

UMCP6

# DOPRAVNÍ SITUACE V ULICI NA KRUTCI

---

Analýza problematiky dopravního zatížení lokality  
Vokovice průjezdní dopravou

Hodnotitelé: Ing. Jiří Beneš, Ondřej Matěj Hrubeš, Ing. Lukáš Novák, Ing. Radek Polák,  
Ing. Evžen Prediger a Vladimír Šuvarina

**15.4.2019**

Předmětem tohoto odborného vyhodnocení je analýza současného stavu dopravy v lokalitě Starých Vokovic a možností případných uvažovaných změn v organizaci dopravy, tato je dlouhodobě ovlivněna průjezdní dopravou realizovanou prostřednictvím místních komunikací Na krutci a Vokovická v Praze 6.

## Obsah

1	Úvod a popis lokality .....	2
1.1	Historie .....	2
1.2	Funkce řešených komunikací (Na krutci, Vokovická) .....	4
1.3	Parametry komunikací a lokální specifika .....	5
2	Zvyšování objemu dopravy.....	9
2.1	Suburbanizace .....	10
2.2	Absence páteřních dopravních staveb .....	10
3	Analýza bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích .....	12
4	Vliv dopravy na životní prostředí.....	13
4.1	Znečišťování ovzduší.....	14
4.2	Působení hluku a právní úprava problematiky.....	18
4.3	Další možné působení dopravy .....	21
5	Stanoviska zainteresovaných subjektů.....	22
5.1	Odbor dopravních agend MHMP .....	22
5.2	ROPID.....	23
5.3	Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s. ....	23
5.4	Hygienická stanice hlavního města Prahy .....	24
5.5	Technická správa komunikací hlavního města Prahy, a.s.....	25
6	Posouzení stávajícího dopravního režimu .....	25
6.1	Intenzita provozu ve sledovaném úseku .....	28
6.2	Rekapitulace dřívějších úprav v lokalitě .....	31
6.3	Záměry ke zlepšení stávající dopravní situace .....	32
7	Návrh a posouzení možných úprav dopravního režimu.....	35
7.1	Zaslepení ulice Na krutci (nemotorový provoz) .....	36
7.2	Jednosměrnost ve směru z centra.....	36
7.3	Jednosměrnost ve směru do centra .....	37
7.4	Jednosměrnost ve směru do centra v období mimo dopravní špičku .....	37
7.5	Obousměrný provoz .....	39
8	Závěr a doporučení hodnotitelů.....	40

## 1 Úvod a popis lokality

Předmětem tohoto odborného vyhodnocení s názvem „*Dopravní situace v ulici Na krutci*“ je analýza současného stavu dopravy v lokalitě Starých Vokovic, která je dlouhodobě ovlivněna průjezdní dopravou realizovanou prostřednictvím jmenované místní komunikace III. třídy.

Staré jádro Vokovic je ohraničeno v severní a západní části území Přírodním parkem Šárka - Lysolaje se skalnatou Divokou Šárkou a koupalištěm Džbán. Jižní část území odděluje Evropská třída, která je nejvýraznější dopravní tepnou Vokovic pro automobilovou i hromadnou dopravu. Ve východní části potom navazuje sídliště Červený Vrch. Navazujícími oblastmi je Nádraží Veleslavín a přiléhající Starý a Nový Veleslavín.

Vokovice představují oblast s klidným rezidenčním bydlením s návazností na Šárecké údolí a rekreační a sportovní plochy na Džbánu. V oblasti se nachází průmyslový areál Aritma Vokovice, jenž je připravován k zástavbě (stavební záměr rezidenčního bydlení s názvem „*Obytný soubor ŠÁRKA VALLEY*“).

Celá oblast Starých Vokovic je samostatně napojena na Evropskou třídu výhradně komunikací Vokovická, což způsobuje hlavní dopravní problémy při odjezdu rezidentů z dané lokality.

### 1.1 Historie

Problematika dopravy v souvislosti s prostorovou a funkční koncepcí urbanismu Starých Vokovic vychází již ze samotného založení zástavby. Vokovice prošly expanzí až v období první republiky, kdy zde byla postavena zajímavě koncipovaná vilová čtvrť do půlkruhu. V roce 1922 došlo společně s Dejvicemi ke sloučení s Velkou Prahou jako Praha XIX.<sup>1</sup>

Dopravní koncepce dané čtvrti jako celku logicky vychází z hlediska tehdejších geografických podmínek a struktury zástavby, tato byla postavena na vnitřní struktuře komunikací, které zabezpečovali obsluhu nízkopodlažní vilové a venkovské zástavby.

Podle dostupných ortofotomap<sup>2</sup> z let 1945 - 1953 lze odvodit, že jediné spojení se severně orientovanými komunikacemi představovala komunikace Na krutci. Jižním směrem je pak celá vilová čtvrť napojena na tehdejší Kladenskou ulici (v době neexistence Evropské třídy), a to pomocí ulice Vokovická a také další ulice Ke dvoru. Ještě v roce 1989 existuje stejný způsob napojení celé lokality na nadřazenou komunikační síť.

<sup>1</sup> Dostupné z: <https://www.prahaneznamy.cz/praha-6/vokovice/>

<sup>2</sup> Dostupné z: <http://app.iprpraha.cz/js-api/app/OrtofotoArchiv/>

Z hlediska nadřazeného komunikačního systému Evropská třída navazuje na dálnici D7 směrem na Slaný, Louny a Chomutov. Do roku 1967, kdy byla tato ulice (tehdy nazývána jako Leninova, a to do roku 1991), zprovozněna, byla výpadovkou již výše zmíněná ulice Kladenská. Zhruba po trase dnešní Evropské a Horoměřické ulice z Dejvic na lokalitu s názvem Jenerálka vedla původně silnice do Velvar. Ještě dnes je Horoměřická ulice po Evropské druhou nejvýznamnější průjezdní ulicí Vokovic.

Zajímavostí je, že podle zákresu ve stabilním katastru 1840 – 1843<sup>3</sup> jsou jako cesty znatelné dnešní Vokovická a Na krutci (s návazností na oblouk Horoměřické) ve víceméně shodné stopě se stavem současným.

### ***Zákres ve stabilním katastru 1840 – 1843***



Lze konstatovat, že role dopravy byla vždy už při samotném vzniku a vývoji městských čtvrtí i města samotného považována za velmi významnou. S rozvojem automobilismu doprava však v čase přestala mít dřívější funkci samoreglativní.

S rozvojem infrastruktury v zásadě vzrůstá nezbytnost využívání automobilů a důsledkem je další potřeba dopravních staveb či vyšší frekvence provozu na komunikacích stávajících, které však mnohdy omezují život ve městě.

<sup>3</sup> Dostupné z: <http://www.dveprahy.cz/>

## 1.2 Funkce řešených komunikací (Na krutci, Vokovická)

Komunikace Na krutci je z hlediska rozdělení místních komunikací do jednotlivých tříd vedena jako místní komunikace III. třídy, tedy obslužná komunikace, čemuž po dlouhou dobu odpovídalo její faktické užívání. Za obslužné místní komunikace lze považovat ty, které jsou přístupné běžnému provozu motorových vozidel (nesmí být tedy určeny toliko jen k samostatnému užívání pěšími účastníky provozu či cyklisty) a které ve městech umožňují přímou dopravní obsluhu jednotlivých nemovitostí. Jelikož ulice Na krutci slouží ke spojení mezi páteřními komunikacemi, kterými jsou místní komunikace I. třídy Horoměřická a místní komunikace II. třídy Vokovická a je tak součástí přirozené spojky mezi Horoměřickou a křižovatkou Evropská x Veveslavínská (trasa na Petřiny), její zatížení v posledních dekádách stoupá a to nad míru, očekávanou místními obyvateli. Jakožto alternativa k trase Horoměřická – vpravo Evropská – vlevo Veveslavínská (nebo přímo směr letiště) má výhodu kratší vzdálenosti o cca 1,2 km, z hlediska časového jsou však s ohledem na charakter komunikací obě trasy srovnatelné. To však neplatí v čase ranní dopravní špičky, kdy na komunikaci Horoměřická vznikají vzdušné od SSZ křižovatky Horoměřická x Evropská.

Komunikace Vokovická je potom vedena jako místní komunikace II. třídy, tedy jako sběrná komunikace. Sběrné místní komunikace spojují části měst navzájem nebo napojují města, případně jejich části na pozemní komunikace vyšší třídy nebo kategorie.

Intenzita automobilové dopravy na sledovaném tahu je předmětem kapitoly 6.1. Obě popisované místní komunikace jsou ve vlastnictví hlavního města Prahy a ve správě Technické správy komunikací hlavního města Prahy a.s.

### ***Dotčené komunikace v mapovém podkladu (mapy.cz)***



Na základě dlouhodobě prováděných dopravních průzkumů lokality lze konstatovat, že dopravní proud v ranní dopravní špičce není volný a hustota dopravy v křižovatkovém úseku komunikací Evropská a Vokovická je vysoká, vytváří se tak dopravní kongesce. Kritickým místem lokality je křižovatkový úsek místní komunikace II. třídy Vokovická a místní komunikace I. třídy Evropská. Vytížení křižovatkového úseku je vysoké, v tomto důsledku dochází k vysokému zdržení vozidel v místě a na okolních komunikacích. Dochází k minimální rychlosti a intenzitě dopravního provozu, zatímco hustota je maximální.

### **1.3 Parametry komunikací a lokální specifika**

Komunikace Na krutci je 710 m dlouhá a je vedena v celé délce jako obousměrná, přičemž tuto komunikaci lze typově rozdělit na dva úseky.

Úsek mezi ulicemi Horoměřická a Na křídle je veden mimo zástavbu mezi lesními a zahradními pozemky, přičemž v délce tohoto úseku 435 m je sklon vozovky 8,5 %. V tomto úseku je šířka vozovky proměnlivá a pohybuje se mezi 4,60 m a 5,60 m. Jde o komunikaci extravilánového typu bez chodníků, která má vyznačené okraje vozovky pomocí umístění vodorovného dopravního značení č. V 4 („vodící čára“). Kryt komunikace je živičný, vozovka má homogenní povrch bez viditelných poruch ve výborném stavu, neboť je po rekonstrukci, která proběhla v roce 2016.

#### ***Foto stavu komunikace Na krutci v nezastavěné části***







Úsek mezi ulicemi Na křídle a Vokovická v délce 275 m směrem severozápadním má sklon vozovky 7,6 % (nejvíce v části mezi ulicemi Na křídle - Oválová, kde je sklon 12,4 až 12,8 %.) Daný úsek je s celkovou šíří vozovky pohybující se mezi 5,10 m a 6,00 m, v krátkém úseku v blízkosti křižovatky s ulicí Na křídle dosahuje dokonce 10,20 m. Chodník orientovaný jednostranně při severní zástavbě má v jednotlivých úsecích různou šířku:

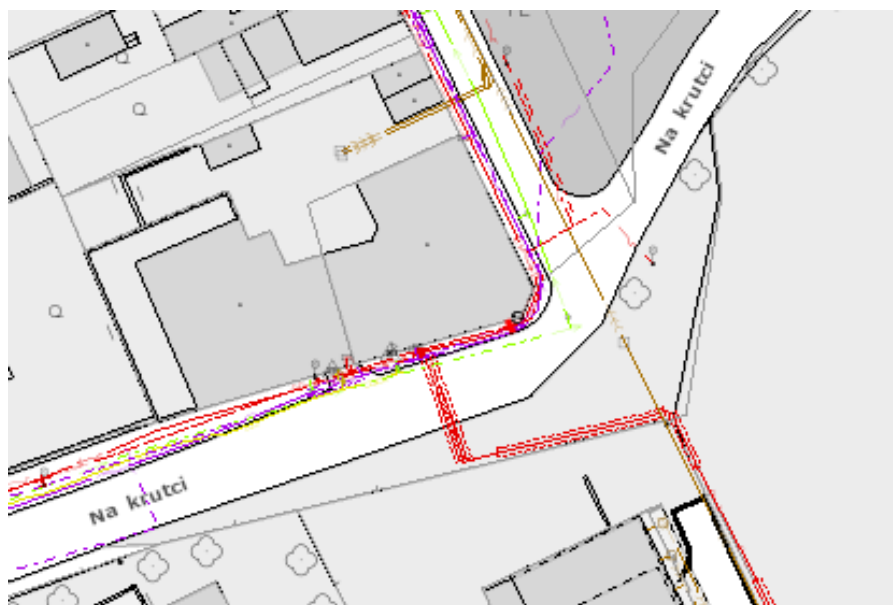
- ✓ 2,35 až 2,45 m v úseku mezi ulicemi Vokovická – Oválová;
- ✓ 2,35 až 2,65 m v úseku mezi ulicemi Oválová – Nad Jenerálkou;
- ✓ 1,30 m až 2,45 m v úseku mezi ulicemi Nad Jenerálkou – Na křídle.

***Foto stavu komunikace Na krutci v zastavěné části***



Z hlediska komfortu pěších při pohybu po chodníku na komunikaci Na krutci je velmi problematickou částí úsek u křižovatky s ulicí Na křídle, kde se nachází velmi úzká část opatřená na nároží betonovými bloky. Tento úsek se nachází v křižovatkovém prostoru, kde se zužuje prostor vozovky ve směrovém oblouku.

#### **Úzký profil chodníku v mapovém podkladu<sup>4</sup>**



Povrch komunikace v této části je tvořen živicí ve zhoršeném technickém stavu, povrch vozovky vykazuje částečnou degradaci s četnými vysprávkami, což zvyšuje hlučnost projíždějících vozidel. Ve směru jízdy od ulice Vokovické k ulici Horoměřické se vozovka nachází v klesání. Ve směru klesání, od křižovatky s ulicí Vokovickou, po křižovatku s ulicí Na křídle, je levý okraj komunikace lemován zvýšeným chodníkem, na němž jsou instalovány sloupy veřejného osvětlení. Jedná se o komunikaci, která se v případě zasněžení stává hůře sjízdnou, a to především ve směru jízdy od Vokovické. Parkování je vesměs nahodilé a odehrává se zejména naproti budově č.p. 84/17, občasně protiprávně i částečně na chodníkových plochách.

V současné době komunikace Na krutci slouží řidičům jedoucím od Jenerálky do Veleslavína, Liboce, Ruzyně a v opačném směru (v menších intenzitách) a výrazně odlehčuje stávající provoz na křižovatce Evropská x Horoměřická.

Komunikace Vokovická je obousměrná, s celkovou šíří vozovky pohybující se mezi 5,85 až 7,50 m. Daná ulice je 809 m dlouhá, mírně zvlňená, povrch vozovek je celkem homogenní bez zjevných poruch. Z hlediska pěších má oboustranně orientované chodníky, při východní straně částečně oddělené od vozovky zeleným pásem a přilehlým parkovacím pruhem, při západní straně se pak nachází pouze krátký parkovací pás v blízkosti křižovatky

<sup>4</sup> Dostupné z: <http://app.iprpraha.cz/js-api/app/dtmp/index.html>



s ulicí K Červenému vrchu. Západní chodník dosahuje šířky 1,50 m v úseku mezi ulicemi V Středu - K Červenému vrchu, dále pak ve směru do centra pokračuje po lokálním zúžení v prostoru parkovacích stání o šířce 4,00 resp. 2,00 m. Východní chodník dosahuje šířky 2,00 m v úseku mezi ulicemi Na krutci - Nobelova, 1,60 m v úseku mezi ulicemi Nobelova – K Červenému vrchu a 2,60 až 3,00 m v úseku mezi ulicemi K Červenému vrchu - Evropská. Stavebně technický stav dané komunikace je uspokojivý a nevykazuje závažné nedostatky.

Lze uzavřít, že stavebně technické a dopravní parametry dotčených místních komunikací v lokalitě již neumožňují jejich další dimenzování (např. navyšování počtu jízdních pruhů). Z tohoto důvodu bylo dlouhodobě zvažováno a plánováno zabývat se druhým napojením Vokovic a dopravní kapacitu tak trasovat mimo stávající místní komunikace v lokalitě Vokovic. Ve věci nového dopravního připojení Vokovic na místní komunikaci I. třídy Evropská mimo stávající křižovatkový úsek komunikací Vokovická a Evropská existují varianty v úrovni zpracovaných starších studií, které však předpokládají možné propojení přes pozemky soukromých vlastníků. Jako jedna z reálných alternativ se jeví severní prodloužení stávající bezejmenné komunikace označené jako NN 2968 (areál CUBE) ve směru do ulice Nad Lávkou v několika možných variantách. V rámci tohoto materiálu není dostatek prostoru zabývat se podrobněji těmito možnostmi, nicméně lze poznamenat, že případný skutečný odklon dopravního proudu prostřednictvím alternativního připojení by fakticky přinesl významné přetížení dnešním méně zatíženým komunikacím uvnitř lokality.

***Foto stavu komunikace Vokovická***



## 2 Zvyšování objemu dopravy

Praha je významnou křižovatkou komunikační sítě celé České republiky. Uspořádání silniční a dálniční sítě v regionu se vyznačuje historickým radiálním založením hlavních tras vedoucích z jednotlivých směrů k hlavnímu městu Praze.

V průběhu posledních patnácti let došlo k velmi razantnímu nárůstu automobilové dopravy, celkového počtu automobilů a logicky také k nárůstu intenzit dopravy na komunikacích hlavního města. V roce 1990 činil dopravní výkon automobilové dopravy na celé komunikační síti v Praze 7,3 mil. vozokm za den, v roce 2000 byl potom dopravní výkon v Praze 16,6 mil. vozokilometrů za den, v roce 2008 dopravní výkon na komunikační síti města již dosáhl 21 mil. vozokilometrů za den. Ve vnějším pásmu města, tedy na příjezdech hlavních silnic a dálnic do města, přijíždělo v roce 2008 denně do Prahy 3,6krát více vozidel (tedy o 260 % více), ve středním pásmu města se provoz zvýšil trojnásobně až čtyřnásobně, do oblasti rozšířeného celoměstského centra města vjíždělo o 32 % automobilů více.

Je tedy zcela objektivní realitou, že dopravní zátěž hlavního města Prahy za posledních deset let pouze u osobních automobilů narostla, počet osobních automobilů pouze v Praze pak vzrostl z 612.879 na 844.613, tedy o 38 %. Dopravní situace v našem hlavním městě je v posledních letech v kritické situaci a důvodem tohoto stavu je prudký a v podstatě zcela nekontrolovatelný nárůst automobilizace, jakož i dlouhodobě probíhající suburbanizace obytných a komerčních funkcí.

Hlavní město Praha má dokonce vyšší podíl počtu vozidel na obyvatele než mnohá velkoměsta z Evropské unie. V Praze můžeme pozorovat velmi rychlý nárůst provozu, ujeté vozokilometry vyjadřují denní dopravní výkony na komunikační síti hlavního města Prahy, tyto dopravní výkony osobních automobilů narostly od roku 1990 celkem o cca 250 %. Tento nárůst se objektivně odráží na celém území naší městské části.

Oblast Vokovic se nachází poměrně blízko (vzdušnou čarou zhruba 5 km) samotného centra metropole a s životem ve velkoměstě nejsou spojeny jen výhody, ale též bohužel i negativa, jako je např. právě vysoké dopravní zatížení.

Přetížení komunikační sítě má v Praze nepochybně plošný charakter a za přetíženou lze považovat celou oblast rozšířeného centra města. Stávající komunikační systém, utvářený přirozeným historickým vývojem města na mnoha místech nevyhovuje a zcela logicky ani nemůže vyhovovat současným dopravním nárokům.

## 2.1 Suburbanizace

Suburbanizaci lze definovat jako proces, který vedl ke snižování počtu lidí bydlících ve vnitřních částech města a jejich stěhování do nových čtvrtí rodinných domů na okrajích a později za okraje měst.<sup>5</sup>

Dopravním problémem Prahy je právě silný růst osídlení vně jejího urbanizovaného území. Součástí způsobu života obyvatel suburbanizovaných oblastí je převážné využívání individuální automobilové dopravy při cestách za občanským vybavením a především pak za zaměstnáním.

Z pohledu tématu tohoto materiálu je nejnápadnějším procesem residenční suburbanizace, která se uskutečňuje v lokalitách návazných na Městskou část Praha 6, dokonce se postupně rozšiřuje i do dřívějších méně vybavených oblastí. Obce na severozápadě Prahy zaznamenávají vysoký nárůst obyvatelstva, největší plochy obytné výstavby se nacházejí v obci Horoměřice a městských částech Praha - Lysolaje, Praha - Suchdol a Praha – Nebušice.

## 2.2 Absence páteřních dopravních staveb

Komunikační síť metropole byla navržena jako radiálně okružní, sestává ze dvou okružních komunikací, vnějšího Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP), vnitřního Městského okruhu (MO) a sedmi radiálních komunikací, které vycházejí z městského okruhu, propojují městský okruh se silničním okruhem a dále navazují na dálnice a silnice I. třídy středočeského regionu. SOKP je vedený převážně při okraji hlavního města Prahy a zčásti i mimo něj. MO probíhá uvnitř hlavního města Prahy a ve výhledu propojí sedm radiál - Chodovská, Chuchelská, Radlická, Břevnovská, Prosecká, Vysočanská a Štěrboholská, které doplní Libeňská a Spořilovská spojka.

Absence uceleného nadřazeného komunikačního systému, především absence části SOKP na území správního obvodu Prahy 6 se negativně projevuje zejména v urbanizovaném území města. Řada komunikací v Praze převádí v nevhodných podmínkách tranzitní dopravu, automobilovým provozem jsou nežádoucím způsobem značně zatíženy mnohé úseky komunikační sítě v kontaktu s obytnou zástavbou. SOKP by měl převést tranzitní dopravu na okraj města, rozvést vnější zdrojovou a cílovou dopravu po obvodě města.

---

<sup>5</sup> Horská, Pavla, Maur, Eduard, Musil, Jiří. Zrod velkoměsta. Urbanizace českých zemí a Evropa. Praha: Paseka, 2002. 352 s. ISBN:80-7185-409-3.

## Systém vybrané komunikační sítě v severozápadní části Prahy



### Detail stavby 518 SOKP<sup>6</sup>



<sup>6</sup>Dostupné z: <http://www.sokp511.cz/severozapad-prazskeho-okruhu-je-stale-odstrkovanou-popelkou/>



Městská část Praha 6 dlouhodobě preferuje výstavbu SOKP, jakožto hlavní ochranu území Prahy před státní a mezinárodní tranzitní dopravní zátěží. V severozápadním segmentu se bohužel jedná o doposud nedokončené stavby SOKP (stavby označené jako 518 a 519) a Radlické a Břevnovské radiály, které by měly mít příznivý vliv i na území Prahy 6 ve smyslu odklonu části tranzitu příjezdějícího zejména od Karlovarské a Bělohorské. Nevybudováním uvedených staveb se veškerá dopravní intenzita vozidel přenáší na celou Evropskou třídu a zčásti na ulici Horoměřickou, Bělohorskou (resp. Karlovarskou) a Patočkovu.

### 3 Analýza bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích

Dopravní nehodovost patří mezi nejzávažnější negativní jevy v dopravě a je mimořádně vážným celospolečenským problémem s ohledem na ztráty na životech a zdraví občanů. Zanedbatelné nejsou samozřejmě ani ekonomické ztráty na majetku.

Sledovaný komunikační tah Na krutci - Vokovická byl podroben zkrácené analýze nehodovosti, která je pro potřeby tohoto materiálu dostačující. Analýza v daném území byla realizována pomocí tematické úlohy „*Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě*“<sup>7</sup>.

#### ***Střední úsek hodnocení analýzy bezpečnosti provozu v mapovém zobrazení***



<sup>7</sup> Aplikace JDVM (Jednotná dopravní vektorová mapa), dostupné z: <http://www.jdvm.cz/>

V rámci analýzy byla v časovém intervalu 2007/01/01 - 2019/03/04 zjištěna následující nehodovost (z důvodu přehlednosti provedeno samostatné hodnocení ve třech úsecích komunikačního tahu, podrobnější rozdělení a poloha jednotlivých dopravních nehod viz příloha 2 - Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě):

1. Na krutci, v úseku mezi ulicemi Horoměřická – Na křídle: celkem 25 nehod;
2. Na krutci, v úseku mezi ulicemi Na křídle – Vokovická: celkem 7 nehod;
3. Vokovická, v úseku mezi ulicemi Na krutci – autobusové obratiště: celkem 21 nehod.

Nejvíce nehodovým úsekem je tedy komunikace extravilánového typu mimo zástavbu, kde lze největší problémy pozorovat v místech nejostřejšího směrového oblouku. K těmto nehodám došlo zpravidla před rekonstrukcí dotčeného úseku komunikace a lze je přičítat obdobným důvodům chybovosti řidičů: nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokrá povrch, apod.), vyhýbání bez dostatečné boční vůle a jízda po nesprávné straně (resp. vjetí do protisměru).

Z pohledu pěších účastníků silničního provozu nedošlo k významným událostem. V průběhu zjištěných nehod nebylo zaznamenáno žádné těžké zranění či dokonce úmrtí, byly zaznamenány pouze 4 osoby lehce zraněné. Zjištěné dopravní nehody tedy v zásadě vykazují minimální lidské následky na zdraví.

Při porovnání zjištěné četnosti a závažnosti nehod ve sledovaném komunikačním tahu s podobně řešenými a zatíženými pozemními komunikacemi ve správním obvodu lze učinit závěr, že nehodovost není významná a jedná se o statisticky podprůměrné hodnoty.

#### **4 Vliv dopravy na životní prostředí**

Doprava je velmi významným zdrojem znečištění jednotlivých složek životního prostředí. Neustálý rozvoj dopravy a technický pokrok v této oblasti jsou nepochybnou příčinou zvyšujícího se množství některých škodlivin (mnohdy s toxickými, genotoxickými či mutagenickými účinky).

V rámci tohoto materiálu nelze jednotlivé negativní jevy podrobněji rozebrat, nicméně následující text shrnuje alespoň základní poznatky v této oblasti ve vazbě na připomínky rezidentů týkající se zejména upozorňování na hlukovou zátěž a znečištěné ovzduší.



## 4.1 Znečišťování ovzduší

Dopravou nejvíce znečišťovanou složkou životního prostředí je v současné době ovzduší, negativní vliv na tento segment je patrný zejména ve velkých městech s vysokou intenzitou silniční dopravy, kde dochází k závažným rizikům pro zdraví obyvatelstva v podobě emisí škodlivin z motorů vozidel ve formě výfukových plynů vznikající při spalování pohonných hmot (směsi obsahující stovky chemických látek v různých koncentracích).

Podle dostupných údajů je odhadováno, že více než miliarda lidí má ovzduší ve svém okolí znečištěno jedovatými plyny, jejichž původ má na svědomí právě dopravní činnost. Monitoring kvality ovzduší v Praze a ostatně také v celé ČR ukazuje, že doprava je skutečně klíčovým znečišťovatelem ovzduší. Překračování limitních koncentrací je v souvislosti s nárůstem dopravy stále častějším jevem, tento problém je patrný zejména v městských aglomeracích, kde dochází k překračování limitů nejen podél liniových dopravních staveb.

Původcem emisí v silniční dopravě jsou zejména probíhající spalovací procesy, během nichž dochází k uvolňování kondenzátů a sazových částic. Vznětové motory mají významnější nežádoucí vlivy než motory zážehové, přitom většina silničních vozidel určená pro veřejnou dopravu a přepravu zboží a materiálů je opatřena právě spalovacími motory, které používají těžší kapalně palivo (motorová nafta). Zde vznikají emise oxidu uhelnatého (CO), jejichž velikost je závislá jednak na druhu spalovacího zařízení, ale také na kvalitě spalovacího procesu. Vznětový motor produkuje velké množství pevných částic, jeho výhodou je naopak nižší produkce dalších emisí škodlivin, především CO.

Výfukové plyny motorových vozidel vypouštějí do ovzduší množství chemických látek, které působí toxicky a genotoxicky, některé látky jsou dokonce karcinogenní. V důsledku látek jako je oxid uhličitý (CO<sub>2</sub>), metan (CH<sub>4</sub>) či oxid dusný (N<sub>2</sub>O) dochází k oteplování atmosféry (skleníkový efekt) a podnebním změnám. Zdravotní problémy způsobené těmito látkami reprezentují např. dráždivé účinky na dýchací orgány člověka, v této souvislosti je třeba zmínit především oxidy dusíku (NO<sub>x</sub>), přízemní ozón (O<sub>3</sub>) a další fotochemické oxidanty a oxidy síry. Přehledně strukturovaný výčet škodlivin z dopravy v ovzduší je uveden v následující tabulce<sup>8</sup>.

Škodlivá látka	Způsob vzniku v dopravě
Oxid uhličitý (CO <sub>2</sub> )	Spalování motorových paliv obsahujících uhlík.
Oxid uhelnatý (CO)	Spalováním motorových paliv obsahujících uhlík za nedostatečného přístupu vzduchu nebo za vysokých teplot.
Oxid siřičitý (SO <sub>2</sub> )	Spalováním motorových paliv obsahujících síru.
Oxidy dusíku (NO <sub>x</sub> )	Při spalování směsi paliva a vzduchu oxidací vzdušného dusíku kyslíkem za vysokých teplot.
Oxid dusný (N <sub>2</sub> O)	Reakcí vzdušného dusíku s vzdušným kyslíkem, zejména za přítomnosti katalyzátorů ze skupiny platinových kovů.

<sup>8</sup> Adamec, Vladimír a kol. Doprava, zdraví a životní prostředí. Praha: Grada Publishing, 2008. 176 s. ISBN: 80-247215-6-2.

<b>Amoniak (NH<sub>3</sub>)</b>	Reakcí vzdušného dusíku s vodíkem obsaženým v palivu.
<b>Ozón (O<sub>3</sub>)</b>	Vzniká sekundárně řetězovými radikálovými reakcemi v přízemních vrstvách atmosféry z molekulárního kyslíku za přítomnosti složek výfukových plynů, oxidů dusíku a těkavých uhlovodíků vlivem slunečního záření.
<b>Olovo (Pb)</b>	Do ovzduší se dostávalo v minulosti především z olovnatých benzinů, ve kterých bylo přítomno jako tetraethylolovo. Nyní jsou jeho zdroji např. vyvažovací tělíska pneumatik, mazadla, oleje a částice z opotřebování ložisek.
<b>Kadmium (Cd)</b>	Používá se při výrobě součástí automobilů. Do ovzduší se dostává jejich opotřebáváním při jízdě.
<b>Nikl (Ni)</b>	Do ovzduší se dostává hlavně z brzdového obložení a opotřebením různých namáhaných spojů jako kov.
<b>Chrom (Cr)</b>	Uvolňuje se zejména opotřebením z rotujících částí motoru a z brzdového obložení.
<b>Platinové kovy (Pt, Rh, Pd)</b>	Jejich zdrojem v ovzduší jsou emise z automobilových katalyzátorů.
<b>Polycyklické aromatické uhlovodíky (PAH)</b>	Vznikají během nedokonalého spalování uhlovodíkových paliv. Mohou být i součástí povrchu vozovky, odkud se do ovzduší uvolňují obrusem.
<b>Metan (CH<sub>4</sub>)</b>	Vzniká při nedokonalém spalování uhlovodíkových paliv
<b>Těkavé organické látky (NMVOC)</b>	Nejvýznamnějším zdrojem jsou výfukové plyny a odpařování pohonných hmot z automobilů.
<b>Benzen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>)</b>	Hlavními zdroji jsou emise z dopravních prostředků a vypařování během manipulace, distribuce a skladování paliv. V Evropě je přítomen v automobilovém benzínu v podílu kolem 5 %, někdy i více než 10 %.
<b>Toluen (C<sub>6</sub>H<sub>5</sub>-CH<sub>3</sub>)</b>	Je používán ve směsích s benzenem a xylenem jako příměs pro zvyšování oktanového čísla automobilových benzinů.
<b>Styren (C<sub>6</sub>H<sub>5</sub>-CH=CH<sub>2</sub>)</b>	Nedokonalé spalovací procesy.
<b>Formaldehyd (H<sub>2</sub>C=O)</b>	Součást zplodin při nedokonalém spalování.
<b>1,3-butadien (CH<sub>2</sub>=CH-CH=CH<sub>2</sub>)</b>	Nedokonalým spalováním pohonných hmot, zejména s vysokým obsahem olefinů.
<b>Polychlorované dibenzodioxiny a dibenzofurany (PCDD/F)</b>	Základním předpokladem jejich vzniku je přítomnost chlóru ve spalovacím systému. Syntéza probíhá ve spalinách při teplotách 250- 350°C oxidací částic uhlíku za přítomnosti kyslíku, vodní páry a chlorovodíku.
<b>Polychlorované bifenyly (PCB)</b>	Základním předpokladem jejich vzniku je přítomnost chlóru ve spalovacím systému. Jejich vznik probíhá za podobných podmínek, jako vznik PCDD/F.
<b>Suspendované částice (PM)</b>	PM <sub>2,5-10</sub> (hrubá frakce) - převážně prach z vozovek, oděry pneumatik a produkty spalovacích procesů. Setrvává v blízkém okolí zdroje. PM <sub>2,5</sub> (jemná frakce) - vzniká v důsledku chemických reakcí při spalování pohonných hmot. PM <sub>0,02</sub> (ultrajemná frakce) - vzniká z plynných emisí při spalovacích procesech. Může se přenášet i na velké vzdálenosti. PM <sub>0,01</sub> (nanočástice) - jsou emitovány zejména z benzinových motorů.

Při zaměření na konkrétní sledovanou lokalitu je z důvodu celkové objektivizace vhodné vycházet z údajů z map pětiletých klouzavých průměrů koncentrací hlavních znečišťujících látek, které jsou zpracovány ve čtvercové síti 1x1km<sup>9</sup>. Ministerstvo životního prostředí zveřejňuje každoročně tyto mapy pro celou ČR a zákon o ochraně ovzduší je stanovuje jako závazný podkladový materiál pro výkon státní správy ochrany ovzduší. Z poslední aktualizace těchto map (průměr let 2013 až 2017) je možno zjistit, že dotčené území (segment ulice Na krutci a část Vokovické) se nachází ve čtverci č. 453552.

<sup>9</sup> Dostupné z: <http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/imise-v-referencnich-bodech>

### **Snímek čtvercové sítě, imise v referenčních bodech<sup>10</sup>**



Z pohledu hodnocení stávající úrovně znečištění v předmětné lokalitě lze území identifikovat následovně:

*Roční průměrná koncentrace oxidu dusičitého (NO<sub>2</sub>):*

*21,40 μg/m<sup>3</sup> (limitní hodnota je 40 μg/m<sup>3</sup>)*

*Roční průměrná koncentrace prachových částic frakce:*

*24,20 μg/m<sup>3</sup> (limitní hodnota je 40 μg/m<sup>3</sup>)*

*Roční průměrná koncentrace benzo(a)pyrenu:*

*1,40 ng/m<sup>3</sup> (limitní hodnota je 1 ng/m<sup>3</sup>)*

*36. nejvyšší 24 hodinová koncentrace prachových částic frakce PM<sub>10</sub>:*

*43,40 μg/m<sup>3</sup> (limitní hodnota je 50 μg/m<sup>3</sup>).*

<sup>10</sup> Dostupné z: <http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/imise-v-referencnich-bodech>

Z výše uvedených údajů vyplývá, že v předmětném území dochází tedy ve skutečnosti pouze k překračování imisního limitu ročních koncentrací benzo(a)pyrenu. Benzo[a]pyren představuje látku v ovzduší, která vzniká při nedokonalém spalování. V celém Česku je stanovený limit na většině území dlouhodobě překračován, stejně tak je limit pro tuto látku v současné době překračován asi na 85-90% území celého hlavního města Prahy. Za vysokou koncentraci mohou podle odborných studií hlavně kotle v domácnostech (lokální topeniště spalující tuhá paliva).

Na tomto místě je vhodné porovnat pro zajímavost hodnoty benzo(a)pyrenu v dalších následujících lokalitách Prahy 6:

- ✓ U nádrže Džbán, mimo zastavěné území (parc. č. 707/26):

Benzo(a)pyren — prům. roční konc.: 1,40 ng/m<sup>3</sup>  
Číslo čtverce: 452551

- ✓ MČ Praha – Lysolaje (centrum obce):

Benzo(a)pyren — prům. roční konc.: 1,40 ng/m<sup>3</sup>  
Číslo čtverce: 455555

- ✓ MČ Praha – Suchdol (přímo na Kamýcké – Brandejsovo nám.):

Benzo(a)pyren — prům. roční konc.: 1,50 ng/m<sup>3</sup>  
Číslo čtverce: 455556

- ✓ V Šáreckém údolí (uprostřed lesů):

Benzo(a)pyren — prům. roční konc.: 1,10 ng/m<sup>3</sup>  
Číslo čtverce: 455554

Z provedeného porovnání je zcela zřejmé, že v případě překračování imisního limitu ročních koncentrací benzo(a)pyrenu se nejedná o lokální nepříznivou situaci a tato nemůže být sama o sobě relevantním důvodem regulace dopravy.

V rámci této podkapitoly, v návaznosti na výše provedené hodnocení, je vhodné zmínit článek „*Otevřete okno, ovane vás „zubatá“. Prahu 6 sužují jedy ve vzduchu*“<sup>11</sup>. Jedná se o jeden ze série článků<sup>12</sup>, tendenčně zkreslujících objektivní realitu a zaměřených na kritiku vedení městské části a problematiku dopravní zátěže Vokovic, kde je upozorňováno na ohrožování místních obyvatel benzo[a]pyrenem.

Z pohledu platné právní úpravy lze upozornit na znění ustanovení § 11 odst. 1 písm. b) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, které uvádí, že Ministerstvo životního prostředí vydává závazné stanovisko k umístění stavby pozemní komunikace v zastavěném území obce o předpokládané intenzitě dopravního proudu 15 tisíc a více vozidel za 24 hodin v návrhovém období nejméně 10 let. Pro tyto případy musí být zpracována rozptylová studie zpracované autorizovanou osobou. Ulicí Na krutci projíždí denně kolem 2.700 vozidel a tedy intenzita dopravy zdaleka nedosahuje výše uvedeného limitu. Toto poznamenáváme pouze na okraj jako zajímavý údaj o intenzitách provozu, vzhledem k tomu, že stavba pozemní komunikace je již dávno umístěna, závazné stanovisko se pro řešený případ nevydává.

#### **4.2 Působení hluku a právní úprava problematiky**

Mezi negativní vlivy dopravy na životní prostředí řadíme rovněž akustické emise, jež mají nežádoucí vliv na zdraví obyvatelstva. Hluk má nesporně jeden z nejpodstatnějších dopadů na životní prostředí a samotné zdraví obyvatelstva. Zdrojem vyšší hladiny hluku z dopravní činnosti jsou zvuky motorů, styk vozidel s povrchem komunikace a aerodynamické účinky (karosérie vozidla). Expozice hluku je velmi nepříjemným prožitkem, který může velmi závažně narušovat psychiku lidí. V podmínkách Česka je bohužel zdrojem hluku často i nevyhovující technický stav motorových vozidel a závady na povrchu pozemních komunikací.

V městském prostředí je zvýšenému hluku (s intenzitou přesahující 60 dB LAeq) vystaveno v průběhu dne zhruba 40 % obyvatelstva. Vysoká hladina hluku představuje nebezpečí nejen pro samotné sluchové ústrojí člověka, ale též pro psychiku člověka. Vysoké hladiny nežádoucích zvuků mohou způsobovat dokonce velmi vážné neurotické poruchy a případně také chorobné změny pro srdeční činnost a cévní oběh.

Hluku je přisuzován určitý podíl na zkracování délky života hlavně městské populace. Podle míry působení nežádoucích zvuků na člověka je možno popsat reakci lidského organismu následujícím výčtem:

<sup>11</sup> Dostupné z: <https://nasregion.cz/praha/otevrete-okno-ovane-vas-zubata-prahu-6-suzuji-jedy-ve-vzduchu>

<sup>12</sup> Další články s názvy "*Klidná čtvrť se proměnila v dopravní peklo*" a "*Vokovičtí bojují za zjednosměrnění ulice Na Krutci*" obsahují zkreslená fakta a nepodložená tvrzení některých místních rezidentů, dostupné zde: <https://nasregion.cz/praha/vokovicti-bojuji-za-zjednosmerneni-ulice-na-krutci>  
<https://nasregion.cz/praha/klidna-ctvrt-se-promenila-v-dopravni-peklo>

- 30-65 dB – psychické symptomy, neurózy z přetížení,
- 65-90 dB – škodlivý vliv na krevní oběh,
- 90-120 dB – nevratné poškození sluchového ústrojí (při delším působení na organismus člověka)
- přes 120 dB – významné nebezpečí ohluchnutí (po relativně krátkém působení).<sup>13</sup>

Přestože dochází k nárůstu dopravní zátěže, úroveň hlučnosti není v této souvislosti podle odborných studií podstatně navyšována, což lze přičítat zlepšenému technickému stavu vozidel a pokroku v jejich konstrukci. Ke snížení hlukové zátěže může nejen v městském prostředí přispívat vyšší kvalita a lepší péče o stav povrchů pozemních komunikací či snížení nejvyšší dovolené rychlosti na pozemních komunikacích.

Hluk je velmi nepříjemným, rušivým a mnohdy velmi obtěžujícím faktorem, přesto není kupodivu označován jako značné zdravotní riziko. *„Dopravní hluk většinou nepředstavuje významné riziko pro přímé poškození sluchu. O to větší roli hrají nespecifické (nesluchové) či také systémové účinky hluku. Ovlivnění zdravotního stavu lidí vlivem nadměrného hluku se projeví kumulací mnoha negativních faktorů až za delší dobu, udává se minimálně 10-15 let.“*<sup>14</sup>

Právní úprava posuzování stavu akustické situace ve venkovním prostředí je daná zákonem č. 258/2000 Sb., o veřejném zdraví a s ním souvisejícím nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Zákon o ochraně veřejného zdraví v § 30 podrobně definuje hluk a vibrace, upravuje povinnost provozovatelů a majitelů různých zařízení a objektů nepřekračovat hlukové limity a také definuje odlišné druhy chráněných prostor před hlukem. Tato právní úprava ukládá všem provozovatelům a správcům zdrojů hluku povinnost nepřekračovat limity hluku v prostředí a pracuje s pojmem „stará hluková zátěž“, pro který stanovuje zvláštní korekci pro hygienický limit (+ 20 dB); starou hlukovou zátěží se rozumí hluk, který vznikl před 01.01.2001 a je působený dopravou na pozemních komunikacích a drahách. Hygienický limit stanovený pro starou hlukovou zátěž se tedy vztahuje na ucelené úseky pozemních komunikací. Institut staré hlukové zátěže v zásadě umožňuje tolerovat nadlimitní úroveň hluku (při nepřekročitelném stropu 70 dB v denní a 60 dB v noční době) v případech historické zátěže a týká se výhradně hluku z dopravy a ve venkovním prostoru.<sup>15</sup>

<sup>13</sup> Opplová, Marta. Životní prostředí měst a regionů. Praha: Vysoká škola ekonomická, 1996. 244 s. ISBN 80-7079-580-8.

<sup>14</sup> Adamec, Vladimír a kol. Doprava, zdraví a životní prostředí. Praha: Grada Publishing, 2008. 176 s. ISBN: 80-247215-6-2.

<sup>15</sup> Ve věci uplatňování podmínek pro možnost uplatnění režimu staré hlukové zátěže lze v podrobnostech odkázat na Metodický návod pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí ve Věstníku Ministerstva zdravotnictví ČR č. 11/2017/1.

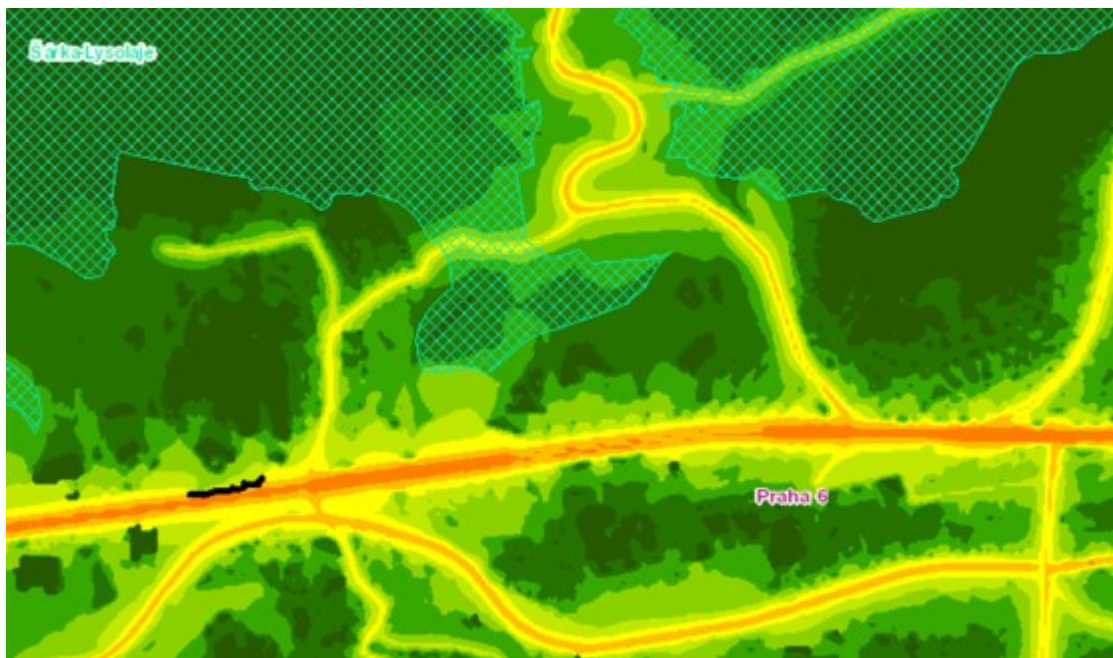


Hygienické limity hluku z dopravy, LAeq,T pro den (6-22 hod.)/noc (22-6 hod.) pro chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor:

- ✓ silnice III. třídy a místní komunikace III. třídy: 55 dB/45 dB
- ✓ dálnice a silnice I. a II. třídy a místní komunikace I. a II. třídy v území: 60 dB/50 dB
- ✓ stará hluková zátěž z dopravy na pozemních komunikacích: 70 dB/60 dB.

Údaje o řešené lokalitě jsou dostupné v rámci strategické hlukové mapy, která je určena pro globální posouzení aktuálního stavu hlukové zátěže obyvatel z různých zdrojů hluku v dané oblasti nebo pro určení předpokládaného vývoje hlukové situace v této oblasti.

### **Zobrazení působení hluku lokality Staré Vokovice<sup>16</sup>**



Hluk z dopravy je v Praze závažným problémem zejména na silně zatížených páteřních komunikacích. „Hlavní město Praha je z hlediska automobilové dopravy ve srovnání s jinými českými městy, dálnicemi a silnicemi v extravilánu výjimečné v nadprůměrně vysokých intenzitách a dopravních výkonech. Z tohoto důvodu je silniční doprava nejvýznamnějším zdrojem nadlimitního hluku, který zároveň působí na největší počet obyvatel v porovnání s jinými zdroji hluku. Z provedených hlukových každoročních sčítání vyplývá, že v letech 2008 a 2009 došlo k pozastavení nárůstu intenzit, které byly od roku 1990 zaznamenávány. V roce 2010 došlo k mírnému zvýšení v průměru o 4,6 % ve srovnání s rokem 2009. Rok 2011 pak znamenal meziroční snížení intenzity automobilové dopravy o 1,2 %. V roce 2012 intenzita automobilové dopravy klesla oproti předcházejícímu

<sup>16</sup> Dostupné z: <http://mpp.praha.eu/app/map/atlas-zivotniho-prostredi/cs/hlukova-mapa>

*roku o dalších 0,6 %. Celkově se automobilová doprava na území Prahy v roce 2014, měřená dopravním výkonem na celé komunikační síti, snížila v průměru o 0,4 % ve srovnání s předcházejícím rokem. Z toho doprava osobními automobily klesla o 0,5 % a doprava nákladními automobily a autobusy vzrostla o 0,1 %. Intenzita dopravy i stav povrchu vozovek významně přispívá ke zvýšení hlukové zátěže obyvatel. Na nejrušnějších komunikacích v Praze dosahují ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v denní době hodnot téměř 80 dB. Jedná se o úseky Jižní spojka s Barrandovským mostem, ulice Legerova, sokolská, Argentinská aj.“<sup>17</sup>*

Závěrem lze konstatovat, že v případě hluku na pozemních komunikacích je stanovenými hlukovými limity sledován legitimní cíl a prostředky zvolené k jeho dosažení lze považovat za rozumné, což je konstatováno v Nálezu Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 4/18 ze dne 18.12.2018<sup>18</sup>.

### **4.3 Další možné působení dopravy**

Z pohledu věcné podstaty tohoto materiálu lze ještě zmínit jako důležité vlivy působení dopravy vibrace, jež mají z pohledu zdraví člověka obdobné negativní účinky jako výše popsaný hluk.

K rozšiřování vibrací dochází v souvislosti s pohybem vozidel po vozovkách pozemních komunikací, při této činnosti se negativně projevují veškeré nerovnosti a závady na komunikační síti. Za zdroj kmitání při dopravní činnosti považujeme samotný dopravní prostředek a dopravní cestu. Dopravní vibrace mnohdy působí na stavební materiály objektů sousedících s dopravní cestou (zde se projevují vlivy přenosů vibrací na uživatele těchto budov) a mohou závažně snižovat jejich provozní životnost, kdy v krajních případech může dokonce docházet k závažnému poškození samotné stability budov a za tyto negativa může nést objektivní odpovědnost vlastník dopravní cesty. Vibrace přinášejí zejména těžší nákladní vozidla a autobusy, přičemž v řešené lokalitě je průjezd těchto vozidel regulován pomocí stávajícího dopravního značení.

---

<sup>17</sup> Dostupné z: [http://envis.praha-mesto.cz/rocenky/Pr14\\_pdf/ElzpravaZP14\\_kapB5.pdf](http://envis.praha-mesto.cz/rocenky/Pr14_pdf/ElzpravaZP14_kapB5.pdf)

<sup>18</sup> ÚS se v nálezu věnoval ochraně před hlukem velmi podrobně, zmínil zde i mezinárodní srovnání. ÚS v nálezu připomenul také několik prostředků právní ochrany, které umožňují bránit se hluku i mimo rámec hlukových limitů (soukromoprávně dle občanského zákoníku, veřejnoprávně prostřednictvím institutu tzv. pohody bydlení).

## 5 Stanoviska zainteresovaných subjektů

V rámci řešené problematiky oslovila městská část zainteresované subjekty se žádostmi o provedení hodnocení zkušebního provozu v ulici Na krutci, a to ve vazbě na dopravní situaci na místní komunikaci I. třídy Horoměřická, Praha 6.

K dané úpravě, jakož i dalšímu kontextu případných opatření v organizaci dopravy, se vyjádřili:

- ✓ Odbor dopravních agend MHMP
- ✓ ROPID
- ✓ Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s.
- ✓ Hygienická stanice hlavního města Prahy
- ✓ Technická správa komunikací hlavního města Prahy, a.s.

V následujícím textu je proveden souhrn obdržených stanovisek, přičemž celé znění všech vyjádření je zaznamenáno v přílohách tohoto materiálu.

### 5.1 Odbor dopravních agend MHMP

Odbor dopravních agend Magistrátu hlavního města Prahy je odborem zřízeným pro oblast výkonu státní správy v dopravě. Vykonává funkci drážního správního úřadu, speciálního stavebního úřadu, dopravního úřadu, silničního správního úřadu a obecného stavebního úřadu pro stavby světelných signalizačních zařízení, portálů pro dopravně informační systémy a v rozsahu stavebního zákona i pro stavby prováděné v souvislosti s velkými dopravními stavbami.

V gesci tohoto odboru je nadřazený komunikační systém (na řešenou lokalitu navazující místní komunikace I. třídy Horoměřická a Evropská, vč. nastavení světelných signalizačních zařízení), který by mohl být případnými úpravami dopravního režimu v ulici Na krutci či Vokovická bezprostředně dotčen.

Odbor dopravních agend MHMP se k případné úpravě dopravního režimu ulice Na krutci vyjádřil nesouhlasně:

*„S ohledem na obslužnost lokality Staré Vokovice považujeme zmiňované opatření za nedoporučitelné k trvalému zavedení, protože zejména prodloužení objízdné trasy za průjezd ulicí Na krutci činí 2 km. Pro období dopravní špičky, kdy v ulici Horoměřické je zaznamenáváno pravidelné zdržení, není v současné době vhodné. Plně podporujeme zavedení opatření, která zvýší kapacitu na ulici Horoměřické. Jedná se o rozšíření komunikace Horoměřické na tři jízdní pruhy v uspořádání dva do centra a jeden z centra, s tím, že přidání*

*pruh ve směru do centra bude vyhrazen pro BUS. Rovněž podpoříme zpracování návrhu na změnu dopravního režimu na komunikaci Horoměřická před křižovatkou s ulicí Evropská a ve světelné signalizaci, spočívající v povolení levého odbočení ve směru do centra také z pravého řadícího pruhu.“*

## **5.2 ROPID**

ROPID, Regionální organizátor Pražské integrované dopravy, je příspěvková organizace hlavního města Prahy. Tato odborná organizace je zodpovědná za funkci Pražské integrované dopravy (PID). Její úloha je organizační a kontrolní. Ze své práce se odpovídá orgánům samosprávy a státní správy, které jej zabezpečením dopravy pověřily.

V gesci dané organizace je mj. příprava dalšího rozvoje integrovaného dopravního systému a jeho vytváření, zpracování zásad organizace hromadné dopravy osob, stanovení potřebného objemu dopravních výkonů k zajištění dopravní obslužnosti území a jejich projednání s obcemi, hlavním městem Prahou, Středočeským krajem a dopravci, návrh dopravních opatření, intervalů linek, jízdních řádů, prokladů a veškerých návazností.

ROPID se k meritu věci vyjádřil tak, že úpravy dopravního režimu nedoporučil:

*„Ulicí Na Krutci není v současné době vedena žádná linka, ale v budoucnu by chtěl tudy ROPID vést midibusovou linku 116 a nasadit kloubové autobusy na linku 225, jejichž provoz v oblasti Nových Vokovic je problematický. V případě nemožnosti průjezdu ulicí Na Krutci by oblast Nových Vokovic zůstala pravděpodobně bez jakékoli obsluhy MHD. Nepřímý vliv uzavření ulice Na Krutci na provoz PID by byl zcela zásadního charakteru a ještě by zhoršil kritickou kapacitu křižovatky Horoměřická x Evropská. ROPID inicioval s MČ Praha 6 rozšíření ulice Horoměřická o vyhrazený jízdní pruh pro MHD.“*

## **5.3 Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s.**

Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s. je provozovatelem městské hromadné dopravy a jeho jediným vlastníkem je hlavní město Praha.

Provozovatel městské hromadné dopravy se explicitně nevyjádřil k možným úpravám dopravního režimu a v rámci svého vyjádření zaslal vyhodnocení provozu linek 161 a 312, porovnání provedl ve dvou souborech (údaje z období srpen až říjen 2017 a srpen až říjen 2018). Porovnáván byl průměr jízdních dob v úseku Jenerálka – Bořislavka s rozdělením v hodinových intervalech. Z údajů vyplývá, že k největším nepravděpodobnostem dochází stále

v období ranní přepravní špičky, v roce 2018 je potom zaznamenáno drobné zhoršení i v období odpolední špičky.

#### 5.4 Hygienická stanice hlavního města Prahy

Hygienická stanice hlavního města Prahy je orgánem státní správy v ochraně veřejného zdraví, který vykonává přenesenou působnost v ochraně veřejného zdraví pro sledované území a je ze zákona správním úřadem.

Překračování zákonných limitů změřené hladiny akustického tlaku se stalo základním bodem stížností rezidentů na dopravní zátěž a stěžejní oporou požadavků na regulaci dopravy v ulici Na Krutci. Podkladem opatřeným ze strany zástupce rezidentů byl protokol o autorizovaném měření hluku č. 32G2V04\_2018, který byl vypracován dne 03.05.2018 Ing. Petrem Jurtinem, AMETRIS – laboratoř faktorů prostředí.

K celé problematice se v souhrnu vyjádřil orgán státní správy v ochraně veřejného zdraví následujícím způsobem, přičemž závěrem konstatoval, že nebylo zjištěno porušení povinnosti stanovené v § 30 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů:

*„Jedná se o měření hluku ze silniční dopravy v chráněném venkovním prostoru stavby Na Krutci 805/15, 160 00 Praha 6 (dále jen CHVPS). Výsledné ekvivalentní hladiny akustického tlaku v daném CHVPS byly **v denní době** (06:00 – 22:00 hodin) **LAeq,16h = 55,5 dB** a **v noční době** (22:00 – 06:00 hodin) **LAeq,8h = 44,9 dB**. HSHMP stanovila hygienické limity (v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen zákon 258/2000 Sb.) a dále v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen nařízení vlády), ze silničního provozu na komunikaci Na Krutci, Praha 6 v předmětném CHVPS takto: **pro denní dobu** (06:00 – 22:00 hodin) **LAeq,16h = 70 dB** a **pro noční dobu** (22:00 – 06:00 hodin) **LAeq,8h = 60 dB**.*

*Při stanovení hygienických limitů byla použita korekce + 20 dB na tzv. „starou hlukovou zátěž“ definovanou přílohou č.3, Tabulka č.1 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Možnost použití korekce je doložena dokumentem „Průkaz staré hlukové zátěže, komunikace Na Krutci, Praha 19, úsek Horoměřická - Vokovická“, který byl předložen dne 02.10.2018 vlastníkem předmětné komunikace Hlavním městem Prahu (dále jen „HMP“) a který vypracovala společnost Akustika Praha s.r.o. Thákurova 7, 166 29 Praha 6, pod č. 435.004731.1-SHV-18 dne 14.09.2018“. Z výše uvedeného vyplývá, že měřením hluku ze silniční dopravy Na Krutci, které je doloženo protokolem o autorizovaném měření hluku č. 32G2V04\_2018 ze dne 03.05.2018 (Ing. Petrem Jurtinem, AMETRIS – laboratoř faktorů prostředí), nebylo zjištěno porušení povinnosti stanovené § 30 zákona č. 258/2000 Sb., ve spojení s nařízením vlády.“*

## 5.5 Technická správa komunikací hlavního města Prahy, a.s.

Technická správa komunikací hlavního města Prahy, a.s. (TSK) je akciovou společností, jejímž zakladatelem a jediným akcionářem je hlavní město Praha. Společnost byla založena především proto, aby spravovala, udržovala, opravovala a dále rozvíjela nemovitý majetek, což jsou silnice II. a III. třídy, místní a vybrané účelové komunikace na území hlavního města. Dále je jejím úkolem i poskytování služeb spojených se správou tohoto nemovitého majetku, stejně jako projektová, dopravně-inženýrská a stavebně inženýrská činnost.

Vedle toho se TSK rovněž zabývá opatřeními ke snižování dopravní nehodovosti, optimalizací organizace a řízení silničního provozu, sledováním a vyhodnocováním vývoje dopravy i systematickou přípravou dalšího rozvoje celé dopravní soustavy hlavního města Prahy.

TSK se k meritu věci vyjádřila neutrálním způsobem, nicméně poukázala na nereálnost zlepšení výskytu kongescí, a v zásadě odkázala na výhradní kompetence správních orgánů:

*„V řešené lokalitě byla opakovaně provedena místní šetření, která potvrzují nárazové přetížení komunikace Horoměřická. Je však nutno konstatovat, že v období ranní špičky jsou v relativně krátkém časovém období všechny vjezdy do města zatíženy velkými intenzitami vozidel, což může přinést dílčí vzduť a kongesce u kapacitního hrdla dané komunikace, kterým je pro ulici Horoměřická právě světelně řízená křižovatka Horoměřická x Evropská. Eliminace těchto nežádoucích jevů je velice problematická. Vzhledem k pokračující suburbanizaci je nereálné se domnívat, že je možné vzniku kongescí do budoucna zabránit.*

*Z tohoto důvodu podporujeme alespoň možnost segregace veřejné a ostatní dopravy vybudováním vyhrazeného jízdního pruhu na ulici Horoměřická.“*

## 6 Posouzení stávajícího dopravního režimu

Stávající dopravní režim obou dotčených místních komunikací je odlišný. Ulice Vokovická byla v roce 2017 zařazena do režimu zóny 30 s nejvyšší dovolenou rychlostí 30 km/hod, v uvedené zóně bylo také stanoveno omezení vjezdu nákladních automobilů pomocí dopravního značení č. B 17, které představuje zákaz vjezdu vozidel nebo souprav vozidel, jejichž okamžitá délka včetně nákladu přesahuje 10 m, a to s výjimkou vozidel, které mají udělen souhlas městské části.

Další příjezd do lokality od Horoměřické (ulicí Na krutci) je rovněž regulován, a to pro vjezd nákladních automobilů pomocí dopravního značení č. B 12 (opět s výjimkou



vozidel, které mají udělen souhlas městské části). Do zóny 30 je zahrnuta pouze část ulice Na krutci (od křižovatky s ulicí Oválová).

**Foto omezení vjezdu nákladních automobilů (Na krutci x Horoměřická)**



Tato úprava je základním předpokladem pro plošné zklidňování dopravy místních komunikací v rezidenčních oblastech, celoplošné omezení nejvyšší dovolené rychlosti je bezpochyby dominantní formu zklidňování dopravy. V této souvislosti byla provedena další opatření na podporu zklidnění dopravy, zejména bylo zavedeno jedno ze základních pravidel silničního provozu, a sice pravidlo přednosti zprava. Dle technických podmínek č. 218 – Navrhování zón 30 se doporučuje celoplošné zavedení přednosti zprava. Dále potom na základě iniciativy Prahy 6 došlo ke stavební úpravě křižovatky Vokovická x K Červenému vrchu v rámci programu BESIP hlavního města Prahy, která významně přispívá k vyšší bezpečnosti chodců a zdůrazňuje stanovenou přednost zprava.

**Foto stavební úpravy křižovatky Vokovická x K Červenému vrchu**



Jistá část veřejnosti kritizovala zavedení oblasti do zóny 30 a s tím spojenou úpravu řešení přednosti zprava, neboť obecně stanovenou přednost zprava považuje za problematickou z hlediska uspořádání komunikace Vokovická, která psychologicky působí jako nadřazená. Podle průběžného monitoringu se situace s dodržováním přednosti zprava v čase od zavedení režimu postupně zlepšuje. Z hlediska požadovaného snížení rychlosti projíždějících vozidel, zejména v křižovatkových úsecích, se jedná o velmi vhodný prostředek, přispívající k dodržování nejvyšší dovolené rychlosti 30 km/hod.

Převážná délka ulice Na krutci nebyla po zvážení potřebných souvislostí zařazena jako součást zóny 30, toto zařazení by dávalo smysl pouze v úseku podél zástavby. Zde však nelze zvolit přednost zprava, a to především z důvodů výrazného sklonu komunikace, rozhledových poměrů v křižovatkách, velmi nízké intenzity provozu z bočních ulic a psychologické přednosti vozidel jedoucích v přímém směru. Zejména výrazné přibrzdování vozidel jedoucích do kopce před všemi třemi křižovatkovými prostory by kromě popsanych dopravně-bezpečnostních negativ přineslo toliko i faktické zhoršení akustických emisí, jakož i vyšší znečištění ovzduší.

Pomocí dílčích měření bylo zjištěno, že k překračování nejvyšší dovolené rychlosti v ulici Na krutci téměř nedochází (blíže viz příloha 1 - Grafy překročení rychlosti a počtu vozidel).

**Foto umístění radaru v ulici Na krutci**



Jak již bylo v textu výše podrobněji rozebráno, stávající dopravní režim trpí nedokončenou výstavbou SOKP, zejména dosud nedokončenými stavbami 518 a 519 a Radlické a Břevnovské radiály. Nevybudováním uvedených staveb se veškerá dopravní intenzita vozidel přenáší na celou Evropskou ulici a zčásti na ulici Horoměřickou, Bělohorskou a Patočkovu.

S přibývajícím intenzitou dopravy se ulice Na krutci i Vokovická stala i objízdou trasou pro vozidla směřující do i z centra města přes křižovatku Horoměřická x Evropská. Tento jev se pravidelně opakuje v pracovní dny, kdy okolo sedmé a osmé hodiny dosahuje intenzita provozu až 270 vozidel za hodinu. V ostatních denních hodinách projíždí cca 100 vozidel za hodinu. Nezanedbatelnou roli tvoří objízdna trasa ulic Na krutci a Vokovická směrem na ulici Veleslavínskou a dále na ulici Na Petřínách.

### 6.1 Intenzita provozu ve sledovaném úseku

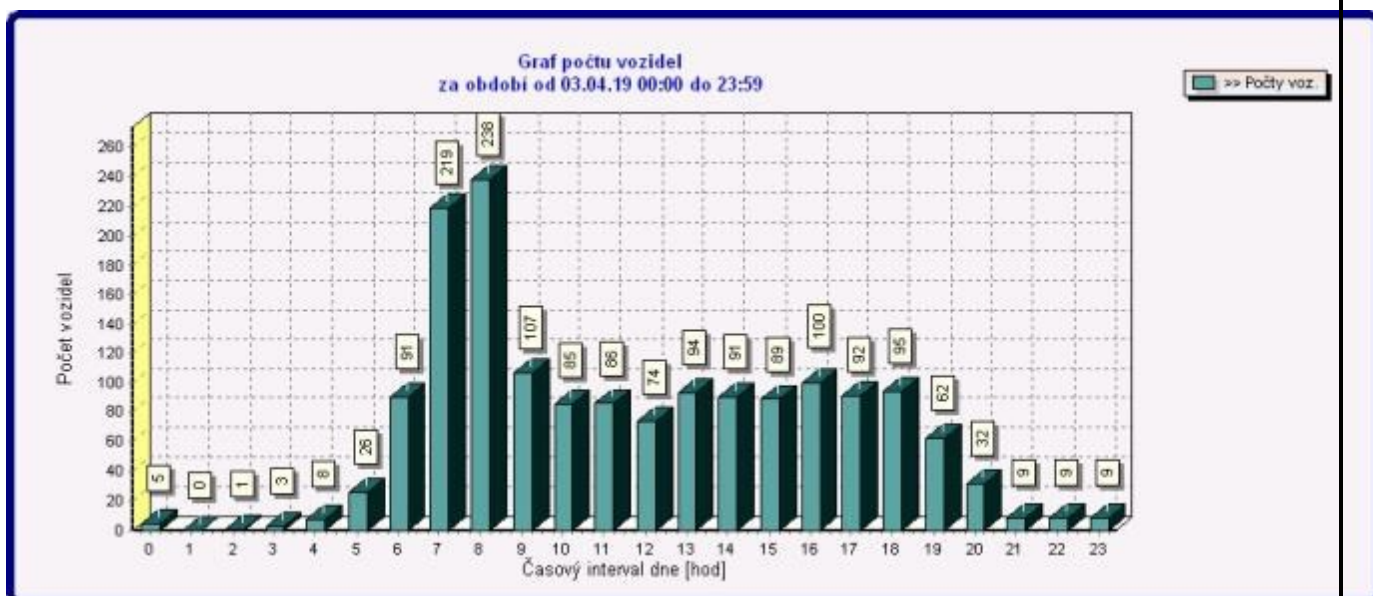
Zaměříme-li se na intenzitu automobilové dopravy sledované komunikační sítě na řešeném území Prahy 6, zjistíme, že komunikace Evropská realizovala v roce 2017 průjezd cca 35.000 vozidel za den a Horoměřickou projelo 11.500 vozidel za den.

#### *Intenzity provozu Evropská a Horoměřická<sup>19</sup>*



<sup>19</sup> Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/static/webbooks/udi-rocenka-2017-cz/pdf/udi-rocenka-2017-cz.pdf>

Dopravní zátěž v ulici Na krutci je dlouhodobě zaznamenávána na tomto odkaze: <http://www.gemos.cz/gemos.cz/doprava/pamArea/dailyStatistics/name/praha6?idPamDevicce=1505997376>. Jedná se o veřejně dostupná data a veřejnost si může učinit objektivní obrázek k skutečným každodenním intenzitám provozu.

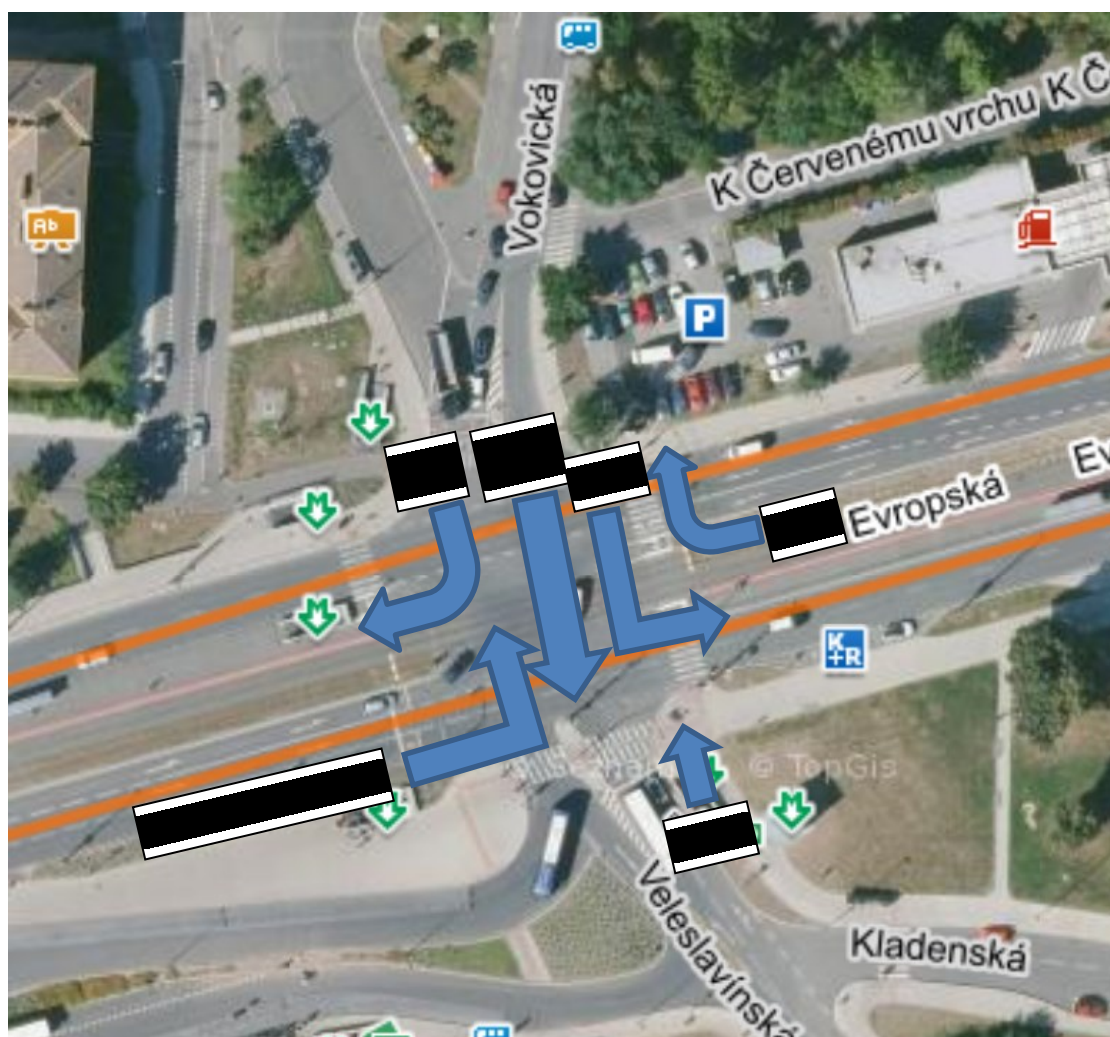


Běžný pracovní den přináší celkovou intenzitu provozu v ulici Na krutci kolem 2.700 vozidel za 24 hodin. Pokud se zaměříme na intenzivnější směr do centra, zde projede kolem 1.500 až 1.800 vozidel za 24 hodin. Intenzita provozu v ranní špičce kolem od 7:00 do 8:00 hodin překračuje až čtyřnásobně průměrnou denní intenzitu provozu. V pracovním týdnu se charakter intenzity počtu vozidel nemění a počty korelují +- 10 %. O víkendech je intenzita vozidel v denních hodinách stálá a nedosahuje ani průměru z pracovního týdne. V období mimo ranní dopravní špičku jsou průjezdy danou ulicí nízké (zhruba 30 až 100 vozidel za hodinu). Lze konstatovat, že kapacita komunikace, i přes dopravní špičky, není vyčerpána.

Pro zjištění dalšího pohybu vozidel odjíždějících z lokality Vokovice byl dne 04.04.2019 v době od 7:45 do 8:15 hodin proveden samostatný průzkum průjezdu vozidel křižovatkou Vokovická x Evropská x Veleslavínská (výjezd a vjezd do ulice Vokovická), kdy za 30 minut v ranní dopravní špičce projelo ulicí Vokovická 355 vozidel, dva motocykly a dva autobusy. Jak bylo předpokládáno, nejvyšší intenzita provozu byla zjištěna v relaci Vokovická → Veleslavínská, kdy tento tah představuje zajímavou alternativu pro vozidla jedoucí ve vazbě na Strahovský automobilový tunel (resp. tunelový komplex Blanka) či ve směru na Prahu 5 prostřednictvím křižovatky Vypich.



### Schéma křižovatkových pohybů Vokovická x Evropská x Veleslavínská



Před 10 lety proběhlo srovnávací měření intenzit provozu v ulici Na krutci, kdy za standardního provozu od středy dne 22.10.2008 od 8:00 hodin do pátku dne 24.10.2008 do 8:00 hodin projelo komunikací Na krutci jednosměrně celkem 3.095 vozidel, tedy 3.095 vozidel za 48 hodin. Lze tedy konstatovat, že i přes nárůst motorizace se situace v dané ulici nikterak rapidně nezhoršila a nelze tvrdit, že by snad došlo k významné změně dopravní situace v daném komunikačním segmentu.

Z analýzy zjištěných intenzit je zřejmé, že tyto intenzity nepředstavují zajištění obslužnosti řešené vnitřní oblasti Vokovic, ale jedná se především o tranzitní dopravu, zabezpečující dopravní propojení s Evropskou a Veleslavínskou. Zjištěné intenzity v ulici Na krutci nevytváří v navazujících křižovatkách kapacitní problémy, s výjimkou ranní dopravní špičky.

Na tomto místě lze poznamenat, že v intravilánu jsou mezním prvkem komunikační sítě křižovatky. Kapacitně se tedy posuzují pouze křižovatky jako takové. Dle ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, v platném znění, je stanovena

orientační maximální kapacita průsečné či stykové neřízené křižovatky 1.500 až 2.000 vozidel za hodinu.

Dopravní zátěž se nevyhýbá zastavěnému území a i na dalším území Prahy 6 existují pozemní komunikace s podobnou aktuální dopravní funkcí v zastavěném území, jako mají komunikace Vokovická a Na krutci. Tangenciální spojení obdobného charakteru mezi oblastmi Prahy 6 představuje např. komunikace V Průhledu, která tvoří v rezidenční zástavbě spojnici mezi ulicemi Na Petřinách a Evropská, přičemž intenzita provozu je zde podstatně vyšší než v ulici Na Krutci (zhruba 4.600 vozidel v jednom směru za 24 hodin).

## **6.2 Rekapitulace dřívějších úprav v lokalitě**

Kromě výše popsaného zavedení celé oblasti do zóny 30 a regulace vjezdu nákladních automobilů došlo i k dalším významným dopravním úpravám v lokalitě.

V roce 2016 došlo k zavedení zón placeného stání (ZPS) na části území Vokovic, blíže orientovanému zastávce metra „*Nádraží Veleslavín*“. Cílem tohoto opatření byla účinná regulace dopravy v klidu v hlavním městě se základním požadavkem upřednostnění rezidentů. Zprovoznění zón placeného stání situaci v lokalitě velmi významně zlepšilo. V souvislosti s projektem ZPS došlo k faktické regulaci silničního provozu v celé lokalitě Starých Vokovic, jenž přinesl řadu pozitivních environmentálních efektů jako je zkrácení času při hledání volného parkovacího místa, snížení počtu projíždějících vozidel či celkově toliko úbytek zbytných pohybů automobilů v celé zóně.

Samostatně byla dále řešena dílčí opatření ve vztahu k dopravně-bezpečnostnímu hledisku, zejména již výše zmiňovaná stavební úprava křižovatky Vokovická x K Červenému vrchu v rámci programu BESIP hlavního města Prahy. Dále pak došlo pomocí vodorovného značení a dopravního zařízení k úpravě řešení křižovatky Vokovická x Na krutci x Půlkruhová, což lze považovat za věc prospěšnou z hlediska zpomalení proudu vozidel a větší obezřetnosti řidičů.



**Foto úpravy křižovatky Vokovická x Na krutci x Půlkruhová a upozornění  
na přednost zprava**



V dané lokalitě jsou dále umístěny dva informativní radarové měřiče, které přispívají jako výstraha k vyššímu respektování nejvyšší povolené rychlosti.

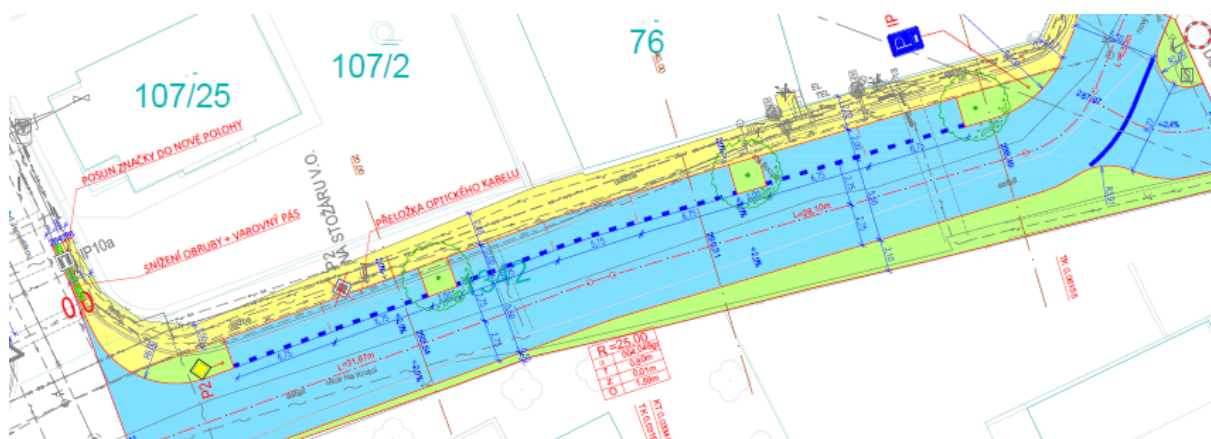
Na základě opakovaných podnětů probíhají v lokalitě průběžná a nahodilá měření rychlosti vozidel ze strany Policie ČR a další kontroly ze strany Městské policie hlavního města Prahy, které představuje především represe vůči nedovolenému parkování vozidel.

### **6.3 Záměry ke zlepšení stávající dopravní situace**

Radnice Prahy 6 činní dlouhodobě řadu kroků směřujících ke zlepšení dopravní situace v lokalitě do budoucna, přičemž ve vztahu k řešenému tématu existuje dvě možné dílčí opatření (rozšíření chodníku v ulici Na krutci s přesunem parkovacích stání k zástavbě a úprava v křižovatce Horoměřická x Evropská) a čtyři významné strategické plány, spočívající v rozšíření Horoměřické ulice a vytvoření samostatného vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy, rekonstrukci všech komunikací v lokalitě Staré Vokovice, propojení Horoměřická a Evropské v tunelovém provedení a konečně alternativní napojení Vokovic.

Z hlediska zlepšení podmínek pro pěší a oddálení motorizovaného provozu dále od severně orientované zástavby připravuje Odbor dopravy a životního prostředí Úřadu městské části Praha 6 rozšíření chodníku v ulici Na krutci (nevyhovující je část chodníku na křižovatce s ulicí Na křídle). Na základě zadání městské části byla tedy dokončena projektová dokumentace ke stavebnímu povolení (a zahájeno projednávání) řešící úpravu tohoto úseku, která zahrnuje rozšíření chodníku, výstavbu odstavných stání při straně zástavby a doplnění komunikační zeleně.

### **Koordinální situace z dokumentace ke stavebnímu řízení<sup>20</sup>**



Městská část navrhuje také provést opatření na světelném signalizačním zařízení (SSZ) křižovatky Horoměřická x Evropská, které by mohlo přinést zvýšení kapacity řízené křižovatky při odjezdu z Horoměřické. V této věci bude připraveno odborné vyhodnocení možností úprav daného SSZ, spočívajících v případné úpravě signálních plánů na křižovatce a v povolení levého odbočení ve směru do centra také z pravého řadičého pruhu (ve stávajícím stavu je jeden pro odbočení vlevo, druhý kombinovaný přímo a vpravo). Pravý řadičý pruh je v ranní dopravní špičce velmi málo využíván, neboť převážná část dopravy odbočuje vlevo. Pokud by bylo možné pravý řadičý pruh doplnit o možnost levého odbočení, do značné míry by se zvýšila propustnost křižovatky. Prověření tohoto řešení má předběžnou podporu příslušného správního orgánu, kterým je Odbor dopravních agend MHMP.

První připravovanou strategickou akcí je rozšíření Horoměřické ulice a vytvoření samostatného vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy ve směru k Evropské. Tento záměr je aktuálně projednáván pod názvem „Horoměřická – rozšíření, Praha 6, č. akce 1000056“. Daný záměr iniciovala městská část společně s organizací ROPID a tento je připravován v úseku mezi ulicemi V Šáreckém údolí – Evropská. Vyjma vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy je jeho příprava započata v širším pojetí, zejména jde o řešení pěších vazeb v území a dalších souvisejících úprav. Tato stavba by měla významně přispět k preferenci veřejné hromadné dopravy. Jak konstatuje i ROPID, zlepšení spolehlivosti MHD by mělo mít i vliv na přesun části dojíždějících z IAD na MHD, čímž druhotně dojde i ke snížení dopravních kongescí. Pokud se tento předpoklad v potřebné míře naplní, lze relevantně uvažovat

<sup>20</sup> Celkový výkres navrženého řešení je součástí samostatné přílohy č. 5.

o možném ponížení stávající dopravní funkce komunikace Na krutci. Z hlediska časového harmonogramu je možno předpokládat realizaci akce nejdříve v roce 2022. V současné době je dokončována dokumentace ke studii, probíhají výrobní výbory za účasti dotčených orgánů a dokumentace bude podrobena předběžnému projednání před tvorbou dokumentace k územnímu řízení.

Přímou vazbu na řešenou lokalitu má potom rozsáhlá stavební akce obnovy technické vybavenosti (rekonstrukce kanalizace, obnova vodovodu, rekonstrukce inženýrských sítí) a rekonstrukce všech komunikací v lokalitě Staré Vokovice v gesci investora Odboru investičního MHMP (projekt s názvem „TV Vokovice“). V rámci této akce počítá Praha 6 s tím, že bude aplikována řada dopravně-bezpečnostních opatření zdůrazňujících režim zóny 30 (navýšení chodníkových ploch, stavební zpomalovací prahy, vyvýšené křižovatkové plochy, apod.), které vcelku přispějí k dalšímu zklidnění dopravního provozu a k výraznému zlepšení podmínek pro pěší účastníky silničního provozu v celé lokalitě. Po dlouhé nečinnosti hlavní město Praha konečně zahájilo pokračování v přípravě dané akce, přičemž v rámci aktuálního projednávání byl předběžně akceptován požadavek městské části na upřednostnění ulice Na krutci a zahájení akce v tomto segmentu Vokovic.

Dalším záměrem je potom příprava ověřovací (a majetkové) studie možného propojení ulice Horoměřická v tunelovém provedení podél svahu (směrem k Vokovicím) s vyústěním v křižovatce Evropská x Alžírská. Touto přípravou se na základě zadání městské části aktuálně zabývá Technická správa komunikací hlavního města Prahy, a.s.

#### ***Ideový návrh trasování spojení Horoměřická – Nebušická***





Konečně je třeba zmínit, že městská část se ve strategických materiálech dlouhodobě upínala k prověřování možností alternativního napojení Vokovic na Evropskou třídu. Možný vznik nového dopravního spojení mezi Evropskou třídou a Starými Vokovicemi byl prověřován v několika variantách, přičemž jako jedna z reálných alternativ se v rámci ověřovacích studií jeví severní prodloužení stávající bezejmenné komunikace označené jako NN 2968 (privátní komunikace v rámci areálu CUBE) ve směru do ulice Nad Lávkou v několika možných variantách. Je však skutečností, že jakékoliv propojení zmíněných oblastí není realizovatelné bez zásahů do pozemků v privátním vlastnictví.

V souvislosti s poslední strategickou variantou je třeba zmínit, že výstavba této alternativy mezi stávající rezidenční zástavbu Vokovic a rekreačními plochami (pěší vazby ke koupališti Džbán, do Přírodního parku Šárka – Lysolaje, ke sportovištím Sportovního klubu Aritma Praha) se jeví jako poměrně málo vhodné. Z pohledu vlivu dopravní indukce<sup>21</sup> mohou být dokonce nově navržené dopravní stavby pro celé území Vokovic kontraproduktivní. Je faktem, že objem dopravy sám o sobě reguluje stávající kapacita komunikací (zejména kapacitní hrdla). Na Praze 6 lze zmínit příklad nárůstu intenzity automobilového provozu na vybraných komunikacích po zprovoznění tunelového komplexu Blanka.

## **7 Návrh a posouzení možných úprav dopravního režimu**

V rámci úvah o úpravách stávajícího dopravního režimu existuje v zásadě pouze pět relevantních alternativ, kterými je možné se ve větší vážnosti zabývat.

Na tomto místě lze krátce poznamenat, že mezi varianty nebyla zařazena některými rezidenty poptávaná dopravní značka „průjezd zakázán“ (značka č. B 32), jejíž umístění je nekoncepční, předmětná značka je v zásadě právně nevymahatelná<sup>22</sup>. Navíc s tímto „řešením“ nesouhlasí z principiálních důvodů dotčený orgán Policie České republiky, Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy, odbor služby dopravní policie, oddělení dopravního inženýrství, jakožto orgán státní správy ve věcech bezpečnosti a plynulosti silničního provozu příslušný podle § 1 zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, v platném znění). Jedná se o značení právně nevymahatelné a nekoncepční.

---

<sup>21</sup> Indukovanou dopravu lze definovat jako nárůst v poptávce po dopravě způsobený vylepšenými podmínkami provozu po infrastruktuře, které vedou k atraktivnějšímu způsobu cestování. Naopak tam, kde je stávající kapacita komunikační sítě pravidelně naplněna, dochází k efektu saturace.

<sup>22</sup> Podrobněji k tématu např. zde: [https://www.lidovky.cz/byznys/doprava/zbytecna-dopravni-znacka-pri-zakazanem-prujezdu-staci-dobra-vymluva.A160414\\_164754\\_In-doprava\\_pave](https://www.lidovky.cz/byznys/doprava/zbytecna-dopravni-znacka-pri-zakazanem-prujezdu-staci-dobra-vymluva.A160414_164754_In-doprava_pave)

## 7.1 Zaslepení ulice Na krutci (nemotorový provoz)

První možnou variantou je umožnit užívání pouze pro nemotorovou dopravu v části ulice Na krutci od ulice Na křídle do ulice Horoměřická. Komunikace v daném úseku by byla navržena jako slepá mimo cyklistů a chodců. Jako nezbytné se jeví fyzické zamezení průjezdu pomocí regulačních sloupků, neboť pouhá úprava dopravního značení by zřejmě nebyla respektována.

*Výhody:*

- ✓ *úplné zamezení průjezdu tranzitní dopravy ve Vokovicích*
- ✓ *zvýšení bezpečnosti dopravy pro nejzranitelnější účastníky provozu a zajištění možnosti bezkolizního provozu pěších, cyklistů, in-line bruslařů*

*Nevýhody:*

- ✓ *zhoršení obsluhy nemovitostí ve Vokovicích (dopravy zdrojové a cílové)*
- ✓ *kapacitní problémy na okolní komunikační síti (Vokovická, Evropská, Horoměřická)*
- ✓ *zvýšení dopravní zátěže na jiných pozemních komunikacích.*

## 7.2 Jednosměrnost ve směru z centra

Směr jízdy vozidel lze upravit ve směru od křižovatky ulic Na krutci x Na Křídle po křižovatku s ulicí Horoměřická.

*Výhody:*

- ✓ *zamezení výraznějšího směru průjezdu tranzitní dopravy reprezentující příjezd do města, zejména v ranních dopravních špičkách*
- ✓ *zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty*

*Nevýhody:*

- ✓ *zhoršení obsluhy nemovitostí ve Vokovicích (dopravy cílové)*
- ✓ *zvýšení dopravní zátěže na jiných pozemních komunikacích*
- ✓ *významné kapacitní problémy na okolní i vzdálenější komunikační síti (Horoměřická v důsledku čehož i v Šáreckém údolí a související přetížení Jugoslávských partyzánů – Vítězné náměstí).*

### **7.3 Jednosměrnost ve směru do centra**

Směr jízdy vozidel lze upravit ve směru od Horoměřické do Vokovické, provoz by byl tedy realizován převážně jízdou do kopce.

*Výhody:*

- ✓ *zamezení průjezdu tranzitní dopravy reprezentující odjezd z města při odpoledních dopravních špičkách (zhruba poloviční hodinové intenzity oproti druhému směru)*
- ✓ *zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty*

*Nevýhody:*

- ✓ *zhoršení obsluhy nemovitostí ve Vokovicích (dopravy zdrojové)*
- ✓ *zvýšení dopravní zátěže na jiných pozemních komunikacích*
- ✓ *nezabrání špičkovým intenzitám v ranních hodinách.*

### **7.4 Jednosměrnost ve směru do centra v období mimo dopravní špičku**

Zjednosměrnění ulice Ke krutci ve směru z centra, mimo stanovené období ranní dopravní špičky v čase od 7:00 do 10:00 hodin, bylo provedeno jako zkušební opatření vydané stanovením přechodné úpravy provozu na dané místní komunikaci, dané opatření bylo v platnosti od 01.08.2018 do 31.12.2018.

Daná úprava byla provedena jako zkušební na základě projednání na Komisi dopravní při Radě městské části Praha 6, která na zasedání dne 15.05.2018 přijala v této věci dvě zásadní usnesení, kterými doporučila ve zkušebním provozu provést v ulici Na krutci omezení jízdy ve směru do centra v čase mimo ranní dopravní špičku a dále doporučila iniciovat vypracování studie na vytvoření samostatného vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy na komunikaci Horoměřická ve směru k Evropské. Dané opatření obecné povahy tedy reflektovalo závěry odborné komise a stanovovalo příslušné dopravní značení ve zkušebním provozu.

**Foto dopravního značení IP 22 upozorňujícího řidiče na přechodnou úpravu provozu.**



Předmětné dopravní opatření ve zkušebním režimu (resp. v režimu přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích) se setkalo s mimořádně kritickými ohlasy. Dalo se očekávat množství negativních reakcí ze strany řidičů realizujících výhradně tranzitní dopravu, nicméně překvapením bylo množství negativních reakcí místních rezidentů z lokality Vokovic. Pokud pomíneme výtky obyvatel Nebušic, Horoměřic a dalších mimo území MČ Praha 6, jsou zde dále i negativní reakce ze Šáreckého údolí. Mimoto Městská část Praha 6 v této věci čelila soudní při, kdy bylo dané opatření žalováno návrhem na zrušení opatření obecné povahy podaným u Městského soudu v Praze (řešeno pod č.j. 15A 38/2018).<sup>23</sup>

Z nashromážděných písemných reakcí na předmětné dopravní opatření zaznamenala městská část celkem 393 hlasů podporujících zjednosměrnění ulice a tedy změnu trvalého dopravního režimu. Pro ponechání stávajícího trvalého dopravního režimu (obousměrnosti) se vyjádřilo celkem 238 osob (z toho 151 osob přímo z dotčené lokality Vokovic a 87 osob mimo dotčenou lokalitu).

<sup>23</sup> Žaloba byla podána ze strany osob z lokality Šárecké údolí, trvajících na zachování obousměrného provozu v ulici Na krutci. Ve výsledku soud přistoupil k odmítnutí návrhu na zrušení napadeného OOP, neboť ani jeden z navrhovatelů nebyl k jeho podání aktivně procesně legitimován, resp. soud neuznal žalobci tvrzené zkrácení vlastnického práva v důsledku umístění dopravního značení na podkladě napadeného OOP.



Pokud by byla zvolena tato varianta, je třeba vymezit časový rozsah opatření, kdy lze na základě zkušeností doporučit upravit původně stanovený rozsah na časové období od 7:00 do 9:00 hodin, neboť tento čas je dopravní zátěž nejvyšší a překračuje dvojnásobek až trojnásobek zátěží z dalších časových období. Dané zkrácení by přispělo i k lepší srozumitelnosti dané úpravy. Z hlediska srozumitelnosti by bylo nanejvýš vhodné provést osazení proměnného dopravního značení (namísto úsporné varianty v dočasném režimu), které by vyloučilo možnou nepřehlednost značení.

*Výhody:*

- ✓ *zamezení průjezdu tranzitní dopravy po většinu dne (vyjma ranní dopravní špičky)*
- ✓ *zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty*

*Nevýhody:*

- ✓ *zhoršení obsluhy nemovitostí ve Vokovicích (dopravy cílové) v části dne*
- ✓ *zvýšení dopravní zátěže na jiných pozemních komunikacích*

## **7.5 Obousměrný provoz**

Ponechání obousměrného provozu v dané ulici odpovídá stávajícímu dopravnímu režimu a není třeba realizovat iniciaci správního procesu.

Akceptace tohoto režimu vychází z toho, že vyjmenované reálné možnosti řešení omezení tranzitní dopravy na území Vokovic nejsou s ohledem na okolní komunikační síť a další rozebraný kontext přijatelné. Ostatně některými rezidenty požadované regulace nelze dosáhnout bez současného omezení rezidentů a jejich návštěvníků (ve formě zhoršení obslužnosti nemovitostí).

Stávající dopravní režim splňuje dikci ustanovení § 19 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění, který upravuje obecné užívání pozemních komunikací a zní následovně: „*V mezích zvláštních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích a za podmínek stanovených tímto zákonem smí každý užívat pozemní komunikace bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny (dále jen "obecné užívání"), pokud pro zvláštní případy nestanoví tento zákon nebo zvláštní předpis. Uživatel se musí přizpůsobit stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu dotčené pozemní komunikace.*“ Režim obecného užívání lze podřadit pod pojem veřejné užívání v právní teorii definovaný jako „*užívání všeobecně přístupných materiálních statků, které odpovídají jejich účelovému určení, předem neomezeným okruhem uživatelů*“<sup>24</sup>.

---

<sup>24</sup> cit. HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo. Obecná část*. 8. vydání. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 307.

Z uvedeného ustanovení zákona o pozemních komunikacích tedy vyplývá, že každý smí užívat pozemní komunikace bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny. Jedná se tedy toliko o veřejnoprávní oprávnění každého užívat pozemní komunikace bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny, a to v mezích zvláštních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích a za podmínek stanovených tímto zákonem.

*Výhody:*

- ✓ zachování obsluhy nemovitostí ve Vokovicích (dopravy zdrojové a cílové)
- ✓ nenavyšování dopravní zátěže na jiných pozemních komunikacích

*Nevýhody:*

- ✓ absence opatření pro regulaci průjezdné dopravy

## **8 Závěr a doporučení hodnotitelů**

Každou z výše definovaných variant (podkapitoly 7.1 až 7.5) měl jako relevantní možnost zvolit každý jeden hodnotitel. Hodnotící skupinu tvořili zaměstnanci Odboru dopravy a životního prostředí Úřadu městské části Praha 6 a členové Komise dopravní při Radě městské části Praha 6. Konkrétní jména hodnotitelů: Ing. Jiří Beneš, Ondřej Matěj Hrubeš, Ing. Lukáš Novák, Ing. Radek Polák, Ing. Evžen Prediger a Vladimír Šuvarina.

V následujícím textu je uvedena volba varianty každého jednotlivého hodnotitele a stručné zdůvodnění této volby:

- Ing. Jiří Beneš:

*„Při zohlednění všech analýzou zkoumaných hledisek **se jednoznačně přikláním k variantě 7.5.** Obousměrnost znamená zajištění optimální obsluhy území. Ano, je to za cenu akceptace průjezdné dopravy, nicméně komunikace Na Krutci je mimo jiné určena k odlehčení nadřazené síti, když je její kapacita naplněna. K tomu, aby tento stav fungoval a neohrožoval životy dotčených obyvatel území, jsou důležitá zmíněná provedená a zvláště připravovaná opatření. Je nutné situaci na komunikacích tohoto typu sledovat neustále a reagovat na měnící se dopravní proudy. Nelze tedy brát dnešní postoj k věci jako konečný, ve stávající situaci ho však z širšího pohledu na městskou dopravu považuji za jediný správný.“*

- Ondřej Matěj Hrubeš:

*„Zásadní problém spočívá v nedostatečné kapacitě ulice Horoměřická. Kvůli tomu trpí tranzitní dopravou vilová oblast Starých Vokovic. Proto musí být nejvyšší prioritou a co nejkratším čase rozšíření kapacity Horoměřické ulice s vybudováním BUS pruhu ve směru do centra. Také je potřebné vybudovat záchytná parkoviště P+R a to nejen v Praze 6, ale také*

v obcích Středočeského kraje a motivovat dojíždějící občany využívat veřejnou hromadnou dopravu.

Ve výsledném stavu s ohledem na zmíněnou tranzitní dopravu, která způsobuje dopravní kongesce ve Starých Vokovicích především v ranní špičce **se přikláním k variantě 7.2**. K rozhodnutí přistupuji v ohledem na skutečnost, že i v ostatních čtvrtích pobíhají ze strany Prahy 6 kroky k zamezení-omezení tranzitní doby a to s vědomím, že se zhorší doprava na příjezdových hlavních komunikacích ze Středočeského kraje a okolních městských částí na území Prahy 6.“

- Ing. Lukáš Novák:

„Z doložených materiálů **se přikláním k variantě 7.5** s doplněním požadavku co nejdřívejší realizaci 3. pruhu v Horoměřické ulici ve směru do centra vyhrazeným pro veřejnou dopravu a zároveň provedení dopravních opatření zvyšující bezpečnost chodců v ulici Na Krutci (tedy vyznačení parkovacích stání podél západní části ulice se zástavbou a další opatření zklidňující automobilovou dopravu) a obecném zdůraznění charakteru komunikace.

Zásadním negativem variant 7.1, 7.2 a 7.4 jsou negativní dopady na autobusové spoje v Horoměřické ulici, kde vlivem větších kongescí dopravy dochází ke zpoždování linek PID. Varianta 7.3 poté nijak neřeší problematiku zvýšeného provozu v ranní špičce a zároveň v řekněme problematičtější směru v ulici Na Krutci blíže k zástavbě. Varianta 7.5 se v současnosti nejeví jako ideální, ale nejméně špatná. Nejsou však při ní překračovány hygienické limity a ani nehodovost nedosahuje takových parametrů, kdy by se muselo přistoupit k radikálnějšímu řešení bez ohledu na dopravní vztahy v širším území.“

- Ing. Radek Polák:

„**Volím variantu 7.5**, tedy zachování obousměrného provozu. Jednoznačně vnímám negativní vlivy, jež přináší tranzitní doprava, tedy zejména zatížení hlukem a emisemi z dopravy. Na druhou stranu však nemohu pominout logickou argumentaci reakcí na zkušební provoz se zjednosměrněním mimo dopravní špičku, která poukazovala na marginální význam regulace v časovém období, kdy je dopravní zatížení zcela adekvátní významu komunikace. Jinými slovy – regulace v období mimo dopravní špičku nepřináší natolik zásadní zlepšení v oblasti hluku a emisí výfukových plynů, aby vyvážila nevýhody prodloužení dojezdové vzdálenosti jak pro rezidenty, směřující do svých domovů z Horoměřické, tak pro nerezidenty, kteří mají v oblasti svůj cíl (např. dovoz dětí na sportovní kroužky v areálu Aritmy). Nejde však pouze o rychlost a pohodlnost příjezdu, nýbrž je zde i fakt, že celkové množství emisí se nesníží – pouze se přesune do jiných oblastí a vlivem delší dojezdové trasy se dokonce zvýší. Variantu 7.4 tedy považuji za zcela nevhodnou. Za další zcela nevhodné řešení považuji variantu 7.1 – přeřazení komunikace a to z již řečených důvodů k variantě 7.4, k nimž se přidává přesun tranzitní dopravy do jiných oblastí. Představa, že vozidla, jež nyní projíždí řešenou ulicí, zůstanou na komunikaci Horoměřická, není reálná. Přetlak na komunikaci Horoměřická vyvolá volbu jiné alternativní trasy, což pro oblast Nebušic, Horoměřic a dalších oblastí představuje buď západní varianta s nájezdem na Pražský okruh přes Přední Kopaninu, nebo východní varianta přes Lysolaje – Podbabskou – Jugoslávských partyzánů na dopravně velmi přetížené Vítězné náměstí (jehož objížděním už nyní trpí obyvatelé okolních vedlejších ulic). Toto je i důvod proč odmítám variantu 7.2 – trvalé zjednosměrnění od Vokovic k Horoměřické. Druhou dle mého odborného názoru přijatelnou variantou je 7.3, tedy

*zjednosměrnění dle převládající dopravy v ranní špičce, pro což by hovořil i místy zúžený profil komunikace v extravilánu. Toto řešení jsem chtěl původně podpořit v případě, že Hygienická stanice HMP nařídí vlastníku komunikace přijmout opatření ke snížení hlukové zátěže a další možnosti (např. výměna oken za protihluková, použití „tichého asfaltu“ apod.) budou vyčerpány. S ohledem na sdělení HS, že zákonné hlukové limity nejsou v ulici překročeny, jsem tedy upřednostnil setrvání stávajícího stavu. Je zřejmé, že mnou zvolená varianta není zdaleka ideální, nicméně je třeba si uvědomit, že žijeme ve velké aglomeraci s vysokou koncentrací obyvatel a v době rozmachu automobilové dopravy, kdy stupeň automobilizace neustále stoupá. Za nejlepší řešení nynějšího stavu považuji dobudování městského okruhu včetně obou radiál, které odlehčí Evropské třídě, i dalším komunikacím, včetně Horoměřické a logicky dojde k razantnímu snížení objemu průjezdné dopravy ulicí Na krutci. Je však zřejmé, že časový horizont tohoto řešení je velmi vzdálený. Do té doby se jeví jako výborné řešení nového propojení Horoměřické s křižovatkou Evropská x Alžírská, avšak jsem poměrně skeptický k realnosti záměru tunelového řešení zejména s ohledem na financování. Zdůrazňuji, že nepovažuji za vhodné napojení Vokovic na komunikaci NN2968 (Cube), pokud by nebyl přerušen tah od ulice Na krutci, jelikož by se značná část dopravy přesunula do nyní klidných ulic Vokovic (komunikace V středu). Podporuji tedy alespoň realistické záměry doplnění vyhrazeného autobusového pruhu v Horoměřické (při jejím rozšíření) a zkapacitnění křižovatky Horoměřická x Evropská, byť by to mělo znamenat úpravu tvaru křižovatky (jak uvádí projekční útvar TSK – nevychází míjení vozidel, odbočujících vlevo z Liberijské).“*

- Ing. Evžen Prediger:

*„**Volím variantu 7.5**, tedy zachovat obousměrný provoz v ulici Na krutci. Důvodem mé volby je obecné užívání komunikací veřejností zakotvené v ustanovení § 19 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, kde je stanoveno, že každý smí užívat pozemní komunikace bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny.*

*Dále považuji za potřebné podporovat vybudování vyhrazeného jízdního pruhu pro MHD a IZS v ulici Horoměřická od Jenerálky až ke křižovatce s Evropskou ulicí, podporovat výstavbu silničního okruhu kolem Prahy, zejména stavby v severozápadním segmentu (518 a 519) a podporovat výstavbu Radlické radiály.“*

- Vladimír Šuvarina:

*„Moje volba je jednoznačná, **jsem pro variantu 7.5**. Zásadní je pro mne vyjádření Hygienické stanice, o které stěžovatelé celou dobu opírali legitimitu omezení dopravy před jejich domy. Ukázalo se však, že k porušování platných hlukových předpisů nedochází.*

*Uvažovaným zjednosměrněním či jiným zvoleným omezením se zhorší dopravní obslužnost vnitřní oblasti celých Vokovic a bude třeba realizovat část jízd po již tak silně zatížené Evropské, přesun jízd vozidel na okolní komunikační síť by tedy přineslo kapacitní problémy na okolní křižovatky a úseky. Za největší negativum jiné úpravy než stávající obousměrné považuji velmi výrazné zvýšení provozu v křižovatce Horoměřická x Evropská a to hlavně*

*v ranních špičkách. Toto další přetížení by mělo značný dopad na autobusové linky hromadné dopravy, včetně autobusů MHD.*

*Případné zjednosměrnění by zvýhodnilo určitou, poměrně malou část obyvatel Prahy 6, na úkor rezidentů bydlících podél Horoměřické, Evropské a v Šáreckém údolí. Jednalo by se podle mého přesvědčení o nepřijatelný precedens.*

*Mimoto se musím zmínit o tom, že hlavní zástupce stěžovatelů používal celou dobu silně nepravdivou a mnohdy zavádějící argumentaci. Jeho výroky v rámci novin Náš region byly neseriózní. Mohu pouze spekulovat, proč si tento pán koupil poměrně nedávno byt právě u silnice, kde byl už v době jeho koupě víceméně stejný dopravní proud a stejná hluková zátěž, a nyní po pár letech se tomu začal z nějakého důvodu divit.“*

Většinová volba hodnotitelů představuje doporučení dalšího postupu pro orgány samosprávy. Předmět věci bude projednán na zasedání Komise dopravní při Radě městské části Praha 6 a následně bude předložen k jednání v rámci Rady městské části Praha 6.

## **Přílohy**

1. Grafy překročení rychlosti a počtu vozidel
2. Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě (Na krutci, v úseku mezi ulicemi Horoměřická – Na křídle)
3. Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě (Na krutci, v úseku mezi ulicemi Na křídle – Vokovická)
4. Statistické vyhodnocení nehodovosti v silničním provozu na vybrané lokalitě (Vokovická, v úseku mezi ulicemi Na krutci – autobusové obratiště)
5. Koordinační situace rozšíření chodníku v ulici Na krutci (PPU spol. s.r.o.; 12/2018)
6. Odbor dopravních agend MHMP – vyjádření
7. ROPID – vyjádření
8. Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s. – vyjádření
9. Hygienická stanice hlavního města Prahy – vyjádření
10. Technická správa komunikací hlavního města Prahy, a.s. – vyjádření

V Praze 6 dne 15. dubna 2019

Zpracoval:

Odbor dopravy a životního prostředí Úřadu městské části Praha 6