického koridoru nebo je užíván ve významném směru cyklistické dopravy, je VJP fakticky součástí cyklistické infrastruktury a měl by být proto platný trvale.

Tyto zájmy nebyly v návrhu OOP ani formulovány, ani posouzeny pro jednotlivé lokality.

2.4. Nejsou individuálně posouzeny jednotlivé lokality

V návrhu OOP se uvádí:

Dále správní orgán navrhuje, aby případná úprava časového omezení ve VJP byla do budoucna řešena vždy jednotlivě (samostatně) pro každou lokalitu. Je potřeba, aby každá žádost o úpravu (změnu či odstranění) časového omezení v dotčeném úseku VJP na konkrétní pozemní komunikaci byla ze strany žadatele řádně odůvodněna s uvedením všech kladných i záporných aspektů navrhovaného záměru, tedy aby poskytovala dostatečný podklad pro její posouzení a případné vydání návrhu opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu.

S argumentem nezbytnosti posuzovat lokality individuálně se ztotožňujeme zejména vzhledem k nestabilitě oprávněného zájmu automobilové dopravy. Správní orgán ovšem následně stanoví časové omezení vyhrazených pruhů plošně, aniž by takové jednotlivé posouzení provedl. Přitom v podkladu pro návrh OOP, příloze č. 1 k usnesení Rady HMP č. 2860 ze dne 14. 12. 2020, jsou pro řadu lokalit uvedeny konkrétní důvody pro trvalou časovou platnost (přítomnost nesignalizovaných přechodů, zdržování spojů VHD mimo platnost VJP), na základě kterých v řadě lokalit zájem na trvalé platnosti VJP zjevně převažuje nad potenciálním zájmem automobilové dopravy.

Vzhledem k takto rozsáhlým nedostatkům v odůvodnění považujeme za nezbytné, aby SSÚ návrh OOP stáhl a případně přepracoval včetně individuálního odůvodnění jednotlivých lokalit.

3. Individuální posouzení jednotlivých VJP

V následující části jednotlivě posuzujeme časové omezení u lokalit uvedených v Návrhu OOP a na základě toho v konkrétních případech zvlášť odůvodňujeme ponechání vyhrazených pruhů bez časového omezení.

Významným faktorem je intenzita dopravy na souběžném jízdním pruhu. Časově neomezené vyhrazené jízdní pruhy jsou v Praze běžné na komunikacích s intenzitami do cca 13 tisíc vozidel za den (Michelská, Poděbradská, Tupolevova, Opatovská). Pruh souběžný s časově neomezeným VJP je ale technicky schopen pojmout i více než 20 tisíc vozidel za den, navazuje-li dostatečně kapacitní rozplet (Plzeňská, V Holešovičkách). Z hlediska plynulosti provozu tak není časové omezení vyhrazených pruhů významné při intenzitách do cca 13 tis. vozidel za den. Technicky je možné ponechat trvalou platnost pruhu až do intenzit kolem 20 tisíc vozidel za den.

Jako zcela nevhodné pro časové omezení uvažujeme následující případy:

1. Kdykoliv návaznosti vyžadují trvalou platnost (není předmětem řešených VJP, uvádíme pro úplnost)
2. Kdykoliv je vyhrazený pruh zahájen nebo ukončen sloučením s hlavním jízdním pruhem. (VJP umožněním souběžné jízdy nesnižuje počet přeježdění mezi pruhy).
3. Je-li přes vyhrazený pruh zřízen nesignalizovaný přechod pro chodce.
4. Je-li vyhrazený pruh součástí integrovaného cyklistického koridoru nebo je v daném koridoru zásadním cyklistickým spojením.
5. Dochází-li ke kongescím nepravidelně i v době mimo uvedenou dobu platnosti.
6. Nedosahují-li denní intenzity na jeden pruh (bez VHD) 13 tisíc vozidel.

Výše uvedené faktory indikují, že přínos omezení platnosti vyhrazeného jízdního pruhu buď reálně neexistuje, nebo nad ním převažuje zájem na bezpečnosti či pravidelnosti dopravy. Trvalý VJP je v takových případech v souladu se zásadami proporcionality.

Za indikátory toho, že časové omezení není nezbytné považujeme:

1. Maximální rychlost 50 km/h (s výjimkou strmých stoupání).
2. Průběžná zastávka bez zálivu ve VJP.
3. Denní intenzity na jeden pruh (bez VHD) nižší než 20 tisíc vozidel.

Za indikátory přijatelnosti časového omezení považujeme následující důvody:

1. Opakované rozřazování a seřazování vozidel na světelných signalizacích.
2. Maximální rychlost více než 50 km/h.
3. Zákaz jízdy bezmotorových vozidel na komunikaci.

Jednotlivé úseky jsou přehledně zhodnoceny v tabulce níže. Dále jsou jednotlivé úseky posouzeny včetně doporučení v případě, že dojde na individuální posouzení jednotlivých VJP. :

5a + 5b Strakonická a Nádražní

Jedná se o vjezd do ulice Nádražní směrem do centra, který je v době platnosti VJP pro ostatní dopravu zcela uzavřen. Denní intenzita ve směru do centra je 1400 vozidel mimo VHD, což je dáno tím, že v době platnosti VJP je ulice pro IAD zcela neprůjezdná.

- **Vyjmutí VJP 5a + 5b (Strakonická, Nádražní) z návrhu OOP navrhujeme dle nespecifických bodů připomínky a z důvodu sjednocení úpravy.**

9a U Santošky

Vyhrazený pruh vede v klesání, začíná i končí jedním jízdním pruhem a současně je přes něj v dolní části veden přechod pro chodce. Mimo dopravní špičku je možné využít VJP pro objíždění vozidel odbočujících vlevo do ulice U Nikolajky. Denní intenzita ve směru do centra je 10 500 vozidel mimo VHD. Vzhledem k přítomnosti přechodu pro chodce přes tři pruhy v dolní části ul. U Santošky zde existuje zájem na bezpečnosti pěší dopravy. Na VJP dále v ulici Ostrovského navazuje ochranný cyklopruh.

- **Vzhledem k tomu, že VJP 9a (U Santošky) začíná i končí jedním pruhem, vede přes něj nesignalizovaný přechod, a intenzity zde nepřesahují 13 tis. vozidel za den, navrhujeme jej vyřadit z návrhu OOP.**

9b Ostrovského

Vyhrazený jízdní pruh začíná jedním pruhem a končí před autobusovou zastávkou, která není v zastávkovém zálivu. Zastávkový označnický je asi 80 m před SSZ, ve kterém jsou dva jízdní pruhy přímo, konec VJP je ještě před zastávkou, více než 100 metrů před SSZ. Denní intenzita ve směru do centra je 10 500 vozidel mimo VHD.

Vzhledem ke vzdálenosti k SSZ a přítomnosti zastávky navrhujeme:

- **Vzhledem tomu, že VJP 9b (Ostrovského) obsahuje zastávku ve VJP a intenzity zde nepřesahují 13 tis. vozidel za den, navrhujeme jej vyřadit z návrhu OOP.**
- **Navrhujeme zvážit prodloužení VJP 9b „Ostrovského“ přes zastávkový záliv před ulici Kováků.**

10 Kukulova (Šafránecká – Podbělohorská)

Vyhrazený jízdní pruh (levý) délky cca 380 m vede ve stoupání a začíná a končí jedním pruhem. Denní intenzita ve směru do centra je 12 900 vozidel mimo VHD.

- **Vzhledem k tomu, že intenzity zde nepřesahují 13 tis. vozidel za den, navrhujeme vyjmutí VJP 10 (Kukulova) z návrhu OOP.**

11a Českobrodská (zast. U Kolonie–před SSZ Pod Táborem)

Vyhrazený jízdní pruh vede převážně v klesání, začíná z jednoho pruhu a končí 140 m před SSZ. Denní intenzita ve směru do centra je 15 500 vozidel mimo VHD, nachází se tedy v provozních limitech pro trvalý VJP.

- **Vzhledem k tomu, že VJP 11a (Českobrodská) začíná jedním pruhem, vede převážně v klesání a končí cca 140 m před SSZ Pod Táborem, není zde z hlediska IAD nutný důvod pro dva jízdní pruhy. Navrhujeme proto jeho vyřazení z návrhu OOP.**

11b Českobrodská (Horní Hrdlořezská–před SSZ Koněvova)

VJP začíná jedním pruhem, vede ve stoupání a končí cca 190 m před SSZ. Denní intenzita ve směru do centra je 13 200 vozidel mimo VHD, což je srovnatelné například s trvalým VJP v ulici Chilské.

- **Vzhledem k tomu, že intenzity na VJP 11b (Českobrodská před Koněvovou) přesahují jen mírně 13 tis. vozidel za den a jsou plně v provozních limitech pro časově neomezené VJP, navrhujeme jeho vyřazení z návrhu OOP.**

15 Horňátecká (Přemýšlenská–před SSZ Čimická)

VJP začíná za SSZ z jednoho přímého pruhu, vede v klesání a končí cca 150 m před SSZ s Čimickou, kde přímo pokračují dva průběžné jízdní pruhy. Denní intenzita ve směru do centra je 11 100 vozidel mimo VHD.

- **Vzhledem k tomu, že VJP 15 (Horňátecká) začíná jedním pruhem, vede v klesání, končí cca 150 m před SSZ s Čimickou a intenzity zde nepřesahují 13 tis. vozidel za den, není zde z hlediska IAD nutný důvod pro dva jízdní pruhy. Navrhujeme proto jeho vyřazení z návrhu OOP.**

17a + 17b Zálesí (Nad lesním divadlem–Sulická, Sulická–Štúrova)

VJP 17a začíná u ulice Nad lesním divadlem ze dvou jízdních pruhů, vede po rovině a končí cca 80 m před SSZ u přechodu před Štúrovou.

VJP 17b navazuje na VJP 17a za křižovatkou se Štúrovou. Začíná ze dvou jízdních pruhů, vede v klesání a končí cca 80 m před SSZ se Štúrovou. Denní intenzita ve směru k Vídeňské je 11 000 vozidel mimo VHD.

- **Vzhledem k tomu, že intenzity zde nepřesahují 13 tis. vozidel za den, navrhujeme vyjmutí VJP 17a + 17b (Zálesí) z návrhu OOP.**
- **Dále navrhujeme prověřit možnost zřízení souvislého VJP procházejícího pravým jízdním pruhem souvisle v úseku Nad lesním divadlem–Štúrova (včetně SSZ).**

26 K Horkám (K Jezeru / rampa-Selská)

VJP vzniká ukončením zařazovacího pruhu z místní komunikace, vede v mírném klesání a končí sloučením do jednoho pruhu cca 50 m před křižovatkou s ul. Selská. Denní intenzita ve směru do Hostivaře je 11 500 vozidel mimo VHD.

- **Vzhledem k tomu, že VJP 26 (K Horkám) začíná i končí jedním pruhem, vede v klesání a intenzity zde nepřesahují 13 tis. vozidel za den, není zde z hlediska IAD nutný důvod pro dva jízdni pruhy. Navrhujeme proto jeho vyřazení z návrhu OOP.**
- **Dále navrhujeme prověřit možnost prodloužení VJP oběma směry, tj. zkrátit na minimum řazení od ul. K Jezeru a prověřit možnost přeložení VJP do levé polohy a jeho prodloužení až po křižovátku s ul. Selskou.**

29 Soběslavská (Šrobárova-Votická)

Upozorňujeme, že daný VJP je v návrhu OOP chybně zařazen do SO Praha 10, ovšem ve skutečnosti se nachází na území MČ Praha 3 a tedy v SO Praha 3.

VJP začíná ze dvou jízdniých pruhů, vede ve stoupání a končí křižovatkou s Votickou ulicí, cca 100 m před SSZ s Vinohradskou, opět dvěma jízdniými pruhy. Denní intenzita ve směru do centra je 11 100 vozidel mimo VHD.

- **Vzhledem k tomu, že intenzity zde nepřesahují 13 tis. vozidel za den, navrhujeme vyjmutí VJP 29 (Soběslavská) z návrhu OOP.**
- **Dále navrhujeme prověřit možnost zřízení souvislého VJP procházejícího pravým jízdniím pruhem souvisle od křižovátky U Zdravotního ústavu x Bratří Čapků do Šrobárovy (včetně SSZ).**

32a Bohdalecká (Záběhlická-Bohdalec, před čerpací stanicí Shell)

VJP začíná ze dvou jízdniých pruhů, vede ve stoupání a končí před odbočením k čerpací stanicí Shell, opět dvěma jízdniými pruhy. Na úrovni čerpací stanice MOL je nesignalizovaný přechod pro chodce přes dva jízdni pruhy. Denní intenzita ve směru do centra je 20 100 vozidel mimo VHD.

- **Vzhledem k tomu, že VJP 32a (Bohdalecká) kříží nesignalizovaný přechod pro chodce a intenzita provozu trvalý VJP umožňuje, navrhujeme jeho vyřazení z návrhu OOP.**

34 Türkova (Litochlebské nám.-zast. Litochlebské nám.)

VJP začíná na výjezdu z okružní křižovátky Litochlebské náměstí a končí cca 40 m před přechodem pro chodce, kde je doprava stažena do jednoho pruhu. Odřazovací pruh na Litochlebském náměstí je velmi krátký (cca 20 m), souběžný výjezd vozidel z okružní křižovátky dvěma pruhy je tedy téměř neproveditelný. Celý úsek před přechodem potom je na bezpečné předjetí motorových vozidel relativně krátký. Denní intenzita ve směru do centra je 10 800 vozidel mimo VHD.

- **Vzhledem k tomu, že VJP 34 (Türkova) vychází z okružní křižovatky, končí stažením dopravy do jednoho pruhu a intenzity zde nepřesahují 13 tis. vozidel za den, není zde z hlediska IAD nutný důvod pro dva jízdni pruhy. Navrhujeme proto jeho vyřazení z návrhu OOP.**

41b Vídeňská z.c. (U krčského nádraží-výjezd z areálu cirkusů)

VJP začíná v místě dvoupruhové komunikace s cyklopruhem, vede ve stoupání a končí vjezdem do areálu před zastávkou Nemocnice Krč z.c. Vzhledem k návaznosti na cyklopruh zde VJP slouží také jako integrační opatření pro cyklistickou dopravu. Denní intenzita ve směru z centra je 21 000 vozidel mimo VHD, což je na hranici provozních parametrů pro trvalý VJP.

- **Vzhledem k tomu, že VJP 41b (Vídeňská z.c.) slouží také jako integrační cykloopatření a intenzity na něm nepřekračují provozní limit pro časově neomezený VJP, je žádoucí jeho nepřerušená platnost a navrhujeme proto jeho vyřazení z návrhu OOP.**

42 Vídeňská d.c. (Thomayerova-Zálesí, před SSZ)

VJP začíná řazením z jednoho pruhu a vede kolem zastávky Klárův ústav, která je bez zálivu. Denní intenzita ve směru do centra je 11 400 vozidel mimo VHD.

- **Vzhledem k tomu, že VJP 42 (Vídeňská, Klárův ústav) začíná jedním pruhem, prochází prostorem autobusové zastávky bez zálivu a intenzity zde nepřesahují 13 tis. vozidel za den, není zde z hlediska IAD nutný důvod pro dva jízdni pruhy. Navrhujeme proto jeho vyřazení z návrhu OOP.**

43a + 43b Vídeňská (zast. Nemocnice Krč-před SSZ U Krčského nádraží)

VJP začíná řazením ze dvou pruhů a končí cca 120 m před SSZ U Krčského lesa, v počátku řazení do 3 pruhů. Směrem do centra zde pokračuje piktokoridor, na který se lze napojit u ul. Thomayerovy, VJP tak není nedílnou součástí integrace. Denní intenzita ve směru do centra je 22 100 vozidel mimo VHD.

- **Vyjmutí VJP 43 a + 43 b (Vídeňská, nem. Krč) navrhujeme z důvodu sjednocení úpravy.**

46a + 46b Černokostelecká (Sazečská-Karosářská-zast. Průmyslová)

VJP začíná za čerpací stanicí MOL ze dvou jízdni pruhů. Prochází nesignalizovanou křižovatkou s Karosářskou, stoupá a končí cca 100 m před SSZ s Průmyslovou ulicí. Denní intenzita ve směru z centra je 13 200 vozidel mimo VHD, což je na horní hranici běžně realizovaných časově neomezených VJP.

U zastávek Malešická továrna a Na Homoli kříží VJP celkem tři přechody přes dva jízdni pruhy. Čtvrtý (a relativně nepřehledný) přechod přes dva jízdni pruhy je u zastávky Průmyslová. Speciálně kvůli tomuto přechodu je silně žádoucí zachovat platnost VJP po celý den.

- **Vzhledem k tomu, že VJP 46a + 46b (Černokostelecká) kříží celkem čtyři přechody pro chodce, není časové omezení platnosti tohoto VJP žádoucí. Intenzity zde jen mírně přesahují 13 tis. vozidel za den, provozně je tak neomezená platnost VJP bez problémů. Navrhujeme proto jeho vyřazení z návrhu OOP.**

62 Výstavní (Eukleidova (za)–Opatovská (před))

VJP vzniká ze zařazovacího JP z ulice Eukleidovy (na Výstavní je tedy pruh jeden), vede ve stoupání a končí stažením do jednoho pruhu před přechodem u okružní křižovatky s Opatovskou. Denní intenzita ve směru do centra je 13 400 vozidel mimo VHD. Před zřízením VJP zde byla vozovka pouze dvoupruhová, VJP vznikl částečně využitím širokých krajnic. Výstavní ulice je současně jedinou zpevněnou bezmotorovou cestou od Petrovic a Uhříněvsi na Jižní Město a je cyklisty využívána, zejména v úseku s VJP před křižovatkou s Exnárovou, odkud lze odbočit buď do Exnárovy nebo vpravo na starou asfaltovou cestu. V místě křížení s Exnárovou se hojně přechází na vyšlapanou cestu do Petrovic. Byť zde není přechod, jedná se o bezmotorovou vazbu, kterou dva souběžné jízdní pruhy pro IAD značně komplikují. Existuje tedy řada oprávněných důvodů pro neomezenou časovou platnost VJP.

- **Vzhledem k tomu, že VJP 62 (Výstavní) začíná a končí jedním průběžným pruhem a vznikla zvýšením počtu jízdních pruhů oproti předchozímu stavu, není zde z hlediska plynulosti IAD nutný důvod pro dva jízdní pruhy. Vzhledem k užívání ulice jako jediné zpevněné bezmotorové cesty od východu na Jižní město plní tento pruh také funkci cyklistické infrastruktury a tudíž není časové omezení platnosti tohoto VJP žádoucí. Intenzity zde jen mírně přesahují 13 tis. vozidel za den, provozně je tak neomezená platnost VJP bez problémů. Navrhujeme proto jeho vyřazení z návrhu OOP.**

64 Ankarská (Nad Markétou–Na Vypichu)

VJP začíná i končí jedním jízdním pruhem. Denní intenzita dosahuje 8 700 vozidel mimo VHD.

- **Vzhledem k tomu, že VJP 64 (Ankarská) začíná a končí jedním průběžným pruhem a denní intenzita v souběžném pruhu zdaleka nedosahuje 13 000 vozidel, není zde z hlediska plynulosti IAD nutný důvod pro dva jízdní pruhy. Navrhujeme proto jeho vyřazení z návrhu OOP.**

73a, 73b, 73c, 73d Evropská (z. Dědina–před ul. Vlastina / Přední–U Vozovny–Nad Džbánem+180 m)

Všechny úseky VJP začínají dvěma jízdními pruhy a končí opět dvěma jízdními pruhy před jednotlivými SSZ. Přechody pro chodce protínající VJP jsou vesměs signalizované.

Denní intenzity dosahují (směrem do centra) až 19 700 vozidel, což je přijatelné v rámci provozních parametrů časově neomezených VJP.

VJP 73d je v tabulce popsán nepřesně, navazuje na něj bez přerušení (a změny dopravního značení) v tabulce neuvedený VJP, ukončený až cca 80 m před SSZ na křižovatce s ul. Veleslavínskou. Změna dopravního režimu se tedy zjevně vztahuje i na tento VJP, který byl patrně zřízen dříve.

- **Vyjmutí VJP 73 a-d (Evropská) z návrhu OOP navrhujeme vzhledem k tomu, že intenzity zde nepřekračují provozní limit pro časově neomezený VJP a z důvodu sjednocení úpravy.**

85 U Vršovického hřbitova (podjezd železniční trati-Za sedmidomky)

VJP začíná i končí dvěma jízdními pruhy a vede ve výrazném stoupání. Denní intenzita dosahuje 15 400 vozidel mimo VHD.

- **Vyjmutí VJP 85 (U Vršovického hřbitova) z návrhu OOP navrhujeme vzhledem k tomu, že intenzity zde nepřekračují provozní limit pro časově neomezený VJP.**

95a, 95b, 95c Bohdalecká (před zast. Bohdalec-Brtnická)

VJP začíná i končí dvěma jízdními pruhy, vede v mírném klesání. Denní intenzita zde dosahuje 21 000 vozidel za den, což je na horní hranici v Praze se vyskytujících trvalých VJP. VJP protíná nesignalizovaný přechod pro chodce.

- **Vzhledem k tomu, že VJP 95a, 95b a 95c (Bohdalecká) kříží nesignalizovaný přechod pro chodce a intenzita provozu trvalý VJP umožňuje, navrhujeme jeho vyřazení z návrhu OOP.**

Závěr z individuálního posouzení

Posouzení jednotlivých úseků VJP shrnuje tabulka na následující straně.

Ze 30 hodnocených úseků jsou ve 20 případech zřejmé důvody pro celodenní platnost. Ze zbylých 10 případů (s tím, že jde pouze o čtyři lokality) jsou dva pruhy (Strakonická, Nádražní) záležitostí regulace vjezdu do Nádražní ulice s ohledem na kongesci ve Strakonické. V ostatních případech (Evropská, Vídeňská a U Vršovického hřbitova) jde o ulice s vysokými intenzitami automobilové dopravy, kde může docházet k nárazovému zpoždování veřejné dopravy kongescemi mimo dobu platnosti vyhrazených pruhů.

V návrhu OOP je tedy pouze několik jednotlivých případů, kdy jsou jisté důvody pro časové omezení vyhrazených pruhů. V takovém případě již téměř dává smysl, aby bylo řešení na území Prahy konzistentní a vyhrazené pruhy nebyly časově omezené vůbec.

Na základě individuálního posouzení jednotlivých VJP považujeme za nejvhodnější řešení sjednocení úpravy DZ a trvalou platnost VJP ve všech lokalitách, což ve výsledku vede ke stažení návrhu OOP.

Úsek		Důvody pro časově neomezenou platnost							Důvody pro časově omezenou platnost		
		Denní intenzita vozidel	JP vedle VJP	JP před VJP	JP za VJP	Přechod přes 2JP	Význam pro cyklo	Zast. ve VJP	Řazení před SSZ	Stoupání	70 km/h
5 a, b	Strakonická	1 400	0	1	1	-	-	-	n/a	-	-
9 a, b	U Santošky, Ostrovského	10 500	1	1	1	1x	ano	ano	1/2	-	-
10	Kukulova	12 900	1	1	1	-	-	-	-	ano	-
11 a	Českobrodská	15 500	1	1	2	-	-	-	1/1	-	-
11 b	Českobrodská	13 200	1	1	2	-	-	-	1/1	ano	-
15	Horňátecká	11 100	1	1	2	-	-	-	1/1	-	-
17 a, b	Zálesí	11 000	1	2	2	-	-	-	3/2	-	-
26	K Horkám	11 600	1	1	1	-	-	-	-	-	-
29	Soběslavská	11 100	1	2	2	-	-	-	1/1	ano	-
32 a	Bohdalecká d.c.	20 100	1	2	2	1x	-	-	2/1	ano	-
34	Tůrkova	10 800	1	2	1	-	-	-	-	-	-
41 b	Vídeňská z.c.	21 000	1	2	2	-	ano	-	2/1	ano	-
42	Vídeňská d.c. (Klárův ú.)	11 400	1	1	2	-	-	ano	1/2	-	-
43	Vídeňská d.c. Thom. nem.	22 100	1	2	3	-	-	-	2/1	-	-
46 a, b	Černokostelcká z.c.	13 200	1	2	2	4x	-	ano	2/2	ano	-
62	Výstavní	13 400	1	1	1	místo	ano	-	-	ano	70
64	Ankarská	8 700	1	1	1	-	-	-	-	-	-
73 a-d	Evropská d.c.	19 700	1	2	2	-	-	-	4/4	-	70
85	U Vrš. hřbitova z.c.	15 600	1	2	2	-	-	-	1/2	ano	-
95 a-c	Bohdalecká zc.	21 000	1	2	2	1x	-	-	2/1	-	-

Je úsek VJP vhodný pro trvalou platnost?

- Nepochybně vhodný pro VJP s trvalou platností (8 úseků)
- Převažují důvody pro VJP s trvalou platností (12 úseků)
- VJP s trvalou platností je možný (10 úseků)
- VJP s trvalou platností není vhodné zřídít (0 úseků)

Důvody pro neomezenou platnost:

- Rozhodně ano
- Spíše ano
- Spíše ne
- Nemá vliv

4 Návrh

Vzhledem k tomu, že

- změna okolností od vydání OOP MHMP-1630535/2020/O4/Kf včetně epidemiologické situace či vyjádřeného postoje veřejnosti není taková, aby nový a zcela protichůdný návrh OOP dostatečně odůvodnila (kap. 1.),
- návrh OOP v odůvodnění doporučuje individuální posouzení jednotlivých VJP, ale nečiní tak (kap. 2.4.),
- část VJP byla individuálně posouzena v podkladu pro návrh OOP (Příloha č. 1 k usnesení Rady HMP č. 2860 ze dne 14. 12. 2020), návrh OOP to ale nereflektuje (kap. 2.4.),
- Silniční správní úřad uvádí, že tento návrh OOP vydává v rozporu se svým odborným názorem (kap. 1. bod 6),
- návrh OOP je v rozporu s konkrétními body Strategického plánu hlavního města Prahy (kap. 2.1 a 2.2),
- zájmy jednotlivých účastníků provozu nejsou v odůvodnění návrhu OOP dostatečně specifikovány (kap. 2.1. a 2.2.),
- zájmy bezmotorových účastníků provozu jsou v návrhu OOP a jeho odůvodnění zcela opomenuty (kap. 2.3.),
- zájmy individuální automobilové dopravy jsou návrhem OOP ve většině VJP neproporciálně nadřazeny zájmům veřejné a bezmotorové dopravy (kap. 3.),
- a z individuálního posouzení jednotlivých VJP vychází jako logické řešení sjednocení úpravy na trvalé platnosti všech VJP (kap. 3, závěr),

žádáme o stažení návrhu OOP s tím, že žádné OOP nebude vydáno.

V případě, že by na základě tohoto návrhu mělo být OOP pro některé nebo všechny VJP vydáno, žádáme v odůvodnění

1. formulovat pro každou navrženou lokalitu VJP zájmy jednotlivých druhů dopravy (automobilová, veřejná, pěší, cyklistická) na základě místních podmínek,
2. individuálně posoudit proporciálnost těchto zájmů s přihlédnutím k analýze uvedené v Příloze č. 1 k usnesení Rady HMP č. 2860 ze dne 14. 12. 2020 a naší připomínce v kap. 3., a
3. stanovit případné časové omezení individuálně na základě tohoto posouzení a s ohledem na vhodnost sjednocení úpravy na území Prahy.

Za spolek Auto*Mat

Mgr. Martin Šotola, martin.sotola@auto-mat.cz

Vyřizuje Ing. Vratislav Filler, Ph.D., vratislav.filler@auto-mat.cz, tel. 776 362 395