



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

Váš dopis zn./ze dne:

Vyřizuje/linka/tel.:

Č. j.:

Filip Kolerus, Ing.

MHMP-1630535/2020/O4/Kf

236004399

Spis. zn.:

Počet listů/příloh: 7/1

S-MHMP 914910/2020PKD

Datum:

29. 10. 2020

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“), na základě žádosti Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s. č.j. TSK/18950/20/2002 ze dne 10. 6. 2020, po projednání s dotčeným orgánem Policie ČR, Krajského ředitelství Policie hl. m. Prahy, odboru služby dopravní policie, č.j. KRPA 166872-1/ČJ-2020-0000DŽ ze dne 16. 7. 2020 a oznámení o návrhu opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích č.j. 1223642/2020/O4/Kf ze dne 6. 8. 2020

vydává

podle ust. § 77 odst. 1 písm. c), odst. 5 a § 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 pozemních komunikacích

spočívající ve **zrušení časového omezení ve vyhrazených jízdních pruzích** odstraněním svislého dopravního značení E 13 s příslušným časovým omezením umístěného pod DZ IP 20a a doplňujících úpravách stávajícího dopravního značení ve vztahu k vyhrazeným jízdním pruhům na dotčených pozemních komunikacích ve správních obvodech MČ Praha 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 18 s termínem realizace **do 1. 12. 2020** dle příložené dokumentace, která je nedílnou součástí tohoto opatření, za níže uvedených podmínek:

1. **úprava dodatkové tabulky vztahující se k jízdě vozidel taxi ve vyhrazených jízdních pruzích** změnou stávajícího textu: „**POUZE TAXI SE ZÁKAZNÍKEM SPLŇUJÍCÍ POŽADAVKY VYHLÁŠKY Č. 3/2012 SB. HL. M. PRAHY**“ na nový text: „**TAXI SE STŘEŠNÍ SVÍTLNOU A ZÁKAZNÍKEM**“ **se tímto opatřením obecné povahy nestanovuje** (viz odůvodnění – připomínka B).
2. Realizace místní úpravy provozu daná tímto opatřením obecné povahy bude provedena odbornou firmou v souladu s příloženou dokumentací, prováděcí vyhláškou k zákonu o silničním provozu, příslušnými normami a technickými podmínkami. **Příložená projektová dokumentace dopravního značení vzhledem ke skutečnosti uvedené**

v bodě 1 těchto podmínek bude realizována pouze v části uvedené v předmětu tohoto opatření obecné povahy.

3. Případné budoucí úpravy a změny dopravního značení mohou být realizovány pouze na základě nově vydaného stanovení místní úpravy provozu.
4. Opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu nebude nahrazovat povolení, stanovisko, posouzení, případně jiné opatření dotčeného správního úřadu vyžadované zvláštními předpisy.

Odůvodnění:

Dne 12. 6. 2020 podala společnost Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., IČ 03447286, se sídlem Řásnovka 770/8, 110 00 Praha 1, žádost ze dne 10. 6. 2020 o stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích ve věci zrušení časového omezení ve vyhrazených jízdních pružích a změny dodatkové tabulky pro vozidla taxi společně s projektovou dokumentací dopravního značení, která byla dále doplňována a upravována.

Důvodem pro zrušení časového omezení ve vyhrazených jízdních pružích (VJP) pro BUS, MP, IZS, vozidla taxislužby a cyklisty je především umožnění preference uvedených druhů vozidel, zejména autobusů městské hromadné dopravy, a to i v případě vyšších intenzit provozu mimo špičková období pracovních dní, tj. například tehdy, když se VJP nachází na objížděné trase za uzavřenou komunikací nebo při víkendovém cestování obyvatel mimo město. Se stávajícím časovým omezením ve VJP v různých částech dne je také spojen proměnný dopravní režim například v místech ukončení VJP, řazení před křižovatkami a před přechody pro chodce, což činí provoz na komunikaci nepřehledným a nesrozumitelným pro všechny jeho účastníky – motoristy, cyklisty, chodce atd. Z pohledu cyklistické dopravy je přínosem neomezené platnosti sdružených vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy a jízdní kola vyšší bezpečnost provozu cyklistů, protože je trvale zajištěn větší boční odstup od ostatních vozidel ve vedlejším jízdním pruhu a snižuje se tak počet interakcí se souběžně projíždějícími vozidly. Opatření přináší i pozitivní dopad pro chodce na nesignalizovaných přechodech přes dva jízdní pruhy, neboť trvalé vyhrazení jednoho jízdního pruhu jen pro malou skupinu vozidel zvyšuje bezpečnost přecházení. Realizací předmětného opatření celkově dojde ke zjednodušení, zpřehlednění a sjednocení dopravního značení (nemalý počet VJP na komunikacích hl. m. Prahy dnes v režimu bez časového omezení běžně funguje), čímž bude také umožněna lepší kontrolovatelnost a vymahatelnost stanoveného dopravního režimu.

Opatření má platit na místních komunikacích I. a II. třídy, kde se vyhrazené jízdní pruhy, jež jsou předmětem tohoto OOP, nachází, se souhlasem příslušných správních úřadů pro dotčené MK nižší třídy (ÚMČ Praha 5, 8, 15, 18 ze dne 25. 6. 2020, ÚMČ Praha 10 ze dne 30. 6. 2020, ÚMČ Praha 6 ze dne 6. 7. 2020).

Na základě podané žádosti správní orgán vydal oznámení o návrhu opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích s výzvou k uplatnění připomínek nebo námitek č.j. MHMP-1223642/2020/O4/Kf ze dne 6. 8. 2020, které bylo vyvěšeno na úřední desce Magistrátu hl. m. Prahy ve dnech 10. 8. 2020 –25. 8. 2020.

K dokumentaci dopravního značení se před vydáním návrhu opatření vyjádřil na základě žádosti správního orgánu dotčený orgán Policie ČR, Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy, Odboru služby dopravní policie ve svém stanovisku ze dne 16. 7. 2020, v němž uvedl následující výhrady:

„Žádost na odstranění časového omezení ve vyhrazených jízdních pružích (dále jen VJP) není podložena řádným zdůvodněním nebo alespoň úvahou o nezbytnosti tohoto návrhu. Původním záměrem zřízení VJP je preference MHD v čase dopravních špiček – tedy eliminace dopadu dopravních kongescí na jízdní dobu autobusových spojů. Mimo dopravní špičky není tohoto DZ třeba, a tudíž není splněn základní atribut pro instalaci jakéhokoli DZ- nezbytnost a účelnost (viz. §78 odst. 2, zák. č. 361/2000Sb.).“

K tomu uvádíme, že bližší zdůvodnění požadavku na zrušení časového omezení ve vyhrazených jízdních pružích bylo následně obsahem odůvodnění návrhu opatření obecné povahy v předmětné věci.

„K odstranění časového omezení ve VJP by mělo být přistupováno jednotlivě, u konkrétních lokalit, a pouze na základě řádného zdůvodnění.“

K tomu uvádíme, že odstranění časového omezení ve VJP je z důvodu zajištění preference vybraných druhů vozidel, zejména pak městské hromadné dopravy, aplikováno plošně a v souladu s ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, kap. 8.1.2. Preference zejména hromadné dopravy, a dále dopravy cyklistické, vč. zvýšení bezpečnosti cyklistů ve VJP a chodců na stávajících přechodech pro chodce přes více než jeden jízdní pruh v jednom směru jízdy, je důvodem zavedení navrhovaného opatření tak, jak je uvedeno v odůvodnění návrhu OOP.

„Negativem zrušení časového omezení platnosti VJP z hlediska bezpečnosti provozu je fakt, že řidiči jsou nadbytečně nuceni k přejíždění mezi jízdními pruhy a provoz v jízdním pruhu přilehlém k VJP je nadbytečně zahušťován (vozidla mají mezi sebou menší odstupy, než kdyby byl dopravní proud rozložen do více JP).“

K tomu uvádíme, že řidiči jsou nuceni k přejíždění mezi jízdními pruhy pouze z důvodu zajištění preference vybraných druhů vozidel ve VJP. Souhlasíme s konstatováním, že dochází k zahušťování dopravního provozu v jednom jízdním pruhu, což ale současně vede k homogenizaci dopravního proudu, zanikají tak mezikřižovatkové úseky umožňující souběžnou jízdu se vzájemným předjížděním vozidel, které je zejména na krátkých vzdálenostech a při stoupající intenzitě provozu samo o sobě značně rizikovým faktorem pro vznik dopravní nehody. Navržené opatření tak kromě zajištění preference vybraných druhů vozidel přispívá ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků provozu na pozemních komunikacích, včetně nejzranitelnějších skupin chodců a cyklistů. Správní orgán z výše uvedených důvodů nepovažuje navržené opatření za nadbytečné.

„Celkově je návrh (mapa + tabulka + seznam značek) málo podrobný a neřeší detailní umístění jednotlivých DZ a soulad s požadavky TP65 a TP169 (např. ul. Bohdalecká - 95c - umístění nové IP20b na SVO 001702 je v bezprostřední blízkosti stávající IP6). V některých případech dochází k nesouladu navrženého SDZ a stávajícího VDZ (např. ul. Zálesí – 17a). Tam kde je změna rozsáhlejší (např. dochází k úpravě řazení v křižovatce) požadujeme návrh předložit v detailním provedení – (zákres změn do dopravní situace). V ul. Nádražní doporučujeme rozšíření rozsahu vozidel, jimž je umožněno odbočení a vjezd o MP a IZS. DZ B1 doporučujeme nahradit za DZ B11 – snížení počtu značení na jednom sloupku o E13 „MIMO symb. kolo.“

K tomu uvádíme, že úroveň podrobnosti předkládané projektové dokumentace dle našeho posouzení odpovídá účelu a charakteru navrhovaného opatření. Svislé dopravní značení, kterým byl vyznačen vyhrazený jízdní pruh na ulici Bohdalecké, směr Chodov, bylo stanoveno již dříve, a to opatřením obecné povahy č.j. MHMP-2206589/2019/O4/Kf ze dne 11.11.2019 po projednání s dotčeným orgánem Policie ČR, tudíž zkoumání souladu jeho osazení s příslušnými technickými předpisy nespadá do kompetence tohoto OOP. Nesoulad navrženého způsobu dopravního značení a stávající místní úpravy provozu na ulici Zálesí byl odstraněn, detailní situace DZ se stala součástí přílohy návrhu OOP. Dopravní značení B 1 v ul. Nádražní bylo v PD nahrazeno dopravním značením B 11 s umožněním vjezdu také vozidlům městské policie a integrovaného záchranného systému.

K návrhu opatření obecné povahy v zákonem dané lhůtě podaly **připomínky** následující osoby a subjekty:

[REDACTED]

Správní orgán se obdržnými připomínkami zabýval a níže se s nimi v bodech A – J v souladu s ust. § 172 správního řádu vypořádal.

A) [REDACTED]

„V uvedeném seznamu postrádám úsek od stanice Kavalírka - Plzeňská ulice, který pokračuje přes ulici Vrchlického a Duškovu. Tento úsek je vyjmutý z návrhu opatření obecné povahy. Dovoluji si podat připomínku s návrhem zahrnutí i výše popsaného úseku. V dopravní špičce je tento úsek regulován a mimo špičku je již intenzita dopravy nižší a není třeba v uvedeném úseku mít časovou výjimku, kdy vyhrazený pruh neplatí, a je to zbytečně matoucí, a zároveň i značně zneužíváno projíždějícími automobilisty v časech, kdy se blíží začátek/konec omezení.“

K tomu uvádíme, že ne všechny úseky VJP v Praze jsou obsahem předmětného návrhu OOP. Některé jsou řešeny v rámci již dříve samostatně projednávaných projektů stanovení místních úprav provozu na pozemních komunikacích, o jejichž vydání byl příslušný správní úřad požádán v době před obdržением žádosti ve věci, která je řešena tímto OOP. To je případ i uvedeného úseku VJP v ul. Plzeňská – Vrchlického – Duškova, kde má být zrušení časového omezení také realizováno.

Připomínku tímto považujeme za vypořádanou.

B) [redacted] (připomínka k úpravě textu v dodatkové tabulce k taxi)

[redacted] dovozuje skutečnost, že návrhem OOP může být dotčena na svých právech, povinnostech a zájmech na základě toho, že [redacted] poskytuje lokální podporu uživatelům mobilní aplikace s názvem [redacted] provozované estonskou společností [redacted] (dále jen „mobilní aplikace“). Prostřednictvím mobilní aplikace poskytují její uživatelé tzv. taxislužbu na základě objednávky provedené elektronickými prostředky dle ust. § 21, odst. 6 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, v platném znění. Je v zájmu [redacted] zajistit, aby české orgány veřejné moci přistupovaly k uživatelům mobilní aplikace nediskriminačně a aby nedocházelo k nedůvodnému a nepřiměřenému omezování jejich samostatné podnikatelské činnosti, jelikož míra ekonomického smyslu provozu mobilní aplikace je přímo závislá na míře úspěchu podnikatelské činnosti uživatelů mobilní aplikace. Návrh OOP předpokládá, že mimo jiné dojde k úpravě dodatkové tabulky vztahující se k jízdě vozidel taxi ve vyhrazených jízdních pruzích změnou stávajícího textu „**POUZE TAXI SE ZÁKAZNÍKEM SPLŇUJÍCÍ POŽADAVKY VYHLÁŠKY Č. 3/2012 SB. HL. M. PRAHY**“ na nový text: „**TAXI SE STŘEŠNÍ SVÍTLNOU A ZÁKAZNÍKEM**“ a související úpravou stávajícího dopravního značení na dotčených pozemních komunikacích ve správních obvodech MČ Praha 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 18, dle přiložené dokumentace. Společnost [redacted] takový návrh považuje za diskriminační a navrhuje, aby nový text zněl následovně: „**TAXI S EVIDENČNÍ NÁLEPKOU VOZIDLA TAXISLUŽBY A ZÁKAZNÍKEM**“ ...“

K tomu uvádíme, že na základě výše uvedené připomínky správní orgán rozhodl, že změna textu na dodatkové tabulce pro vozidla taxi (ani ta uvedená v návrhu OOP, ani ta navržená připomínkující společností) nebude tímto OOP stanovena. Správní orgán s ohledem na tuto připomínku a aktuální právní předpisy bude muset otázku vyznačení vyhrazených jízdních pruhů pro vozidla taxislužby ve vztahu k potřebám hl. m. Prahy v oblasti preference městské hromadné dopravy znovu důkladně zvážit a teprve následně rozhodnout o vydání nového stanovení místní úpravy provozu.

Připomínku tímto považujeme za vypořádanou.

C) [redacted] (připomínky k vymezení vozidel ve VJP)

„Ve většině případů je mezi vozidly, pro něž je pruh vyhrazen, autobus jako druh vozidla bez ohledu na účel jízdy. U několika typů značek však figuruje MHD bez ohledu na druh vozidla (č. 29, 33) nebo bus pouze MHD (č. 27, 30), aniž by z odůvodnění byl patrný důvod odchylky. V lokalitě 81 b jde o odchylku bez podstatnějších dopadů kromě rozporu mezi značkami 7 a 27, nejsou tudíž vedeny autobusové linky mimo MHD a na jiné jízdy autobusů nemá úprava zásadní vliv. V lokalitě 5a a 5b je provoz i příměstských linek Pražské integrované dopravy, tedy nad rámec MHD, kterým by neměl být vyhrazený pruh odepřen, ale navrhovaná úprava jim použití pruhu nedovoluje. Naopak na tramvaje se DZ B 11 stejně nevztahuje, motorová vozidla jiná než autobusy zde MHD nezajišťují. Navrhují u typů značek 27, 29, 30 a 33 změnit ve vymezení vozidel MHD a bus MHD na bus shodně s ostatními případy; není-li to přijatelné, rozšířit vymezení z MHD na veškeré autobusové linky a v odůvodnění uvést, proč jsou některé lokality upraveny odlišně.“

K tomu uvádíme, že MHD je nutno považovat za obecný název pro linky veřejné hromadné dopravy společně obsluhující území města, tedy jak městské autobusové linky, tak i ty příměstské. I s ohledem na nedávné a neuzavřené diskuse o názvu (značce) integrovaného systému hromadné dopravy pro hl. m. Prahu a Středočeský kraj (nyní PID - Pražská integrovaná doprava) je vhodnější ponechat obecnější a obecně známý pojem. Dále uvádíme, že z výše uvedeného podnětu bylo do dokumentace DZ zapracováno následující:

1. z dopravního značení IP 19 (č. 27) v místě 81b na komunikaci Úvalská byl z dodatkové tabulky E 13 vypuštěn text „MHD“, čímž byl odstraněn rozpor s dopravním značením IP 20a (č. 7) v místě 81a, 81c, na jehož základě je umožněno užití VJP všemi autobusy, tedy i těmi mimo síť městské hromadné dopravy,
2. do dopravního značení E 13 pod B 11 (č. 29) v místě 5b na komunikaci Nádražní a E 13 pod B 11 v IP 19 (č. 33) v místě 5a na komunikaci Strakonická doplněn text „BUS MP IZS“ (v místě 5b navíc i „symbol jízdního kola“ kvůli souladu s B 11; v místě 5a v E 13 pod B 24b – č. 30 jen „MP IZS“, E 13 již „BUS“ obsahuje); důvodem pro uvedení spojení „BUS MHD“ v tomto případě je fakt, že umožnění odbočení jiných autobusů z ulice Strakonická do ulice Nádražní než těch, které jsou součástí sítě linek veřejné hromadné dopravy (městských a příměstských), zde není s ohledem na preferenční opatření pro BUS MIID v této světelně řízené křižovatce žádoucí.

Připomínky tímto považujeme za vypořádané.

D) [REDAKCE] (připomínky ke zrušení časového omezení)

„Jakožto občan ČR s trvalým pobytem v Praze; osoba svého času podnikající v osobní individuální automobilové přepravě - 5 let a nyní 1,5 roku řidič městské hromadné autobusové dopravy; majitel a denní uživatel osobního vozidla rezolutně nesouhlasím s rušením časového omezení ve vyhrazených jízdních pružích - neboli zavedení celodenní platnosti vyhrazených pruhů. Toto opatření povede k ještě většímu zahuštění dopravy, prodloužení dopravních kolon a celkovému omezení a zkomplikování dopravy na území celého města s jen nepatrným pozitivním dopadem pro upřednostňované druhy dopravy. Oproti stávajícímu stavu by bylo naopak žádoucí vyhrazené pruhy zkracovat, třeba i se stávající časovou platností v době dopravní špičky. Docházelo by pak k efektivnější distribuci provozu na co nejdelších úsecích do co nejvíce jízdních pruhů.

K tomu uvádíme, že opatření je zaváděno vzhledem k dlouhodobě narůstajícím intenzitám individuální motorové dopravy, změně distribuce dopravních špiček jak při mimořádných dopravních stavech, tak například v reakci na restriktivní opatření přijatá v souvislosti s omezením šíření nemoci COVID-19. Cílem opatření je preference vybraných druhů vozidel a zvýšení bezpečnosti cyklistů a chodců jako nejzranitelnějších účastníků provozu na pozemních komunikacích. Navržené opatření je mimo jiné v souladu s ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, kap. 8.1.2, která stanoví, že: „Příčné uspořádání prostoru místní komunikace musí odpovídat jeho funkci v obci, funkční skupině a požadované výkonnosti (...), musí vytvořit příznivé podmínky jednotlivým účastníkům provozu v tomto pořadí důležitosti: chodci, veřejná doprava, cyklisté, motorová vozidla. Z těchto důvodů správní orgán nesouhlasí s namítanou potřebou co největší distribuce provozu na co nejdelších úsecích do co nejvíce jízdních pruhů, jelikož takové opatření nevede k zajištění výše uvedených cílů.

„Dále se nelze ubránit dojmů, že tento mnou rozporovaný návrh povede ke zvýšení šikany osob, které se zcela právoplatně rozhodly dopravovat osobním vozidlem a také nelze netušit záměr zvýšit tímto úskočným způsobem příjem městské pokladny o částky vybrané na pokutách za nerespektování těchto nesmyslných dopravních omezení. Směřujeme k liberalizaci dopravy a zaměříme se na skutečná řešení - výstavbu Pražského okruhu a výstavbu záchytných parkovišť.“

K tomu uvádíme, že u navržených opatření nelze vyloučit negativní dopady na plynulost provozu individuální motorovou dopravu, což je však přímým důsledkem preference vybraných druhů vozidel, zejména hromadné dopravy, cyklistů a chodců. Preference těchto druhů dopravy je motivována snahou zajistit udržitelnou dopravní obslužnost hl. m. Prahy jako celku a bezpečnost méně chráněných účastníků provozu na pozemních komunikacích, tedy cyklistů a chodců. Navržené opatření skutečně zvýší přehlednost a kontrolovatelnost užitého dopravního značení. Sankce plynoucí z nedodržování platných právních předpisů jsou zákonným nástrojem určeným k vynucování práv a povinností všech účastníků provozu na pozemních komunikacích a vzhledem ke kodifikovanému procesu stanovení dopravního značení nelze předpokládat, že důvodem místní úpravy provozu na pozemních komunikacích je sankcionovat účastníky provozu na pozemních komunikacích. Navržené opatření nemá souvislost s výstavbou Pražského okruhu a výstavbou záchytných parkovišť, která jsou dle platných strategických dokumentů dopravními prioritami hl. m. Prahy.

Připomínky tímto považujeme za vypořádané.

E) [REDAKCE] (připomínky ke zrušení časového omezení)

„Připomínky uplatňují k té části Návrhu, která spočívá ve zrušení časového omezení platnosti vyhrazení jízdního pruhu na velkém množství míst po celé Praze. Návrh je jednak zcela nedostatečně podložen a odůvodněn, tedy jako takový vůbec nesplňuje podmínky kladené na akty veřejné správy, za druhé je také věcně chybný a nesprávný. Jsem rozený Pražák, který běžně využívá hromadnou dopravu, ale také musí někdy projíždět Prahou autem, kdy vidí a zažívá naprostý nedostatek řidičských schopností u řady řidičů, kteří se, mimo jiné, neumí řadit do pruhů a pomalu se rozjíždějí v křižovatce, čímž způsobují snížení průjezdu vozidel, takže se tvoří kolona, která ucpe i další křižovatky a ulice, stojící a popojíždějící auta produkují množství tepla, splodin i hluku. Větší propustnost dopravy zajišťují pouze komunikace s dvěma pruhy v jednom směru, které jsou typicky podstatnými dopravními tepnami města. V těchto místech začaly být v posledních letech ovšem umísťovány vyhrazené jízdní pruhy, které sice zrychlí průjezd autobusů a taxíků, ale ještě zhorší kolony osobních aut a tedy i související efekty – teplo, splodiny, hluk a navíc stres řidičů těchto aut. Přišlo mi zcela logické, že vyhrazení pruhu pro autobusy je omezeno pouze na určitou (byť z mého pohledu dost přehnaně dlouhou) dobu dopravních špiček (typicky 6 - 10 a 14 - 19). Protože v tomto smyslu plní daný pruh efektivně svou funkci. V době špičky propustí autobus (byť za cenu kolon osobáků) a v době mimo špičku umožňuje využití i osobními vozy, zvyšuje propustnost dopravy, umožňuje předjet pomalé vozidlo a tím limituje výše uvedené negativní jevy (hluk, splodiny, teplo, stres). Současný Návrh ale cílí na naprosto neodůvodněné a nesmyslné zrušení tohoto časového omezení platnosti vyhrazeného pruhu.“

K tomu uvádíme, že po formální stránce se neztotožňujeme s tvrzením, že množství negativních externalit individuální motorové dopravy je způsobeno pouze délkou jejich kolon. Primární příčinu považujeme za vhodné hledat spíše v množství vozidel než v pouhé organizaci provozu. Je dobře popsán jev tzv. dopravní indukce, kdy budování nové infrastruktury pro některý z druhů dopravy zvyšuje komfort a atraktivitu jejího užívání, čímž způsobuje vyšší poptávku po tomto druhu dopravy, ale také externality s ním spojené. Vysoká míra dopravní indukce následně vyvolává další požadavky na zkvalitňování dotčené infrastruktury. Pouze upozorňujeme, že předmětem tohoto návrhu je zkvalitňování dopravní infrastruktury pro veřejnou dopravu. Současně konstatujeme, že pokud řidiči nejsou schopni se dle podané námítky zařadit do jízdního pruhu či zastavit či rozjet vozidlo, neměli by být držiteli platného řidičského oprávnění příslušné skupiny. Po věcné stránce konstatujeme závažný vnitřní rozpor v připomínce. Pokud by mimo špičku, tedy mimo dobu současného časového omezení VJP, skutečně nebyly problémy s plynulostí provozu, nevystávala by potřeba jízdy ve dvou (více) jízdních pružích a nebyl by tak důvod rozporovat vyhrazení jednoho jízdního pruhu pro vybrané druhy vozidel. V této souvislosti nezpochybňujeme nárok na zajištění dopravní dostupnosti pro individuální motorovou dopravu, ale upozorňujeme například na potřebu zajištění stabilního dodržování jízdních řádů prostředky městské hromadné dopravy, což je jedním z hlavních předpokladů pro její využívání cestující veřejností. Z uvedených důvodů tuto část připomínky neakceptujeme.

„Obecně platí, že orgány veřejné správy by měly do práv občanů zasahovat pouze v nezbytném rozsahu a po vyhodnocení přínosů a negativ svého opatření. Návrh nic takového nedělá, jeho odůvodnění je zcela nedostatečné a jako takový nemůže Návrh vůbec obstát. Je tomu tak konkrétně hlavně proto, že Návrh toto zrušení navrhuje na desítkách stanovišť po celé Praze, a to bez jakéhokoliv zhodnocení dopravní situace konkrétních míst. Takový Návrh, aby splňoval podmínky právního řádu, musí být podložen fakty, tedy bych očekával ke každému místu analýzu počtu aut a míry ucpanosti, časy zpoždění autobusů mimo vyhrazené časy tím způsobené, počty nehod v daném úseku, apod. Nic takového Návrh neuvádí, pouze jaksi obecně stanoví, co si zřejmě autor Návrhu myslí, že by mohlo být použito jako argumenty pro zrušení časového omezení (viz specificky rozbor odůvodnění níže). Dělá to však zcela bez ohledu na situaci konkrétních míst, která přece musí být nejpodstatnější při úpravě silničního provozu! Řada těchto vyhrazených pruhů je umístěna na komunikacích I. třídy, které přece logicky mají sloužit k přesunu většího množství aut! Dopad na osobní auta přitom Návrh nijak neřeší. Ani se nepokusil poměřit zásad do práv řidičů a obyvatel s přínosem navrhovaného opatření! Skutečně mají v nedělním odpolední na hlavním tahu na Strakonice nebo na výpadovce na sever auta stát v koloně v jednom pruhu zatímco v druhém pruhu nic nejede, jelikož hustota veřejné dopravy v tomto čase vůbec velká? Skutečně chceme na těchto místech argumentovat větší bezpečností

pro cyklisty, když budou mít trvale vyznačen svůj jízdní pruh? Na silnici první třídy rozumný cyklista nejezdí, někde ani nemůže, přesto se takto snaží. Návrh sám sebe odůvodnit.”

K tomu uvádíme, že důvodem návrhu je zajištění preference vybraných druhů dopravy, zejména dopravy hromadné tak, jak je tvrzeno v odůvodnění navrhovaného opatření. Konstatujeme, že preference vybraných druhů vozidel je zaváděna v podobě zrušení časového omezení současných VJP a v souladu s platnými technickými předpisy, zejména v souladu s ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, kap. 8.1.2, která stanoví, že: „Příčné uspořádání prostoru místní komunikace musí odpovídat jeho funkci v obci, funkční skupině a požadované výkonnosti (...), musí vytvořit příznivé podmínky jednotlivým účastníkům provozu v tomto pořadí důležitosti: chodci, veřejná doprava, cyklisté, motorová vozidla. Uvedené je v souladu i s platnými koncepčními dokumenty na úrovni České republiky, tedy zejména Dopravní politikou ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050, zveřejněnou na webových stránkách Ministerstva dopravy ČR. Na úrovni hlavního města Prahy se jedná zejména o Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, zveřejněný např. na webových stránkách hl. m. Prahy. Tyto dokumenty deklarují veřejný zájem pro oblast dopravy, se kterým je preference hromadné dopravy v navrhované podobě zrušení časového omezení ve vyhrazených jízdních pružích pro MHD a vybrané druhy vozidel v souladu. Z uvedeného důvodu nejsou posuzovány jednotlivé lokality ve formě analýz, vyčíslení časové ztráty osobních vozidel v porovnání s časovým ziskem preferovaných druhů vozidel a kvantifikací přínosů zvýšení bezpečnosti pro cyklisty a chodce. V obecném principu zde má zajištění bezpečnosti provozu přednost před plynulostí provozu, v tomto případě zejména před plynulostí individuální motorové dopravy. Principem zvýhodnění hromadné dopravy před tou individuální je hromadnou dopravu pro obyvatele a návštěvníky atraktivit a tím k ní přitáhnout současné uživatele individuální motorové dopravy, čímž dojde i ke skutečnému a trvalému omezení negativních externalit plynoucích z individuální motorové dopravy. Současně si dovoluujeme upozornit, že dle veřejně dostupných dat setrvale narůstají intenzity motorové dopravy na centrálním kordonu komunikací hl. m. Prahy, což i přes vysoké částky vynakládané hl. m. Prahou na rozvoj a údržbu hromadné dopravy způsobuje v místech společného provozu autobusů (ale i tramvají) hromadné dopravy s individuální motorovou dopravou problémy s dodržováním jízdních řádů a tím podstatným způsobem negativně ovlivňuje kvalitu poskytované veřejné dopravy. Z uvedených důvodů v mnoha případech slouží navrhované opatření spíše k zabránění dalšímu zhoršování současného stavu.

„Dále uplatňuji k Návrh připomínky i v tom smyslu, že tvrzené odůvodnění je nesmyslné a nepravdivé. V krátkosti se zde vyjádřím k jednotlivým bodům:

Část odůvodnění	Připomínka
...umožnění preference uvedených druhů vozidel, zejména autobusů městské hromadné dopravy, a to i v případě vyšších intenzit provozu mimo špičková období pracovních dní, tj. například tehdy, když se VJP nachází na objízdě trase za uzavřenou komunikací nebo při víkendovém cestování obyvatel mimo město...	Toto není odůvodnění Návrhu. Pokud je VJP na objízdě trase, je přece možné (a možná i smysluplné) při stanovení objízdě trasy časové omezení VJP zrušit, ale není to důvod k trvalému zrušení časového omezení. Pokud jde o „víkendové cestování“, je nezbytné toto zhodnotit pro každý úsek VJP a případně to může být důvodem pro změnu časového omezení ovšem opět nikoliv pro jeho trvalé zrušení.
...proměnný dopravní režim například v místech ukončení VJP, řazení před křižovatkami a před přechody pro chodce, což činí provoz na komunikaci nepřehledným a nesrozumitelným pro všechny jeho účastníky... Opatření přináší i pozitivní dopad pro chodce na nesignalizovaných přechodech přes dva jízdní pruhy, neboť trvalé vyhrazení jednoho jízdního pruhu jen pro malou skupinu vozidel zvyšuje bezpečnost přecházení...	Ani tento argument neobstojí. Sledování dopravních značek a jejich respektování je nezbytnou součástí účasti v provozu na pozemních komunikacích. Navíc lze jednoznačně dokázat, že existence VJP způsobuje více nepřehlednosti sama o sobě. Vzhledem k neschopnosti řidičů řadit se do jednoho pruhu v rozumné rychlosti vzniká kolona již před začátkem VJP, výsledkem jsou zpoždění autobusů i stres osobáků. Pokud tedy alespoň po část dne je toto vyloučeno, je to pro přehlednost provozu jen dobře. Chodcům navíc toto je zcela jedno, stejně vždy musí být ostražiti a očekávat auta v obou pružích (může jet autobus/taxi!).

<p>Z pohledu cyklistické dopravy je přínosem neomezené platnosti sdružených vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy a jízdní kola vyšší bezpečnost provozu cyklistů, protože je trvale zajištěn větší boční odstup od ostatních vozidel ve vedlejších jízdních</p>	<p>V tomto smyslu opět zcela chybí vyhodnocení přínosů vs. negativ. Ano, cyklistovi je jistě příjemné, má-li 3m pruh zcela pro sebe, ale je to rozumné? Mají mít cyklisti takovýto servis i na silnicích první třídy? Neměli bychom jim vyhradit jeden pruh dálnice D1? tento argument může platit pouze tam, kde se na konkrétním místě opět vyhodnotí nezbytnost provozu cyklistů a pouze malý zásah do života řidičů osobních</p>
<p>pruhu a snižuje se tak počet interakcí se souběžně projíždějícími vozidly.</p>	<p>aut. Opět to není důvod pro plošné zrušení časového omezení na desítkách míst. Navíc argument opět nefunguje, protože kolem cyklisty se budou prohánět rozjeté autobusy, taxíky a z praxe i motorky a několik dalších neukázněných řidičů.</p>

Je tedy nezbytné, aby Návrh byl změněn a více zvažil potřebu řidičů osobních aut a jejich práva. V tuto chvíli totiž Návrh působí tak, že pro možné drobné urychlení autobusů ve zvláštních situacích budou tisíce osádek osobních aut trávit hodiny v nesmyslných zácpách vedle prázdných pruhů, a to se všemi negativními dopady (teplo, splodiny, hluk, stres).“

K tomu uvádíme, že opatření směřuje k (plošné) preferenci vybraných vozidel, zejména tedy hromadné dopravy a její plynulosti a cyklistické a pěší dopravy a jejich bezpečnosti, před individuální motorovou dopravou tak, jak je uvedeno v odůvodnění navrhovaného opatření. Při respektování tohoto důvodu, který je v souladu s veřejně deklarovaným veřejným zájmem, pozbývají požadavky na řešení jednotlivých objízdných tras smyslu. Zpochybňování existence VJP konstatováním že řidiči jsou povinni sledovat často rozdílné dopravní značení a chodec musí sledovat bedlivě provoz, se jeví být jako účelové v porovnání s dříve použitým argumentem, že řidiči nejsou schopni bezpečného přejetí mezi jízdními pruhy a plynulého rozjetí vozidla. Ve věci zpochybňování potřeby bezpečnosti cyklistů a chodců před plynulostí provozu upozorňujeme na nesoulad takového tvrzení s ČSN 73 6110, z níž jednoznačně plyne, že bezpečnost provozu má přednost před jeho plynulostí. Norma plošný zásah do práv části účastníků provozu na pozemních komunikacích z pohledu plynulosti dopravy ve věci dosažení veřejného zájmu dokonce předpokládá. Současné upozorňujeme, že se nejedná o omezení rozsahu dopravní obslužnosti, ani o znevýhodnění uživatelů např. zpoplatněním či jiným omezením přístupu k individuální motorové dopravě. Z uvedeného důvodu považuje správní orgán navržené opatření a jeho uplatnění formou plošného opatření za přiměřený zásah do práv všech účastníků provozu na pozemních komunikacích, který je navíc v souladu s veřejně deklarovaným veřejným zájmem České republiky i hlavního města Prahy.

„Požadují tedy po úřednících placených z mých daní, aby provedly řádný rozbor každého konkrétního místa a následně přišli s návrhem opatření obecné povahy, které udělá jen ty nejvíce potřebné úpravy tak, aby jejich přínosy převážily nad negativy. V tomto smyslu uplatňují vůči současnému Návrhu zásadní připomínky. Navíc k Návrhu v současné podobě se vzhledem k jeho obecnosti ani nedá konkrétně vyjádřit, resp. plně uplatnit smysluplné připomínky a vést demokratickou diskusi, jak správní řád ukládá.“

K tomu uvádíme, že opatření je přijímáno procesně i věcně v souladu s platným právním řádem a dle vyhodnocení správního orgánu také v souladu s veřejným zájmem, platnými normami a technickými předpisy.

Připomínky tímto považujeme za vypořádané.

F) [REDAKCE] (připomínky ke zrušení časového omezení)

„Navrhované opatření je v rozporu s principem přiměřenosti, který představuje výchozí princip pro výkon veřejné správy. Současné legislativa nedefinuje účel vyhrazených jízdních pruhů, ale lze dovodit, že vyhrazené pruhy jsou vyznačovány zejména v místech, kde časté dopravní kolony znemožňují plynulý průjezd vozidel městské hromadné dopravy. Jejich smyslem je zejména umožnit, aby byly dodržovány jízdní řády. Jejich existence je jedním ze základních předpokladů pro to, aby ve městech fungovala páteří síť rychle přepravy vysokého počtu cestujících občanů. Dosavadní řešení, kdy dopravní značení umožňovalo průjezd jiných vozidel než preferovaných bylo přiměřené tomu účelu, protože pruhy byly vyhrazené po dobu, kdy se v předmětném úseku tvořily kolony. Navrhované opatření tedy představuje zcela zjevnou negaci principu proporcionality, čemuž kromě výše uvedeného nasvědčuje jeho plošné pojetí.“

V případě, že správní orgán v rámci jeho úřední činnosti usoudil, že preference vozidel MHD a taxi je v nějakém konkrétním úseku nedostatečná, nic mu nebrání reagovat v souladu se zásadou přiměřenosti a upravit dobu, ve které je preference vozidel nutná s ohledem na veřejný zájem. Podobně by měl reagovat i v případě, že v nějakém úseku je preference uplatňována, ale není jí zapotřebí.“

K tomu uvádíme, že navržené opatření je skutečně určeno k zavedení trvalé preference vybraných druhů vozidel a chodců, a to v souladu s ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, kap. 8.1.2, která stanoví, že: „Příčné uspořádání prostoru místní komunikace musí odpovídat jeho funkci v obci, funkční skupině a požadované výkonnosti (...), musí vytvořit příznivé podmínky jednotlivým účastníkům provozu v tomto pořadí důležitosti: chodci, veřejná doprava, cyklisté, motorová vozidla.“ Navržené opatření zvyšuje nejen plynulost dopravy hromadné, ale i bezpečnost zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích, tedy cyklistů a chodců. Správní orgán nesouhlasí s nastíněnou myšlenkou zbytečné a neproporcionální diskriminace ostatních účastníků vozidel, a to už z principu fungování VJP. Při nízkých intenzitách provozu na pozemních komunikacích je provoz všech vozidel plynulý a žádná skupina účastníků provozu na pozemních komunikacích není existencí VJP omezována a existence VJP „pouze“ zvyšuje bezpečnost cyklistů a chodců. Při zvýšení intenzity provozu nad míru, při které se začnou tvořit dopravní kongesce, zajišťuje zřízený VJP plynulý průjezd prostředků hromadné dopravy a bezpečnost zranitelných účastníků provozu a tedy působí v souladu s důvodem jeho zřízení. Plošné pojetí opatření pak zvyšuje jeho předvídatelnost a zlepšuje jeho kontrolovatelnost, což jsou také základní principy užívání dopravního značení i faktory důležité pro jeho jednoznačné a přehledné vnímání účastníky provozu. V této souvislosti zdůrazňujeme, že nemalý počet VJP na komunikacích hl. m. Prahy dnes v režimu bez časového omezení běžně funguje.

„Návrh je nedostatečně zdůvodněný. Jak bylo uvedeno výše, Veřejná správa není oprávněna vytvářet omezení svévolně, je vázána zásadou proporcionality, při jejíž aplikaci je povinna zvážit zájmy jednotlivých skupin účastníků silničního provozu. Z Návrhu není zřejmé, jakým způsobem zvážil předkladatel zásah do práv dalších uživatelů pouze v zájmu veřejné hromadné dopravy a cyklistů, přičemž zcela rezignoval na jakékoli úvahy týkající se zásahu do sféry jiných účastníků silničního provozu, zejména uživatelů individuální automobilové dopravy, a to včetně analýzy nepřímých dopadů v podobě zvýšeného hluku a emisí v důsledku Opatřením zhoršené plynulosti dopravy. Nedostatečné odůvodnění návrhu je spekulativní a založené na dohaděch a nemá oporu v konkrétních zjištěních. Předkladatel jako správní orgán je povinen dbát, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem. A veřejný zájem zcela jistě není reprezentován pouze představiteli „MHD a cyklo sekty“. Požadujeme, aby správní orgán tyto připomínky v souladu se zákonem vypořádal a o jejich vypořádání náš spolek písemně informoval.“

K tomu uvádíme, že správní orgán vychází ve svém návrhu z platných koncepčních dokumentů ČR i hl. m. Prahy, jež jsou veřejně dostupnými dokumenty a obsahují obecně známé principy dopravního plánování. Jedná se mimo jiné o platnou Dopravní politiku ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050, zveřejněnou na webových stránkách Ministerstva dopravy ČR. Jde zejména o snahu naplňovat opatření kapitoly 4.1.4 – Veřejná služba v přepravě cestujících, jako je zajištění pravidelné a konkurenceschopné intervalové dopravy a zajištění ochrany veřejných služeb v prostředí v oblasti otevírajícího se dopravního trhu, kapitoly 4.1.2 – Vytváření podmínek pro kvalitní poskytování služeb, např. vybudovat kvalitní dopravní infrastrukturu a 4.2.2. Snižování nepravidelnosti provozu, vč. odpovědnosti za správu a rozvoj dopravní infrastruktury pomocí regulace intenzity dopravy. Na úrovni hlavního města Prahy se jedná zejména o Plán udržitelné mobility Prahy a okolí zveřejněný např. na webových stránkách hl. m. Prahy. Zde je navrhované opatření v souladu se strategickými cíli kapitoly 3.1.11 Posílení veřejné dopravy, zejména s cílem Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy. Tyto veřejně dostupné koncepční dokumenty a v nich obsažené cíle jsou jasnou deklarací veřejného zájmu na úrovni státní správy a místní samosprávy. Jimi nastavená pravidla by měla být obecným principem rozhodování státní správy při posuzování návrhů na změnu místní úpravy provozu na pozemních komunikacích. Správní orgán na jejich základě zvolil opatření umožňující stálou preferenci vybraných druhů vozidel tak, jak výslovně uvedl ve svém odůvodnění navrhovaného opatření.

Připomínky tímto považujeme za vypořádané.

G [REDACTED] (připomínky ke zrušení časového omezení)

„Navrhované opatření je v rozporu s principem přiměřenosti, který představuje základní princip výkonu veřejné správy. Současná legislativa nedefinuje účel vyhrazených jízdních pruhů, nicméně lze dovodit, že vyhrazené pruhy jsou vyznačovány zejména tam, kde jinak časté dopravní kolony znemožňují plynulý průjezd vozidel městské hromadné dopravy. Jejich smyslem je především umožnit, aby byly dodržovány jízdní řády. Jejich existence je jedním ze základních předpokladů pro to, aby ve městech fungovala páteční síť rychlé přepravy vysokého počtu cestujících. Dosavadní řešení, kdy dopravní značení umožňovalo průjezd jiných vozidel než preferovaných bylo přiměřené tomu účelu, protože pruhy byly vyhrazené právě po dobu, kdy se v předmětném úseku tvořily kolony. Navrhované opatření tedy představuje zcela zjevné popření principu proporcionality, čemuž kromě výše uvedeného nasvědčuje jeho plošné pojetí. V případě, že správní orgán v rámci jeho úřední činnosti naznal, že preference vozidel MHD a taxi je v nějakém konkrétním úseku nedostatečná, nic mu nebrání reagovat v souladu se zásadou přiměřenosti tak, že upraví dobu, ve které je preference vozidel nutná s ohledem na veřejný zájem. Podobně by měl reagovat i v případě, že v nějakém úseku je preference uplatňována, ale není jí zapotřebí.“

K tomu uvádíme, že navržené opatření je skutečně určeno k zavedení trvalé preference vybraných druhů vozidel a chodců, a to v souladu s ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, kap. 8.1.2, která stanoví, že: „Příčné uspořádání prostoru místní komunikace musí odpovídat jeho funkci v obci, funkční skupině a požadované výkonnosti (...), musí vytvořit příznivé podmínky jednotlivým účastníkům provozu v tomto pořadí důležitosti: chodci, veřejná doprava, cyklisté, motorová vozidla.“. Navržené opatření tak nejen zvyšuje plynulost hromadné dopravy, ale i bezpečnost nejvíce zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích, tedy cyklistů a chodců. Správní orgán nesouhlasí s nastíněnou myšlenkou zbytečné a neproporciální diskriminace ostatních účastníků vozidel, a to už z principu fungování VJP. Při nízkých intenzitách provozu na pozemních komunikacích je provoz všech vozidel plynulý a žádná skupina účastníků provozu na pozemních komunikacích není existencí VJP omezoována a existence VJP „pouze“ zvyšuje bezpečnost cyklistů a chodců. Při zvýšení intenzity provozu nad míru, při které se začnou tvořit dopravní kongesce, zajišťuje trvale zřízený VJP plynulý průjezd prostředků hromadné dopravy a bezpečnost zranitelných účastníků provozu a tedy působí v souladu s důvodem jeho zřízení. Plošné pojetí opatření pak zvyšuje jeho předvídatelnost a zlepšuje jeho kontrolovatelnost, což jsou také základní principy užívání dopravního značení i faktory důležité pro jeho jednoznačné a přehledné vnímání účastníky provozu. V této souvislosti zdůrazňujeme, že nemalý počet VJP na komunikacích hl. m. Prahy dnes v režimu bez časového omezení běžně funguje.

„Návrh je nedostatečně odůvodněný. Jak uvedeno výše, veřejná správa není oprávněna vytvářet omezení svévolně, je vázána zásadou proporcionality, při jejíž aplikaci je povinna zvážit zájmy jednotlivých skupin účastníků silničního provozu. Z Návrhu nelze naznat, jakým způsobem zvážil předkladatel zásah do práv i dalších uživatelů tolika zájmy veřejné hromadné dopravy a cyklistů, přičemž zcela rezignoval na jakékoli úvahy týkající se zásahu do sféry jiných účastníků silničního provozu, jako například uživatelů individuální automobilové či nákladní automobilové dopravy, a to včetně analýzy nepřímých dopadů v podobě zvýšeného hluku a emisí v důsledku Opatřením zhoršené plynulosti dopravy. Odůvodnění návrhu je pak zcela spekulativní, založené na dohaděch, paušálních zobecněních a zjevně nemá oporu v konkrétních zjištěních. Jedná se o kolekci jakýchsi obecných konstatování, která snad může mít platnost v nějakém specifickém místě a čase, ale rozhodně z nich nelze vyvozovat konkrétní závěry. V případě, že se v nějakém konkrétním citili cyklisté nebo jiné účastníci silničního provozu ohroženi, byl na to správní orgán povinen reagovat v rámci stanovení místní úpravy silničního provozu. V této souvislosti se hodí předkladateli opětovně připomenout, že předkladatel jako správní orgán je povinen dbát, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem. Veřejný zájem není reprezentován pouze představiteli cyklistických spolků agresivně propagujících sezónní a raritní druhy dopravy na úkor druhů dopravy jiných z malicherných či asociálních důvodů. Požadujeme, aby správní orgán tyto připomínky v souladu se zákonem vypořádal a o jejich vypořádání náš spolek písemně informoval.“

K tomu uvádíme, že správní orgán vychází ve svém návrhu z platných koncepčních dokumentů ČR i hl. m. Prahy, jež jsou veřejně dostupnými dokumenty a obsahují obecně známé principy dopravního plánování. Jedná se mimo jiné o platnou Dopravní politiku ČR pro období

2014-2020 s výhledem do roku 2050, zveřejněnou na webových stránkách Ministerstva dopravy ČR. Jde zejména o snahu naplnit opatření kapitoly 4.1.4 – Veřejná služba v přepravě cestujících, jako je zajištění pravidelné a konkurenceschopné intervalové dopravy a zajištění ochrany veřejných služeb v prostředí v oblasti otevírajícího se dopravního trhu, kapitoly 4.1.2 – Vytváření podmínek pro kvalitní poskytování služeb, např. vybudovat kvalitní dopravní infrastrukturu a 4.2.2. Snižování nepravidelnosti provozu, vč. odpovědnosti za správu a rozvoj dopravní infrastruktury pomocí regulace intenzity dopravy. Na úrovni hlavního města Prahy se jedná zejména o Plán udržitelné mobility Prahy a okolí zveřejněný např. na webových stránkách hl. m. Prahy. Zde je navrhované opatření v souladu se strategickými cíli kapitoly 3.1.11 Posílení veřejné dopravy, zejména s cílem Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy. Tyto veřejně dostupné koncepční dokumenty a v nich obsažené cíle jsou jasnou deklarací veřejného zájmu na úrovni státní správy a místní samosprávy. Jimi nastavená pravidla by měla být obecným principem rozhodování státní správy při posuzování návrhů na změnu místní úpravy provozu na pozemních komunikacích. Správní orgán na jejich základě zvolil opatření umožňující stálou preferenci vybraných druhů vozidel tak, jak výslovně uvedl ve svém odůvodnění navrhovaného opatření.

Připomínky tímto považujeme za vypořádané.

H) [REDAKCE] (připomínky ke zrušení časového omezení)

„V návrhu OOP není nijak prokázáno, že je navrhovaná změna dopravního značení nezbytná. V odůvodnění je uvedena informace, že žadatelem byla TSK hl. m. Prahy. Nikoli Dopravní podnik hl. m. Prahy, jehož vozidla MHD mají být dle odůvodnění primárně preferována. Není tedy z ničeho zřejmé, že Dopravní podnik hl. m. Prahy skutečně nezbytně potřebuje navrhovanou změnu dopravního režimu pro zajištění dojezdových časů vozidel MHD.“

K tomu uvádíme, že kdo je žadatelem o vydání stanovení místní úpravy provozu (v tomto případě Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., jejíž Úsek dopravního inženýrství je zpracovatelem projektové dokumentace dopravního značení a jejíž Oddělení správy dopravního značení zajišťuje realizaci vydaných opatření), nemá vliv na podstatu navrženého opatření a jeho účinky.

„Odůvodnění se nijak nezabývá dopady na plynulost IAD. Správní orgán by se měl vypořádat s odůvodněnou obavou ze snížení kapacity páteřních místních komunikací I. třídy, například ulic Evropská, Plzeňská a dalších.“

K tomu uvádíme, že důvodem návrhu je zajištění preference vybraných druhů dopravy, zejména dopravy hromadné tak, jak je konstatováno v odůvodnění navrhovaného opatření. V době nízkých intenzit dopravy k omezení plynulosti provozu individuální automobilové dopravy nedochází. V době zvýšeného provozu je pak zhoršení plynulosti individuální automobilové dopravy přímo úměrné míře zvýšení intenzity provozu jako celku, což plyne z podstaty navrženého opatření. Vzhledem k pevné vazbě mezi počtem jízdních pruhů, počtem vozidel a plynulostí provozu zde mnoho možností, jak za stávajícího stavu dopravní infrastruktury preferovat vybrané druhy vozidel, nezbývá.

„Není nijak zdůvodněno, proč by měla být zrušena výjimka pro vozidla IAD v době nízké frekvence jízdy vozidel MHD, zejména v nočních hodinách a během víkendů. Navíc v době, kdy je MHD dlouhodobě omezena o cca 10 % oproti standardním jízdním řádům.“

K tomu uvádíme, že důvodem ke zrušení časového omezení v době nízké intenzity provozu MHD je zajištění stálé preference vybraných druhů vozidel i za mimořádných stavů dopravy (např. dopravní omezení, objížďky, a to včetně objížďek vyplývajících z neplánovaných uzavírek komunikací z důvodu havarijního stavu komunikace, inženýrských sítí atd.) a dále eliminace proměnného dopravního režimu v místě vyhrazených jízdních pruhů v různých denních dobách a s ní související celkové zvýšení přehlednosti a předvídatelnosti dopravního značení a jeho sjednocení (nemalý počet VJP na komunikacích hl. m. Prahy dnes v režimu bez časového omezení běžně funguje), což bylo konstatováno v odůvodnění navrhovaného opatření. Nad rámec těchto vyjmenovaných důvodů je z veřejně dostupných zdrojů patrná jednak zvyšující se intenzita provozu motorových vozidel jako celku (viz např. Ročenka dopravy, zveřejňovaná Technickou správou komunikací hl. m. Prahy, jež uvádí v roce 2019 další nárůst intenzity motorové dopravy na centrálním kordonu o 1,5 %) a dále změna výskytu dopravní špičky (například v souvislosti s restriktivními opatřeními přijatými v souvislosti s omezením šíření nemoci COVID-19), kdy spolu s výrazným nárůstem podílu individuální motorové dopravy na celkových přepravních výkonech prakticky dochází k vymizení klasických

dopravních špiček v obvyklých časech. Tyto informace jsou veřejně známé, avšak vedou k požadavku na zajištění stálé preference zejména hromadné dopravy tak, aby bylo možné v maximální možné míře zajistit stabilní a kvalitní dopravní obslužnost hl. m. Prahy prostředky MHD.

„V odůvodnění návrhu OOP se konstatuje: „Důvodem pro zrušení časového omezení ve vyhrazených jízdních pruzích (VJP) pro BUS, MP, IZS, vozidla taxislužby a cyklisty je především umožnění preference uvedených druhů vozidel, zejména autobusů městské hromadné dopravy, a to i v případě vyšších intenzit provozu mimo špičková období pracovních dní, tj. například tehdy, když se VJP nachází na objízdné trase za uzavřenou komunikaci nebo při víkendovém cestování obyvatel mimo město.“ Argumentace objízdnými trasami je zjevně účelová, neboť situace objízdných tras se běžně řeší přechodnou úpravou provozu. Není tedy důvodem kvůli objízdným trasám rušit výjimku.“

K tomu uvádíme, že argumentace objízdnými trasami při uzavírkách komunikací se týká především uzavírek neplánovaných, tedy zejména těch případů, kdy je komunikaci nutno uzavřít či na ní jinak omezit provoz v důsledku náhlého mimořádného stavu (dopravní nehoda, havárie plynu, vody, propadlá vozovka, pád stromu na komunikaci apod.).

„Pokud jde o bezpečnost chodců, návrh OOP se omezuje na vágní konstatování, že „opatření přináší i pozitivní dopad pro chodce na nesignalizovaných přechodech přes dva jízdní pruhy, neboť trvalé vyhrazení jednoho jízdního pruhu jen pro malou skupinu vozidel zvyšuje bezpečnost přecházení.“ Z návrhu OOP ale není zřejmé, ve kterých konkrétních případech z cca 40 (čtyřiceti) úseků místních komunikací, na nichž má ke změnám dojít, takový dopad skutečně nastane. Ve všech případech tomu tak nepochybně není. Správní orgán by měl zdůvodnit každou jednotlivou změnu konkrétně.“

K tomu uvádíme, že dopad opatření na bezpečnost chodců je pouze vedlejším pozitivním efektem opatření. Z návrhu OOP jednoznačně vyplývá, že je zaměřen zejména na preferenci vozidel veřejné hromadné dopravy a dále cyklistů, vozidel taxislužby, integrovaného záchranného systému a městské policie. Nedílnou přílohou zveřejněného návrhu opatření je projektová dokumentace, kde jsou uvedeny začátky a konce řešených úseků a všechny lokality jsou proto v případě potřeby jednoznačně identifikovatelné. Z uvedeného důvodu nepovažuje správní orgán za podstatné zdůvodňovat, v kolika konkrétních lokalitách dojde či nedojde i ke zvýšení bezpečnosti chodců.

Připomínky tímto považujeme za vypořádané.

D) [REDACTED] připomínky ke zrušení časového omezení)

„Domnívám se, že preference MHD v Praze je už víc než dostatečná a je zcela zbytečné omezovat řidiče LAD v době, kdy vyhrazené pruhy budou téměř prázdné. Odůvodnění zvýšením bezpečnosti a přehlednosti se mi zdá zcela účelové a ničím nepodložené, nebo snad máte nějaké studie, kolik nehod se stalo v dočasně vyhrazených pruzích a byly způsobeny tím, že účastníci provozu byli „dezorientováni“ v důsledku dočasnosti jejich vyhrazení? Naopak se obávám, že vám jde zejména o „lepší kontrolovatelnost a vymahatelnost“, tj. finanční příjem z výběru pokut od řidičů, kteří si vyhrazení pruhu třeba v noci nebo o víkendu nevšimnou a budou zaznamenáni nově zavedenými automatizovanými zařízeními. Rovněž se pozastavuji nad tím, že takovýto návrh, který se dotkne statisíců řidičů, nebyl nikde medializován a dokonce kvůli technické chybě nešel stáhnout z úřední desky, našel jsem jen jeho zálohu kýmsi umístěnou na dropbox a článek o tomto záměru jsem jen náhodou našel na <https://zdopravy.cz/praha-chce-skocit-s-vyjimkami-u-vyhrazenych-pruhu-zakaz-vjezdu-bude-platit-i-mimo-spicku-58260/>“

K tomu uvádíme, že opatření směřuje k preferenci vybraných druhů vozidel, zejména tedy hromadné dopravy a její plynulosti a cyklistické a pěší dopravy a jejich bezpečnosti, před individuální motorovou dopravou tak, jak je uvedeno v odůvodnění navrhovaného opatření. Toto opatření je spolu se zvýšením bezpečnosti cyklistů a chodců jako nejzranitelnějších účastníků provozu na pozemních komunikacích v souladu s ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, kap. 8.1.2, která stanoví, že: „Příčné uspořádání prostoru místní komunikace musí odpovídat jeho funkci v obci, funkční skupině a požadované výkonnosti (...), musí vytvořit příznivé podmínky jednotlivým účastníkům provozu v tomto pořadí důležitosti: chodci, veřejná doprava, cyklisté, motorová vozidla.“ Navržené opatření tak nejen zvyšuje plynulost hromadné dopravy, ale i bezpečnost nejvíce zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích. Zlepšení kontroly dodržování opatření je zaměřeno zejména

na zajištění respektovanosti a tím i plnění účelu jeho zřízení. Úvahu, že řidič v době, kdy není intenzivní provoz, přestává sledovat dopravní značení, kterým je povinen se řídit, a stává se tak zbytečnou obětí sankcí, nelze akceptovat. Zveřejnění oznámení o návrhu opatření obecné povahy na úřední desce Magistrátu hl. m. Prahy proběhlo standardním způsobem a návrh byl dostupný v zákonem předepsané lhůtě.

Připomínky tímto považujeme za vypořádané.

J) [REDAKCE] (připomínka k povolení jízdy motocyklů ve VJP)

.....žádáme, aby byla v dotčených vyhrazených pruzích pro autobusy povolena také jízda motocyklů bez postranního vozíku. Důvodem návrhu je skutečnost, že motocykly jsou prostorově nenáročným dopravním prostředkem a současně motocyklisté zranitelnou skupinou účastníků provozu na pozemních komunikacích. Z uvedených důvodů nevzniká za stávajících intenzit provozu motocyklů riziko, že by umožněním jízdy motocyklů v opatřením dotčených vyhrazených jízdních pruzích byla zpomalována autobusová doprava. Současně bude zvýšena bezpečnost jízdy motocyklistů, kteří nebudou nuceni v dopravní špičce k pomalé jízdě s kolonou vozidel nebo k předjíždění kolony zleva. Při ní se motocyklisté vystavují riziku přehlédnutí řidiči, kteří nemusí předjíždění stojící kolony očekávat. V této souvislosti upozorňujeme na skutečnost, že dle veřejně dostupné evidence nehod vedené Policií ČR došlo roku 2007 v hl. m. Praze k 50 nehodám s účastí motocyklu s následkem smrti, z toho 33 nehod se odehrálo na tzv. sledovaných komunikacích. Od začátku roku 2020 nedošlo k žádné nehodě s účastí motocyklu, jejíž následky by byla smrtelná zranění, avšak došlo k již 317 nehodám s účastí motocyklu, z nichž u 20 nehod byly následkem těžká zranění osob a 15 z uvedených nehod s těžkými zraněními se odehrálo na sítí tzv. sledovaných komunikací. Z výše uvedených důvodů jsme přesvědčeni, že povolení jízdy motocyklistů ve vyhrazeném jízdním pruhu pro autobusy nebude mít negativní vliv na plynulost hromadné dopravy, avšak může přispět ke zlepšení bezpečnosti motocyklistů.“

K tomu uvádíme, že otázka povolení jízdy motocyklů ve vyhrazených jízdních pruzích se nevztahuje k předmětu řešeného návrhu opatření obecné povahy, proto se jí zde správní orgán nebude zabývat.

Připomínku tímto považujeme za vypořádanou.

Poučení

Dle ust. § 173 odst. 1 správního řádu toto opatření obecné povahy nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky. Ve smyslu ust. § 173 odst. 2 správního řádu proti opatření obecné povahy nelze podat žádný 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 Krejča v. r.
ředitel odboru pozemních komunikací a drah

STEJNOPIS, za správnost vyhotovení: Ing. Filip Kolerus


Přílohy:

Projektová dokumentace DZ (mapový podklad/situace, seznam značek, tabulka lokalit)

Doručuje se:

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. (k realizaci)
Magistrát hl. m. Prahy – odbor dopravy





Na vědomí:

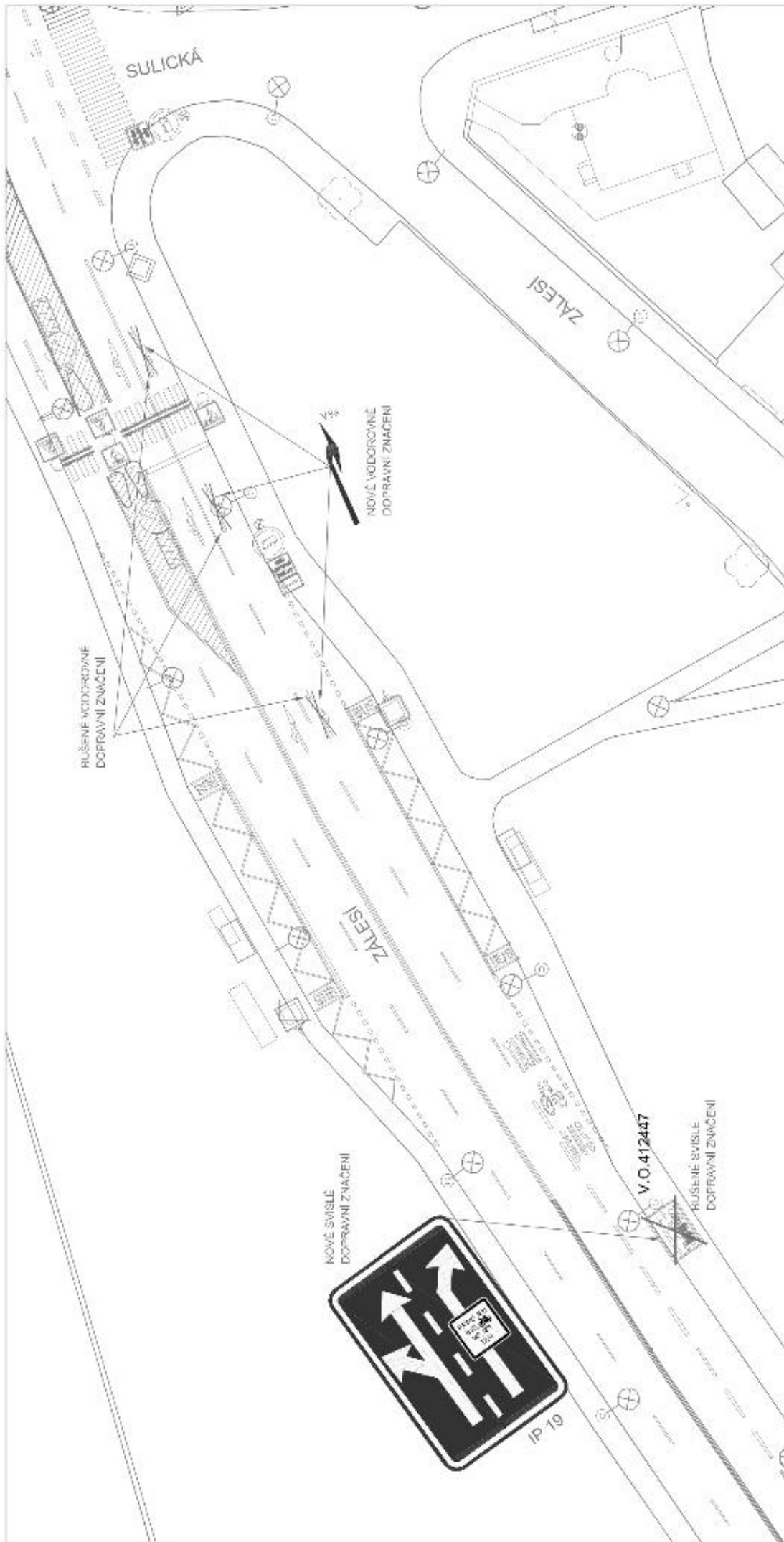
Policie ČR, KŘP hl. m. Prahy, OSDP

Městská policie hl. m. Prahy

MČ Praha 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 18

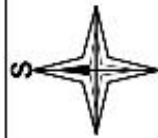
ROPID, DPP

PKD-O4 sektor Kf



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

Řáسنovka 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. Ladislav Sechter		
Návrh úpravy dopravního značení v ulici Zálesí		Měřítko:	1:500
		Datum:	7/2020
			ladislav.sechter@tsk-praha.cz

Seznam typových značek

příloha k mapě

čísla vlevo označují použité
typy značek v mapě na
jednotlivých lokalitách



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

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



Ředitel úseku dopravního inženýrství:	Ing. Václav Bláha	Číslo přílohy:	2
Vedoucí oddělení organizace dopravy:	Ing. Marek Karban		
Zpracovatel:	Ing. Ladislav Sechter, Ing. Marian Lukeš, Ph.D.		ladislav.sechter@tsk-praha.cz
ZRUŠENÍ ČASOVÉHO OMEZENÍ VYBRANÝCH VJP A ÚPRAVA DODATKOVÉ TABULKY PRO TAXI		Měřítko:	
		Datum:	10/2020

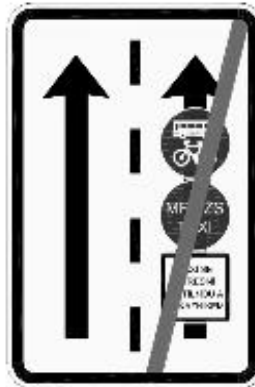
1



IP 20a

91 ks

2



IP 20b

10 ks

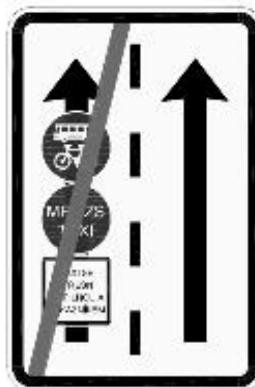
3



IP 20a

0 ks

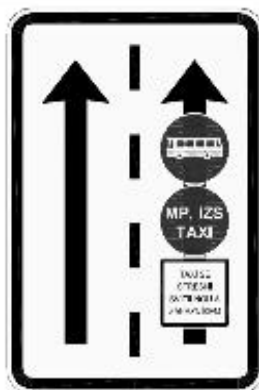
4



IP 20b

0 ks

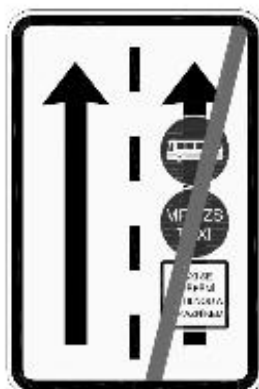
5



0 ks

IP 20a

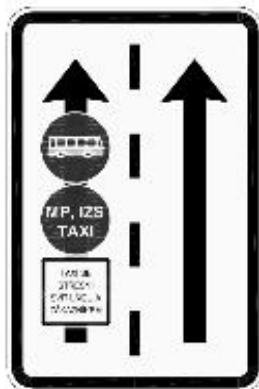
6



0 ks

IP 20b

7



10 ks

IP 20a

8



3 ks

IP 20b

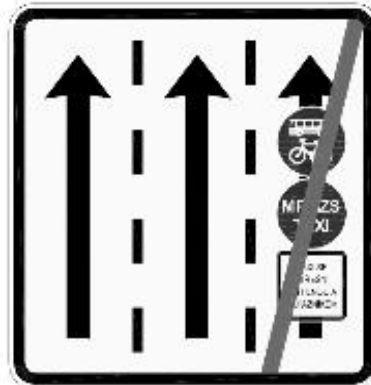
9



4 ks

IP 20a

10



1 ks

IP 20b

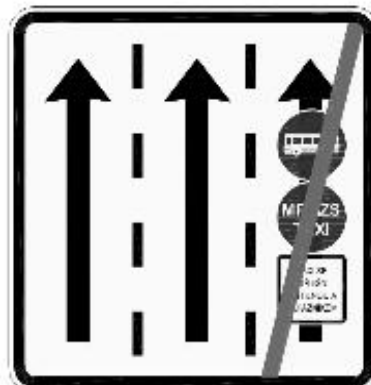
11



2 ks

IP 20a

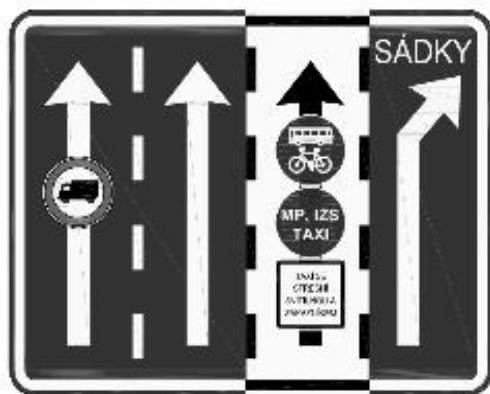
12



0 ks

IP 20b

13



IP 19/IP 20a

1 ks

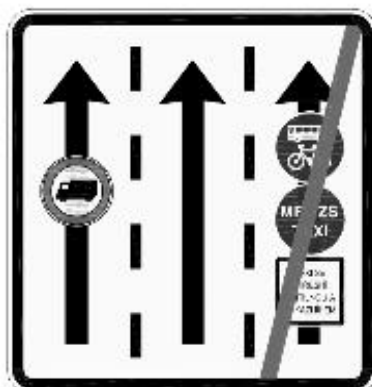
14



IP 20a

2 ks

15



IP 20b

1 ks

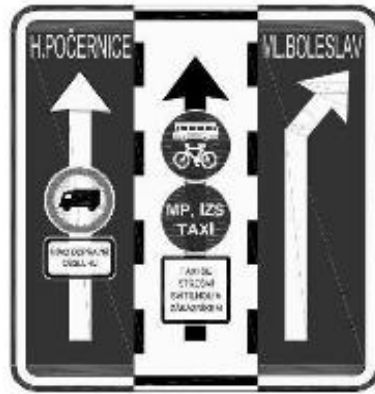
16



IP 20a

1 ks

17



2 ks

IP 19/IP 20a

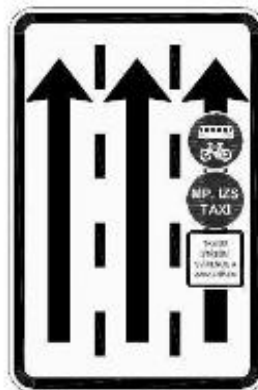
18



1 ks

IP 19/IP 20a

19



3 ks

IP 20a

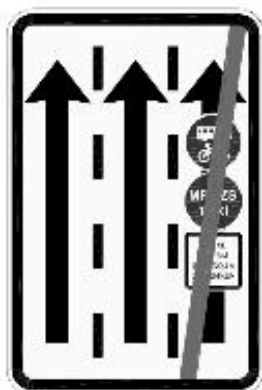
20



2 ks

IP 20a

21



3 ks

IP 20b

22



1 ks

IP 20a

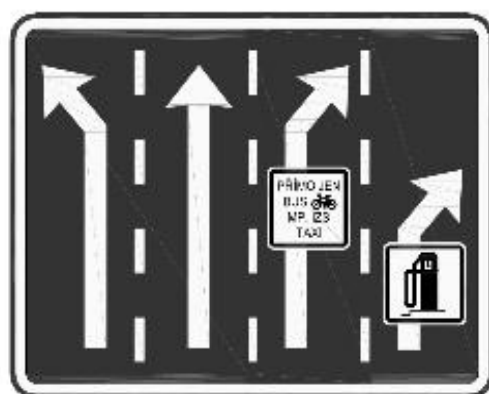
23



1 ks

IP 20a

24



0 ks

IP 19

25



0 ks

IP 19

26



3 ks

IP 19

27



1 ks

IP 19

28



PŘÍMO JEN
BUS, MP, IZS
TAXI SE
STŘEŠNÍ
SVÍTLNOU A
ZÁKAZNÍKEM

1 ks

C 2b, E 13

29



MIMO BUS
MHO, MP, IZS
TAXI SE
STŘEŠNÍ
SVÍTLNOU A
ZÁKAZNÍKEM

1 ks

B 11, E 13

30



MIMO BUS
MHD, M^P, IZS
& TAXI SE
STŘEŠNÍ
SVĚTLVOU A
ZÁKAZNÍKEM

1 ks

B 24b, E 13

31



MIMO
BUS A
TAXI

0 ks

C 2a, B 11, E 13

32



PŘÍMO JEN
BUS MHD
CYKLO A
TAXI

0 ks

C 2d, E 13

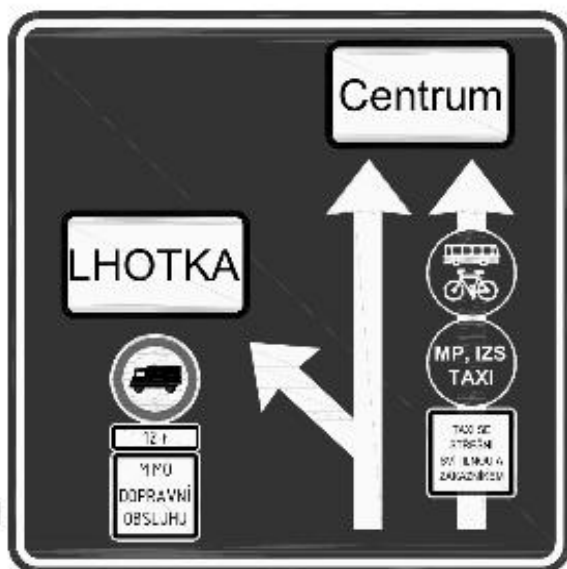
33



2 ks

IP 19

34



1 ks

IS 9c

35



0 ks

IP 19

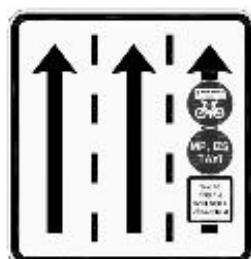
36



0 ks

IP 19 zmenšená

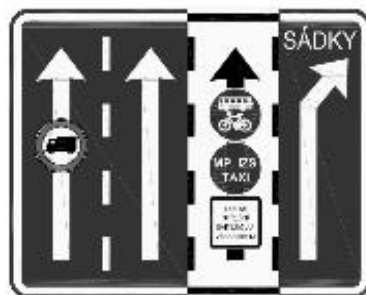
37



1 ks

IP 20a zmenšená

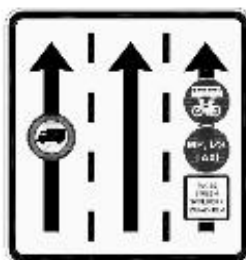
38



1 ks

IP 19/IP 20a zmenšená

39



1 ks

IP 20a zmenšená

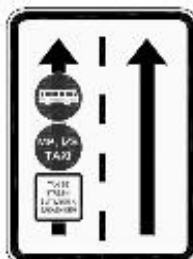
40



1 ks

IP 20b zmenšená

41



1 ks

IP 20a zmenšená

42



0 ks

IP 20a zmenšená

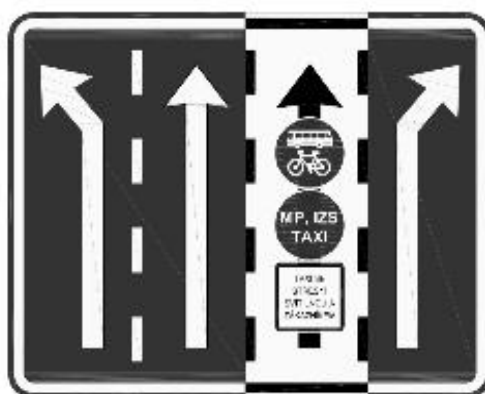
43



2 ks

IP 20b zmenšená

44



5 ks

IP 19/IP 20a

Označení lokality	P- CIC	konzakce	disb typu značky a počet (bez značky - sum)	SO	směr	úsek od	úsek do	úsek to	směrsměr	typ	SOZ	dispb	časová omezení	první síla (T) a ús oc	úsd id	okid id	poznámka
37 b		Sotřaková	1 - 30c	První 10	1000773	Střelkova od Prahy 3, Praha 3, směr 20	První 10 od Rákosova ul. do Mlad. 641	První 10 od Rákosova ul. do Mlad. 641	F 20c, F	Na směr 20-40c	F 20		První 10 + 12, 19	111			0207000 + 1127, 9, 0300000000
37 c		Sotřaková	1 - 30c	První 10	1000773	Střelkova od Prahy 3, Praha 3, směr 20	První 10 od Rákosova ul. do Mlad. 641	První 10 od Rákosova ul. do Mlad. 641	F 20c, F	Na směr 20-40c	F 20		První 10 + 12, 19	144			0207000 + 1127, 9, 0300000000
36 a		Černá	1 - 30c	První 6	1000719	Černá od Prahy 6, Praha 6, směr 20	Černá od Kř. Václ. 1. ul. do Kř. Václ. 1. ul.	Černá od Kř. Václ. 1. ul. do Kř. Václ. 1. ul.	F 20c, F	Na směr 20-40c	F 20			210 2000 + 5	3052, 1, 5	27201, 5	
36 b		Černá	1 - 30c	První 6	1000719	Černá od Prahy 6, Praha 6, směr 20	Černá od Kř. Václ. 1. ul. do Kř. Václ. 1. ul.	Černá od Kř. Václ. 1. ul. do Kř. Václ. 1. ul.	F 20c, F	Na směr 20-40c	F 20			431 2000 + 5	3052, 1, 5	27201, 5	
36 c		Černá	1 - 30c	První 6	1000719	Černá od Prahy 6, Praha 6, směr 20	Černá od Kř. Václ. 1. ul. do Kř. Václ. 1. ul.	Černá od Kř. Václ. 1. ul. do Kř. Václ. 1. ul.	F 20c, F	Na směr 20-40c	F 20			431 2000 + 5	3052, 1, 5	27201, 5	
36 d		Černá	1 - 30c	První 6	1000719	Černá od Prahy 6, Praha 6, směr 20	Černá od Kř. Václ. 1. ul. do Kř. Václ. 1. ul.	Černá od Kř. Václ. 1. ul. do Kř. Václ. 1. ul.	F 20c, F	Na směr 20-40c	F 20			431 2000 + 5	3052, 1, 5	27201, 5	
36 e		Černá	1 - 30c	První 6	1000719	Černá od Prahy 6, Praha 6, směr 20	Černá od Kř. Václ. 1. ul. do Kř. Václ. 1. ul.	Černá od Kř. Václ. 1. ul. do Kř. Václ. 1. ul.	F 20c, F	Na směr 20-40c	F 20			21 2000 + 5	3052, 1, 5	27201, 5	
37 a		Černá	1 - 30c (1 - 15)	První 6	1000719	Černá od Prahy 6, Praha 6, směr 20	Černá od Kř. Václ. 1. ul. do Kř. Václ. 1. ul.	Černá od Kř. Václ. 1. ul. do Kř. Václ. 1. ul.	F 20c, F	Na směr 20-40c	F 20			431 2000 + 5	3052, 1, 5	27201, 5	
37 b		Černá	1 - 30c	První 6	1000719	Černá od Prahy 6, Praha 6, směr 20	Černá od Kř. Václ. 1. ul. do Kř. Václ. 1. ul.	Černá od Kř. Václ. 1. ul. do Kř. Václ. 1. ul.	F 20c, F	Na směr 20-40c	F 20			251 2000 + 5	3052, 1, 5	27201, 5	
37 c		Černá	1 - 30c	První 6	1000719	Černá od Prahy 6, Praha 6, směr 20	Černá od Kř. Václ. 1. ul. do Kř. Václ. 1. ul.	Černá od Kř. Václ. 1. ul. do Kř. Václ. 1. ul.	Na F	Na směr 20	F 20			251 2000 + 5	3052, 1, 5	27201, 5	