



BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE POD NOVÝM LESEM - PRAHA 6

KVĚTEN 2025



IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZAKÁZKY

Akce

Bezpečnostní inspekce Pod Novým lesem – Praha 6

Objednavatel

název	Městská část Praha 6 – ODŽP / Doprava
sídlo	Československé armády 601/23, Praha, 160 52
IČO	00063703
DIČ	CZ00063703
zástupce	Ing. Bc. Miroslav Sachl (vedoucí odd. státní správy ODŽP)

Zpracovatel

název	České vysoké učení technické v Praze
sídlo	Konviktská 292/20, Praha, 110 00
IČO	68407700
DIČ	CZ68407700
zástupce ve věcech smlouvy	prof. Ing. Ondřej Příbyl, Ph.D. (děkan fakulty)
zástupce ve věcech technických	doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D. (odpovědný řešitel) a Ing. Aneta Dostálová
řešitelské pracoviště	Katedra dopravního inženýrství Horská 2040/3, Praha, 128 03
řešitelský tým	Bc. Václav Chládek Bc. Tomáš Formánek Bc. Martina Míčková



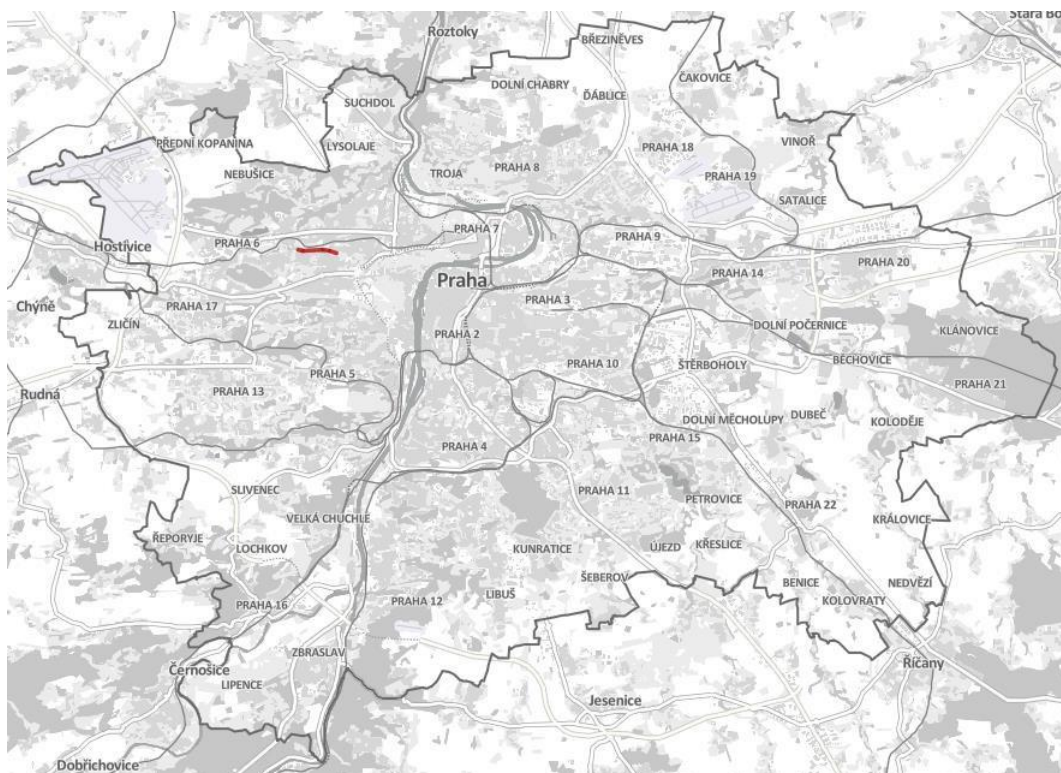
OBSAH

1	Úvod a stručný popis lokality	4
2	Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací	5
2.1	Metodika bezpečnostní inspekce	5
2.2	Minimální rozsah bezpečnostní inspekce	7
2.2.1	Prověření dostupných dopravně inženýrských charakteristik	7
2.2.2	Prověření šířkového uspořádání prostoru komunikace	7
2.2.3	Posouzení směrového a výškového vedení	9
2.2.4	Posouzení uspořádání křižovatky	9
2.2.5	Posouzení stavu vozovky a krajnic	16
2.2.6	Posouzení parkovacích a odstavných stání	18
2.2.7	Posouzení správnosti užití a provedení dopravního značení a příslušenství komunikací ...	20
2.2.8	Posouzení osvětlení	21
2.2.9	Posouzení existujících pevných překážek a aplikací prvků pasivní bezpečnosti	21
2.2.10	Zhodnocení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu a viditelnosti za různých podmínek	22
2.2.11	Posouzení železničních přejezdů	22
2.2.12	Posouzení vlivu prací na komunikaci na bezpečnost provozu	22
3	Závěry a doporučení	23
4	Seznam příloh	29

P1 Podrobný soupis všech dopravně-bezpečnostních deficitů

1 ÚVOD A STRUČNÝ POPIS LOKALITY

Bezpečnostní inspekce byla provedena v ulici Pod Novým lesem na Praze 6. Jedná se o obslužnou místní komunikaci v rodinné zástavbě (obrázek 1.1). Komunikace je v celé délce zklidněna zónou 30. Zónová značka také upravuje v celé oblasti zákaz stání a zákaz vjezdu nákladních vozidel a autobusů (mimo vozidel s povolením ÚMČ Prahy 6). Ulicí prochází cyklotrasa 201, ale nenachází se v ní žádná cyklointegrační opatření pro bezpečnější pohyb cyklistů. V části mezi křižovatkou s ulicí Na Petřínách a křižovatkou s ulicí Nový lesík je komunikace jednosměrná a umožňuje průjezd ve směru od ulice Na Petřínách. Parkování je řešeno pomocí tzv. modrých zón vždy po jedné straně komunikace.



Obrázek 1.1: Řešená lokalita (zdroj: Atlas Prahy, © IPR PRAHA).

Inspekce byla provedena ve středu 2. 4. 2025 v období odpolední špičky. V rámci inspekce byl proveden průjezd osobním automobilem s pořízením záznamu průjezdu a také byla komunikace v celé délce (včetně přilehlého okolí) podrobena podrobnému šetření formou pěšího průzkumu. V oblasti byla od 6. 1. 2025 do 31. 3. 2025 silniční uzavírka z důvodu opravy vodovodního řádu v ulici Veleslavínská. V blízkosti křižovatky s ulicí Na Hradním vodovodu byl úsek o délce přibližně 90 m označený zákazem vjezdu, který měl pravděpodobně zabránit tranzitnímu průjezdu při objíždění uzavírky v ulici Veleslavínská.

2 BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

2.1 Metodika bezpečnostní inspekce

Technika provedené inspekce vycházela z „Metodiky bezpečnostní inspekce pozemních komunikací – metodika provádění“, 3. vydání (kterou vydalo CDV v. v. i. v roce 2013 – viz lit. [1]), poznatků ze zahraniční literatury [2] a domácí literatury [3][4][5][6][7][8].

Pro vyhodnocení bezpečnostní inspekce konkrétní lokality nebo porovnání problematických úseků mezi sebou, je třeba nejprve definovat riziková kritéria a příp. jim přiřadit váhy dle důležitosti (tabulka 2.1).

Tabulka 2.1: Složitost řešení – FD.

Řešení	Popis
Složitě	Finančně a časově náročné řešení (např. stavba okružní křižovatky), které v sobě zahrnuje projednávací a schvalovací procesy, tvorbu dokumentace, bezpečnostní audit apod.
Administrativní	Zvýšená administrativa – návrh umístění vhodného svislého nebo vodorovného značení, popř. drobných stavebních úprav.
Jednoduché	Jednoduché řešení (např. prořezání bujné zeleně, která zakrývá svislé dopravní značení, zvýraznění nebo obnova dopravního značení, instalace vodicích sloupků u pozemní komunikace).

Jsou uvedeny identifikované bezpečnostní nedostatky, závady a rizika. Inspekční tým může identifikovaná rizika ohodnotit dle jejich závažnosti třemi úrovněmi: nízkou, střední a vysokou. Ohodnocení rizika usnadňuje objednateli inspekce stanovení priorit při rozhodování o tom, zda a jaká rizika řešit, případně v jakém pořadí. Inspekční tým stanovuje závažnost rizika na základě své kvalifikace a zkušeností. Následující tabulka (tabulka 2.2) uvádí stručně charakteristiky jednotlivých úrovní rizika.

Tabulka 2.2: Tabulka 2: Úroveň rizika a jejich charakteristiky – Metodika BI.

Úroveň rizika	Charakteristika
Vysoká	Při neodstranění rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky. Inspekční tým považuje jeho odstranění za prioritní a nezbytné.
Střední	Riziko má vliv na vznik nehod s osobními následky. Inspekční tým považuje jeho odstranění za důležité.
Nízká	Riziko má vliv na vznik kolizních situací, popřípadě zvyšuje subjektivní riziko (snižuje pocit nebezpečí) účastníků silničního provozu. Vznik nehod s osobními následky je velmi málo pravděpodobný.

Pro mezikřižovatkové úseky v extravilánu a intravilánu platí následující kritéria a podkritéria pro vyhodnocení:

- dopravní značení a zařízení (absence svislého nebo vodorovného dopravního značení, vodicí sloupky, krátké náběhy odbočovacího pruhu, neshoda vodorovného a svislého značení apod.),
- vozovka (kluzká komunikace, prudké klesání, odpadávání krajnic či vozovky, špatný technický stav vozovky),
- pevné překážky u pozemní komunikace (betonové a cihlové nosné pilíře při pozemní komunikaci, nezabezpečená silnice u skály či skalní stěny v blízkosti vozovky, velké stromy a vzrostlé keře v blízkosti vozovky, nevhodně umístěné městské pouliční vybavení/květináče, lavičky, předměty reklamy apod., havarovaná a opuštěná vozidla podél vozovky, budovy v blízkosti silnice či ulice, ochranná zábradlí nebo ploty se špičatým koncem nebo nevhodně umístěné protihlukové stěny, úzké mosty s omezenou rozhledovou vzdáleností nebo blízkým směrovým obloukem, jiné pevné bariéry, kamenné stěny),
- omezení rozhledových poměrů (ostrá zatáčka, zhoršené rozhledové poměry vinou vybavení pozemní komunikace – např. strom zakrývá dopravní značení, odvádění pozornosti reklamou),
- špatně avizované křižovatky (rozhledy, matoucí dopravní značení vedoucí ke špatné orientaci v křižovatce),
- špatné dopravně-stavební poměry (nevhodná šířka komunikace, parkování na ulici příliš blízko křižovatkám, nevhodná nebo žádná intenzita osvětlení, ostré směrové oblouky obzvláště u úzkých komunikací, malá nebo žádná zachytná zóna v okolí, špatně řešené zastávky veřejné hromadné dopravy, diskontinuita komunikace – náhlý konec jízdního pruhu, změna obousměrné na jednosměrnou komunikaci, náhlá změna v příčném profilu komunikace atd.),
- cyklistická a pěší doprava (body křížení automobilové dopravy s ostatními účastníky provozu – cyklisty a chodci, chybějící infrastruktura atd.),
- ostatní (lokalita, kde vozovku často přechází zvěř, nevhodná vegetace – spad listí, potřeby vozidel integrovaného záchranného systému).

Pokud jsou podrobovány bezpečnostní inspekci křižovatky, pak je míra rizika stanovena na základě následujících kritérií:

- rozhledové poměry (zakrytí svislým dopravním značením, parkujícími vozidly, zelení, reklamou apod.),
- dopravní značení (včetně souladu vodorovného dopravního značení a svislého dopravního



- značení),
- rozlehlost křižovatky (psychologická přednost),
- bezpečné napojení přilehlých pozemků,
- nebezpečné stavební prvky (tangenciální průjezdy okružními křižovatkami, počet řadicích pruhů na vjezdu nesouhlasí s počtem jízdních pruhů na výjezdu apod.),
- bezpečnost pohybu ostatních účastníků silničního provozu v okolí křižovatky (přechody pro chodce, přejezdy pro cyklisty atd.).

2.2 Minimální rozsah bezpečnostní inspekce

Tato kapitola byla zpracována podle Přílohy č. 11 k vyhlášce č. 104/1997 Sb. „Minimální rozsah bezpečnostní inspekce“.

2.2.1 Prověření dostupných dopravně inženýrských charakteristik

Pro zadanou komunikaci nejsou veřejně dostupné informace o intenzitách dopravy. V celém úseku komunikace platí zónová značka upravující maximální povolenou rychlost na 30 km/h. Ulice trpí velkým množstvím tranzitní dopravy vznikající z vozidel, které si tudy zkracují cestu, aby se vyhnuly případným kongescím v ulici Evropská.

2.2.2 Prověření šířkového uspořádání prostoru komunikace

Komunikace je úzká a její šířkové uspořádání je proměnlivé. Většina šířkového uspořádání zahrnuje chodník (na jedné či obou stranách komunikace), parkovací pruh a jízdní pruh (v části úseku pouze jednosměrný). Konstantní šířku má (pokud se vyskytuje) v celé délce úseku pouze parkovací pruh, a to 2,2 m. Chodníková plocha je místy nevyhovující šířky (v některých úsecích neexistující), povětšinou se šířka pohybuje okolo 1,5-1,6 m, občas dosahuje až šířky 2,2 m (viz obrázek 2.1). Jízdní pruh má v jednosměrném úseku šířku 2,8 m, v obousměrných úsecích se pohybuje mezi 3,3 a 5,4 m. Šířky 5,4 m komunikace nabývá v úseku, kdy se v příčném uspořádání vyskytují pouze jízdní pruhy (v každém směru jeden).

Nejproblematictější z hlediska šířkového uspořádání je oblast mezi křižovatkou s ulicí Na Hradním vodovodu a s ulicí Veleslavínská. V tomto úseku je šířkové uspořádání následující: chodník – parkovací pruh – jízdní pruh – chodník. Chodník na jižní straně ulice nemá dostatečnou šířku, pouze 0,8 m včetně bezpečnostního odstupu. Prostor byl v době inspekce využíván pro odkládání nádob ke svozu odpadu (obrázek 2.2). Parkovací pruh má svou konstantní šířku 2,2 m, ale jízdní pruh pouze 2,8 m. Chodník na severní straně komunikace (u rodinné zástavby) má šířku 1,5 m včetně bezpečnostního odstupu.



Obrázek 2.1: Absence chodníkových ploch.



Obrázek 2.2: Nevyhovující šířkové uspořádání.

Šířka komunikace je úzká pro jízdu vozidel současně v obou směrech. Dle ČSN 73 6110 je umožněn obousměrný provoz v jednopruhovém místní komunikaci při umístění výhyben každých 80–100 m o minimální délce 6 m v odůvodněných případech, což je zajištěno přerušováním modrých zón. To je v celé délce úseku dodrženo a případná protijedoucí vozidla tak mají možnost vyhnout se.

V místě chybějících chodníkových ploch jsou do prostoru komunikace v mnoha místech zaústěné cestičky a pěšiny z okolí (zachycuje obrázek 2.3) [ID 12, ID 20, ID 23]. V takových místech byla navržena místa pro přecházení, v jednom případě došlo i k posunutí schodů z důvodu zkrácení

nápojení pěších vazeb. Také došlo k návrhu chodníkové plochy, podél jedné strany komunikace v úseku, kde v současné době chybí po obou stranách. [ID 25, ID 28].



Obrázek 2.3: Vyústění pěších cest do komunikace.

2.2.3 Posouzení směrového a výškového vedení

Nejproblematictější místem směrového i výškového vedení je křižovatka ulic Pod Novým lesem a Veleslavínská. V křižovatce je nevhodný úhel odbočení (kdy není jiná možnost, než tento směr) a zároveň je každé rameno křižovatky v jiné výškové úrovni. [ID 35, ID 36] Konkrétněji je problematický úsek popsán v kapitole Posouzení uspořádání křižovatky.

Z místního šetření v terénu vyšlo najevo, že mnoho řidičů s místní znalostí se této křižovatce vyhýbá a úsek objíždí ulicí Nad Hradním potokem a do ulice Veleslavínská se napojují v jiné křižovatce.

V ostatních částech posuzovaného úseku nebyl nalezen žádný deficit z oblasti směrového a výškového vedení komunikace.

2.2.4 Posouzení uspořádání křižovatky

Na posuzované komunikaci se nachází celkem 5 křižovatek, které byly předmětem bezpečnostní inspekce. Posuzovány byly z hlediska průjezdu vozidla i z hlediska pěších vazeb.

Křižovatka s ulicí Na Petřínách

Křižovatka, která je zároveň začátkem posuzovaného úseku, je křížením ulice Na Petřínách a ulice Pod Novým lesem (obrázek 2.4, obrázek 2.5). Jedná se o stykovou křižovatku, kdy jediný možný manévry je pravé odbočení z ulice na Petřínách ve směru z centra do ulice Pod Novým lesem.

**Obrázek 2.4: Nevhodně provedené VZD přechodu.****Obrázek 2.5: Chybějící prvky OOSPO.**

V křižovatce je špatně proveden přechod pro chodce – délka přechodu je 11 metrů, přechodu chybí prvky OOSPO a VZD je špatně provedené. V oblasti přechodu pro chodce jsou sklopené obruby pro snazší přístupnost OOSPO, ale jejich provedení není nejvhodnější a bylo by vhodné při navrhované přestavbě provést jejich obnovu. [ID 9, ID 11]

V blízkosti křižovatky se také nachází přechod pro chodce v ulici na Petřinách rozdělený tramvajovým tělesem. V přechodu chybí nápis „POZOR TRAM!“ a jedna z čar přechodu není zřetelně viditelná a bylo by vhodné ji obnovit. [ID 7, ID 8]

Navrhovaným řešením je úprava nároží křižovatky – není potřeba velkorysý úhel odbočení ve směru, ze kterého žádná vozidla nepříjíždějí. Tím dojde k zúžení komunikace v oblasti přechodu pro chodce, který je možné navrhnout v kratší délce, než je tomu v současné době. Zároveň tím proběhne vyznačení VZD v nové poloze a přechod bude proveden dle TP 133.

Křižovatka s ulicemi Nový lesík a Střešovická

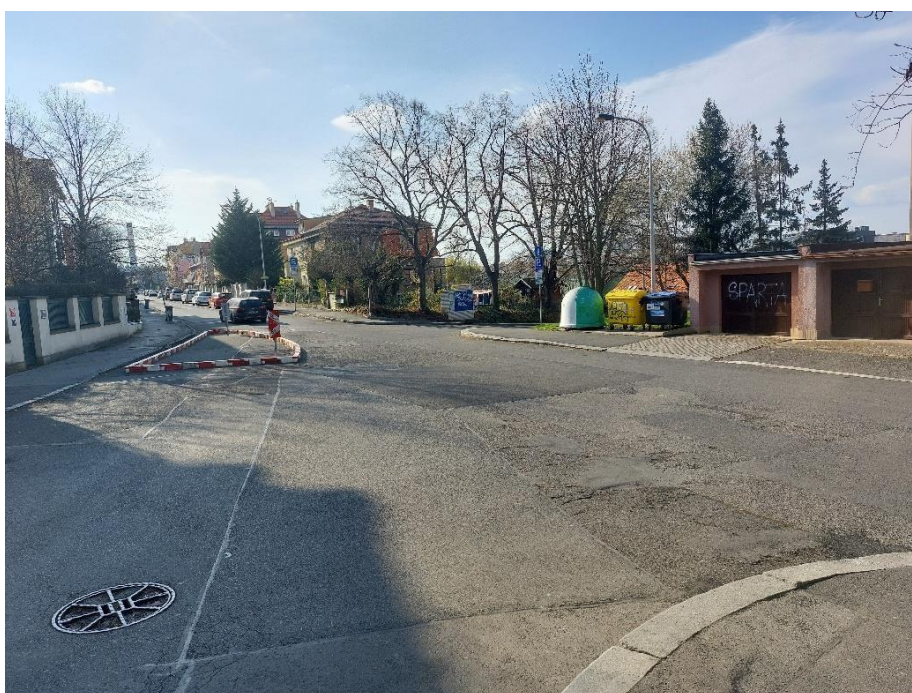
Jedná se o odsazenou křižovatku bez úpravy přednosti. Křižovatka není svým tvarem samovysvětlující. Tři její ramena jsou jednosměrná, jedno rameno vede pouze směrem do křižovatky, dvě ramena pouze směrem z křižovatky.

Křižovatka zabírá velkou plochu, proto je kanalizace křižovatky upravena dočasnou stavební úpravou, která zamezuje přímému průjezdu ulicí Pod Novým lesem (zobrazuje obrázek 2.6 a obrázek 2.7). Dočasnou úpravu, kterou lze na místě nalézt minimálně od roku 2017 (na základě Panoramy Mapy.cz), by bylo vhodné proměnit v širší nároží, čímž vznikne bezpečná a trvalá stavební kanalizace křižovatky. [ID 14] V oblasti chybí návaznost pěších vazeb [ID 15], jediný přechod pro chodce se nachází v ulici Nový lesík, a i ten je nevhodně proveden – ukončen na severní straně v prostoru garáží a zároveň je v přechodu ukončeno nevhodně provedené cyklointegrační opatření (mix prvků piktogramového koridoru a vyhrazeného pruhu pro cyklisty), viz obrázek 2.8. [ID 13]

V návrhu je předpokládán piktogramový koridor mimo oblast křižovatky (mimo řešené území) v ulici Nový lesík.



Obrázek 2.6: Křižovatka s ulicí Nový lesík.



Obrázek 2.7: Křižovatková plocha s dočasnou stavební úpravou.



Obrázek 2.8: Ukončení cyklointegračního opatření v prostoru přechodu pro chodce.

Do křižovatky byly dodány přechody pro chodce. V Zóně 30 není nutné přechody pro chodce zřizovat, ovšem vzhledem k tvaru křižovatky bylo inspekčním týmem zvoleno vyznačit předpokládaný výskyt chodců. V současné době existující přechod pro chodce byl přesunut dále od křižovatky, aby nebyl ukončen v ploše vjezdu do garáží. Zároveň bylo navrženo doplnění chodníků o prvky pro OOSPO před vstupem do této plochy. [ID 16, ID 17]

Křižovatka s ulicí Nad Zahradnictvím

Jedná se o stykovou křižovatku, kterou zachycuje obrázek 2.9. Vzhledem k úhlu křížení a výškovému vedení ulice Nad Zahradnictvím je pro zlepšení rozhledu v křižovatce umístěno dopravní zrcadlo. Chodníková plocha na jedné straně komunikace je zde ukončena bez navazující pěší vazby. Po druhé straně komunikace je za křižovatkou navazující chodníková plocha, pěší vazby nejsou propojeny. Řešením by bylo navržení místa pro přecházení, se snížením obrub a přidáním prvků OOSPO. [ID 19]



Obrázek 2.9: Plochy křižovatky s ulicí Nad Zahradnictvím.

Křižovatka s ulicí Na Hradním vodovodu

Křižovatka s ulicí Na Hradním vodovodu je styková. Při příjezdu řešenou ulicí ve směru k ulici Veleslavínská se v komunikaci nachází pevná překážka v podobě betonových svodidel po obou stranách umístěných v prostoru komunikace (obrázek 2.10). Jejich účelem je pravděpodobně zamezení parkování v blízkosti křižovatky, případně mají sloužit jako prvek zklidnění dopravy. Umístěním v křižovatce se však stávají rizikem pro bezpečnost silničního provozu, jelikož jednak nejsou viditelně označeny, jednak tvoří oblast zakrytého výhledu, viz obrázek 2.11.

Zároveň jsou v křižovatce nevhodně provedeny pěší vazby – chodník je úzký, pěší vazby nejsou navázány, což zobrazuje obrázek 2.12. Pro chodníkové plochy byla navržena návaznost pomocí místa pro přecházení s prvky pro OOSPO. Dále je v návrhu uvažováno s přesunem sloupu elektrického vedení a zejména s odstraněním betonových svodidel (v jejich poloze bylo navrženo VDZ V 12c „Zákaz zastavení“). [ID 30, ID 32]



Obrázek 2.10: Křižovatka s ulicí Na Hradním vodovodu.



Obrázek 2.11: Svodidlo zakrývající rozhledy v křižovatce.



Obrázek 2.12: Nedostatečná šířka chodníku.

Křižovatka s ulicí Veveslavínská

Jedná se o vidlicovitou křižovatku, ve které vzniká směrovým vedením ulic nevhodný úhel odbočení. Z ulice Pod Novým lesem je nutné odbočit vlevo do ulice Veveslavínská. Zároveň vzniká rozdílnou výškovou úrovní ramen křižovatky nevhodný sklon odbočení, viz obrázek 2.13.

Z hlediska pěších vazeb je křižovatka naprosto nevyhovující. Ulicí Veleslavínská vede při severním okraji koridor pro pěší oddělený od silniční dopravy balisety, který vede do křižovatky a není nijak ukončen (obrázek 2.14).

Zároveň je v oblasti křižovatky předpokládán zvýšený pohyb nejzranitelnějších účastníků silničního provozu, protože se v její bezprostřední blízkosti nachází budova mateřské školy. V současné době se před jejím vstupem nachází velmi úzká chodníková plocha, oddělená od provozu na pozemní komunikaci zábradlím. [ID 38] Pěší vazby nemají v oblasti křižovatky návaznost, v celé oblasti chybí přechody pro chodce.



Obrázek 2.13: Rozdílná výšková úroveň ramen křižovatky.



Obrázek 2.14: Křižovatka s ulicí Veleslavínská.

2.2.5 Posouzení stavu vozovky a krajnic

Stav krytu vozovky je nevyhovující a bylo by vhodné ho obnovit, stejně tak kryt chodníkových ploch a obruby, viz obrázek 2.15. Povrch je v mnoha místech „záplatovaný“. [ID 3, ID 4, ID 5] V oblastech vjezdů ke garážím pro parkující rezidenty jsou nevhodně snížené obruby (obrázek 2.16) – někteří obyvatelé problém řeší různými podomácku vyrobenými řešeními. Celkově považuje inspekční tým za vhodné řešit vjezdy komplexně z hlediska rozhledů, sklopených obrub a varovného pásu v celém řešeném území. [ID 2, ID 6]



Obrázek 2.15: Nevhodně provedené povrchy v celé šířce uličního prostoru.



Obrázek 2.16: Sklopené obruby u vjezdů.

Na okrajích komunikace jsou patrné závady a poruchy, které patrně vznikly zvýšeným zatížením od parkujících vozidel, což zachycuje obrázek 2.17. [ID 27] Vytvořením chodníkových ploch na okraji komunikace bude zamezeno nelegálnímu parkování a na místě okraje vozovky se bude nacházet chodníková plocha se zvýšenou obrubou.



Obrázek 2.17: Okraje vozovky s viditelnými poruchami.

2.2.6 Posouzení parkovacích a odstavných stání

V celé posuzované oblasti platí zónovou značkou upravený zákaz stání. Parkování je umožněno v oblastech vyznačených vodorovným dopravním značením V 10g „Omezené stání“ neboli systémem tzv. modrých zón vždy po jedné straně komunikace. Pro nerezidenty je umožněno parkování max. po dobu 3 hod při hodinové sazbě 40 Kč. Rodinná zástavba v okolí komunikace obvykle disponuje parkováním na soukromém pozemku.

Přesto jsou v oblasti plochy využívány k nelegálnímu parkování vozidel, obvykle po okrajích vozovky mimo vyznačená místa. [ID 22, ID 26] V průběhu inspekce byla zaznamenána parkující vozidla (obrázek 2.18) i plochy k tomuto místu zjevně využívané (obrázek 2.19). V některých místech by bylo vhodným řešením výstavba chodníku propojujícího stávající plochy nebo návrh VDZ V 13a „Šikmé rovnoběžné čáry“ – tzv. dopravní stín.



Obrázek 2.18: Nelegálně parkující vozidlo.



Obrázek 2.19: Plochy využívané k nelegálnímu parkování vozidel.

Vyznačená parkovací místa nepředstavují riziko, vyjma místa, kde se nachází „skok“ v chodníkové ploše, obrubě a následně i vodorovném dopravním značení (obrázek 2.20). [ID 29] V tomto místě není možné bezpečně parkovat vozidlo a bylo by vhodné vyplnit místo dopravním stínem.



Obrázek 2.20: Skok v parkovacím pruhu.

2.2.7 Posouzení správnosti užití a provedení dopravního značení a příslušenství komunikací

Informativní zónová značka IZ 8a obsahuje u B 12 nadbytečnou dodatkovou tabulkou E 5 „3,5 t“, která v kombinaci s B 12 nemá žádnou přidanou hodnotu, inspekční tým navrhuje odstranění dodatkové tabulky. [ID 10]

Mnoho značek je poškozených, ale stále funkčních, i ty by bylo vhodné obměnit. [ID 34] V křižovatce s ulicemi Nový lesík a Střešovická by bylo vhodné pro větší přehlednost posunout značku B 2, aby byla zřejmá její platnost. [ID 18]

V prostoru křižovatky s ulicí Veleslavínská se na vozovce nachází symboly dopravních značek upozorňující na zónovou značku a na pohyb dětí (obrázek 2.21). Všechny tyto značky jsou již opotřebované a pro jejich větší přehlednost by bylo vhodné je obnovit, v některých případech dochází změnou směrovosti k jejich nadbytečnosti a může dojít k jejich odstranění. [ID 33]

Vodorovné dopravní značení v celé délce ulice by taktéž vyžadovalo obnovu. Vyznačení parkovacích míst VDZ V 10g „Omezené stání“, tzv. modré zóny nejsou všude zřetelně viditelné, zároveň v některých místech, kde již neplatí, není VDZ dostatečně odstraněno a situace může být pro řidiče matoucí. [ID 1]



Obrázek 2.21: Chybějící SDZ.

V téměř celém posuzovaném úseku chybí VDZ V 7a „Přechod pro chodce“, pokud se nachází, chybí mu prvky OOSPO nebo není vhodně proveden. Všechny případy jsou sepsány v Příloze č. 1 a zakresleny v Příloze č. 3, celkem je navrženo 5 nových či upravených přechodů pro chodce a 5 nových míst pro přecházení. V zónách s omezenou rychlostí 30 km/h není nutné navrhovat přechody pro chodce, přesto se inspekční tým domnívá, že by bylo vhodné propojit důležité pěší vazby v křižovatkách alespoň místem pro přecházení. Konkrétní úpravy jsou sepsány v kapitole Posouzení uspořádání křižovatky u jednotlivých křižovatek.

Dále bylo navrženo doplnění chybějícího malého kruhového polštáře do již existující řady.

[ID 24]

2.2.8 Posouzení osvětlení

V celé délce posuzovaného úseku se nachází veřejné osvětlení, včetně úseku mimo zástavbu. Osvětlení je podrobněji zhodnoceno v Noční bezpečnostní inspekci Pod Novým lesem (Praha 6).

2.2.9 Posouzení existujících pevných překážek a aplikací prvků pasivní bezpečnosti

V křižovatce s ulicí Na Hradním vodovodu se nachází betonová svodidla, pravděpodobně za cílem zklidnění dopravy nebo zamezení parkování vozidel v prostoru křižovatky. [ID 31]

Jedná se o poměrně velkou a svým profilem i hůře postřehnutelnou překážku, která představuje případné nebezpečí při průjezdu křižovatkou bez úpravy rychlosti a směru jízdy vozidla nebo při horších světelných podmínkách.

V křižovatce s ulicí Veleslavínská se nachází náběhová část svodidla. To může v již tak komplikované křižovatce způsobovat nebezpečné situace a bylo by vhodné náběhové díl svodidla odstranit. [ID 37]



2.2.10 Zhodnocení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu a viditelnosti za různých podmínek

Za zhoršené viditelnosti je problematická absence přechodů pro chodce v oblasti křižovatek a při nevhodném napojení pěších vazeb. U vyústění cest do komunikace je místy problematická zeleň, kterou by bylo vhodné ořezat. Podrobnější závěr z noční inspekce oblasti obsahuje Noční bezpečnostní inspekce Pod Novým lesem (Praha 6).

2.2.11 Posouzení železničních přejezdů

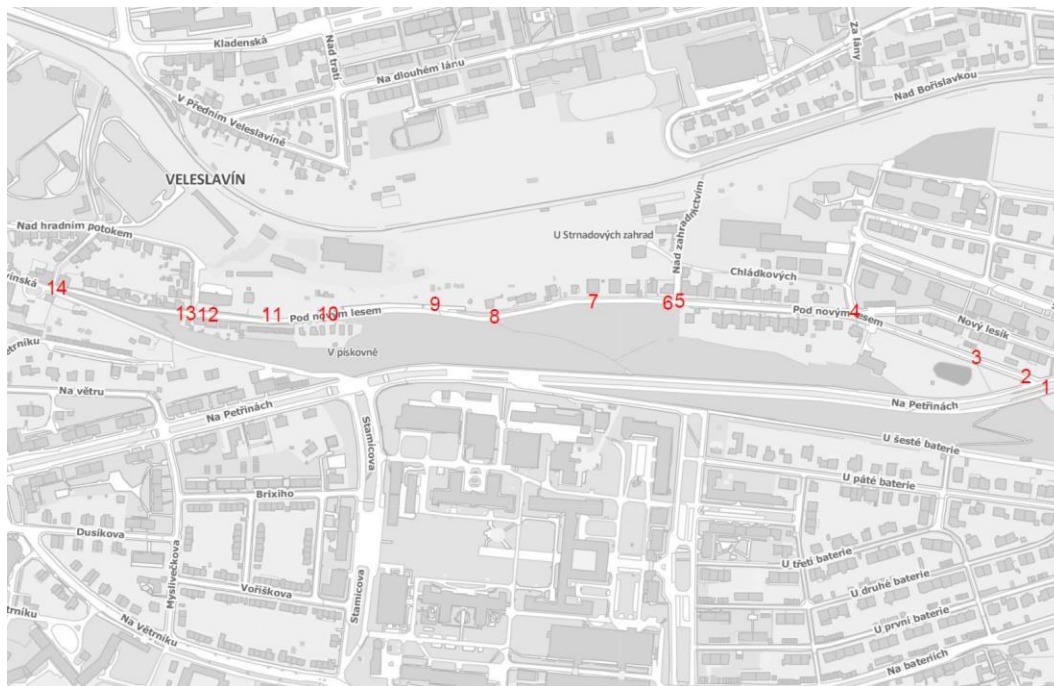
Komunikace nekříží žádnou železniční trať a nenacházejí se na ní žádné železniční přejezdy.

2.2.12 Posouzení vlivu prací na komunikaci na bezpečnost provozu

Vzhledem k šířce komunikace je při pracích na komunikaci nutno uzavřít ulici v celé šířce.

3 ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Všechny nalezené deficity a jejich navrhovaná řešení jsou sepsány v Příloze č. 1: Souhrnná tabulka nalezených deficitů. Příloha č. 3: Situace navrhovaného stavu ulice Pod Novým lesem (Praha 6) je zaměřena zejména na změny pro zvýšení bezpečnosti v daném místě. Úpravy, které jsou navrhovány v celé délce ulice jsou zaznamenány pouze v této technické zprávě, Příloze č. 1 a Příloze č. 2. Mapa zobrazující všechny dané lokace, kde se nachází nalezené deficity je vidět níže (obrázek 3.1).



Obrázek 3.1: Mapa se 14 oblastmi kumulace problémových míst (zdroj podkladové mapy: Atlas Prahy, © IPR PRAHA).

Hlavním bodem návrhu je změna směrovosti ulice mezi křižovatkami s ulicí Veleslavínská a s ulicí Na Hradním vodovodu, respektive její zjednosměrnění ve směru od ulice Veleslavínská (při zachování provozu cyklistů v obou směrech). V současné době ve směru k ulici Veleslavínská mnoho řidičů touto částí ulice neprojíždí a objíždí daný úsek ulicí Na Hradním vodovodu a Nad Hradním potokem z důvodu nevhodného odbočení do ulice Veleslavínská. Chodník na severní straně ulice byl rozšířen a byla zrušena výhybna, která při jednosměrném provozu není třeba.

Přesto, že v zóně 30 není nutné navrhovat přechody pro chodce, byly pro snazší a bezpečnější pohyb pěších navrženy přechody pro chodce a místa pro přecházení v návaznosti na chodníkové plochy.

Celkem bylo nalezeno 38 deficitů, z toho 4 s vysokým rizikem, 9 se středním rizikem a 25 s nízkým rizikem. Za prioritní považuje inspekční tým odstranění deficitů s vysokým rizikem, u kterých byly identifikovány všechny úrovně složitosti řešení. Za nejvíce nebezpečné je považována pevná překážka v podobě betonových svodidel v prostoru křižovatky, jejichž odstranění má jednoduchou úroveň složitosti řešení.

Odborné stanovisko lektorů k vhodnosti regulace provozu v posuzované lokalitě Pod Novým lesem V návaznosti na výstupy ze zpracovaných semestrálních prací a provedené bezpečnostní inspekce (2 Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací) se zodpovědní vyučující na základě požadavku Městské části Praha 6 samostatně zabývali ještě otázkou regulace průjezdné dopravy v rámci řešené lokality.

Podkladem pro úvahy o možnostech regulace dopravy v předmětné lokalitě bylo měření intenzit dopravy provedené společností Eltodo a.s. ve dnech 7. 4. až 14. 4. 2025 pomocí statistického (sčítacího) radaru. Z výsledků měření vyplývá, že nejvyšší intenzita provozu nastává v ranní špičce mezi 7:30 a 8:30 a v odpolední špičce mezi 15:30 a 17:30. Výstupy ukazují, že výrazně převládá směr od ulice Na Petřinách do Veleslavínské (dle logických širších dopravních vztahů a předpokladů). Maximální zjištěné množství průjezdů ve směru od Veleslavína činilo 189 voz/den, v opačném směru je maximum 1260 voz/den, tedy takřka 7-násobek. Měření též ukázalo rozložení množství dopravy v průběhu dne. Zatímco směr od Veleslavína vykazuje relativně rovnoměrné zatížení kolem 12 voz/den, opačný směr vykresluje ranní a odpolední dopravní špičky, přičemž ta odpolední je nejen vyšší, ale též je rozložena do delšího časového úseku. Rozhodující je tedy bezesporu směr od ulice Na Petřinách do Veleslavína a z jeho hodnot vychází následující úvahy.

Dalším samostatným relevantním podkladem pro zpracování tohoto odborného stanoviska byla též anketa provedená dotčenou městskou částí¹. Všechny tyto podklady lze konfrontovat s každodenní dopravní situací ve zkoumané lokalitě a s přihlédnutím ke konzultacím se zástupci Odboru dopravy a životního prostředí ÚMČ Praha 6 lze v souhrnu konstatovat a doporučit opatření uvedené v závěru textu.

Jak již bylo výše uvedeno, dle informací ÚMČ Praha 6, vyústila diskuze mezi rezidenty a městskou částí Praha 6 v anketu, ve které bylo odhlasováno fyzické oddělení (přepažení) komunikace, jež by zachovávalo pouze pohyb pěších a cyklistů². Jelikož jde o opatření veskrze razantní a ze své podstaty platné i v době, kdy dopravní problémy daná komunikace v zásadě objektivně nevykazuje (zejména v nočních hodinách a o víkendech), dospěli posuzovatelé k závěru, že bude vhodnější provoz regulovat méně restriktivním způsobem, který též nebude omezovat průjezd složek IZS, což se považuje za významné s přihlédnutím k blízkosti Ústřední vojenské nemocnice, Vojenské fakultní nemocnice Praha.

S ohledem na rozdíly v intenzitách jednotlivých směrů se jako vhodné řešení naskýtá časově omezené zjednosměrnění určitého úseku, avšak toto nelze principiálně doporučit, neboť by se mohlo jednat o nežádoucí zdroj nebezpečných kolizí³, současně by se jednalo též o omezení podstatné části místních rezidentů ve smyslu vlastní dopravní obsluhy. Proto lze doporučit sice poněkud striktnější, avšak násobně bezpečnější variantu s úsekem, kam bude zcela zakázán vjezd všech motorových vozidel (jízda cyklistů samozřejmě nebude zdrojem dopravních problémů). Navrhovaný časový rozsah platnosti pak vychází z grafu měření zjištěných hodinových intenzit. Posuzovateli se jeví jako přijatelná hodnota hodinových intenzit 100 voz./hod.⁴ Hodnota 100 voz./hod. byla dle grafu překročena ráno mezi 8:00-9:00 hodinou, tedy poměrně krátce, odpoledne pak mezi 14:00-18:00 hodinou. Posuzovatel tedy navrhuje časový rozsah dopravního omezení

¹ Popis problematiky a výsledky ankety jsou veřejně dostupné zde: <https://lepsi6.cz/podnovymlesem/>

² A byť nikoliv cíleně, tak i motocyklů, kterým se podaří projet vynechaným prostorem.

³ V případě neoprávněného vjezdu vozidla v protisměru v době regulace by řidič v povoleném směru takovou situaci nepředpokládal a protijedoucí vozidlo tak neočekával.

⁴ Samozřejmě tato je řádově vyšší, než by odpovídalo významu komunikace, nicméně prioritou je alespoň zmírnit rizika míjení protijedoucích vozidel a zároveň neomezovat obecné užívání komunikace nadměrně.

stanovit Po-Pá 14:00-18:00 hodin, ranní špičku (8:00-9:00 hodin) ponechává na úvaze objednatele studie, avšak z hlediska srozumitelnosti opatření (resp. dopravního značení) se doporučuje regulovat pouze odpolední časový úsek. V případě zjištění změny dopravního chování lze samozřejmě časový úsek následně upravit.

Zákaz průjezdu motorových vozidel bez cíle v ulici Pod Novým lesem v uvedené časové relaci lze odůvodnit především místními specifiky. Ulice Pod Novým lesem se nachází v rámci stabilizované rezidenční zástavby městské části Praha 6 a sloužit by měla primárně toliko pro přístup k rodinným domům situovaným v lokalitě, pěšímu pohybu obyvatel a místní dopravní obsluze. Tato místní komunikace III. třídy je místní obslužná a není určena pro tranzitní dopravní vztahy. Přesto se v posledních mnoha letech stala velmi vyhledávanou zkratkou pro řidiče projíždějící mezi páteřními komunikacemi, čímž dochází k jejímu nepřiměřenému zatížení motorovou dopravou, a to zcela bez vazby nejen na cíle v daném území, ale též na cíle v územích navazujících (katastr Veleslavín a Vokovice). Základním důvodem pro doporučení místní úpravy provozu na předmětné pozemní komunikaci je zvýšení bezpečnosti silničního provozu, a to zejména z následujících důvodů:

1. Ohrožení nejzranitelnějších účastníků silničního provozu. Předmětná ulice Pod Novým lesem nemá oddělené chodníky, komunikace je místy úzká a pohyb vozidel se odehrává v přímé blízkosti chodců (včetně dětí a seniorů). Zvýšená intenzita a rychlost vozidel projíždějících bez cíle v dané lokalitě významně zvyšuje riziko kolizí.
2. Nevhodná technická infrastruktura pro tranzitní provoz. Posuzované ulice v lokalitě jsou ve většině úseku jednopruhové s omezenými výhybnami, nedostatečným rozhledem a v zastavěné části s častým stáním vozidel. Komunikace nejsou konstruovány na větší objem dopravy a de facto ani na obousměrný průjezd vozidel, která lokalitou pouze projíždějí. V důsledku toho se často vozidla nelegálně pohybují i na chodníkových plochách (viz obrázek 3.2a obrázek 3.3).



Obrázek 3.2: Ukázka protiprávního využívání chodníkových ploch při liniově vedeném průjezdu – pohled 1.



Obrázek 3.3: Ukázka protiprávního využívání chodníkových ploch při liniově vedeném průjezdu – pohled 2.

3. Četnost rizikových situací a stížností obyvatel. Dle podnětů místních rezidentů dochází opakovaně k nebezpečným situacím, zejména v odpoledních hodinách. Místní obyvatelé opakovaně upozorňují na nárůst nehodových situací, nadměrný hluk a exhalace.
4. Eliminace specifického negativního působení projíždějících vozidel taxislužby (zejména v relaci na Letiště Václava Havla) ve spojitosti s problematikou neznalosti místního prostředí, specifik provozu, nebezpečného chování, nerespektování předpisů a příliš úzké vazby na sledování navigace.

Doporučuje se provést ve zkušebním provozu regulaci průjezdu motorové dopravy v ulici Pod Novým lesem a navazujících komunikačních tazích následujícím způsobem:

V úseku s extravilánovým charakterem, tedy v místech přibližně za objektem č.p. 170/74 ve směru z centra, vytvořit pomocí dopravního zařízení obousměrně úsek vozovky cca 60 m v jednopruhovém obousměrném uspořádání tak, aby zde byl proveden samostatný bezpečný prostor pro chodce oddělený pomocí flexisloupků a vodorovného dopravního značení č. V 4 „Vodící čára“. Předmětný úsek se doporučuje regulovat nejen omezením kapacity průjezdnosti z hlediska průjezdního profilu, ale též se doporučuje provést úplné zamezení průjezdu motorových vozidel v obou směrech svislým dopravním značením č. B 11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ v zájmu vytvoření příznivých podmínek pro nemotorovou dopravu, pro dopravní zklidnění, jakož i pro ochranu životního prostředí. Vyloučit provoz motorových vozidel se doporučuje pouze v určitém časovém úseku, zkušebně v době od 14:00 do 18:00 hodin, za pomoci dodatkové tabulky č. E 13 „od 14:00 do 18:00 hod“. Tento časový úsek se doporučuje zejména z toho důvodu, že se jedná o odpolední špičku, ve které je průjezdná doprava pro místní rezidenty nejvíce nežádoucí

a problematická, a to z pohledu její vysoké koncentrace ve vazbě na přítomnost rezidentů v místě bydliště.

V Praze dne 10. 5. 2025

Inspekční tým



STUDIJNÍ LITERATURA A INFORMAČNÍ ZDROJE

- [1] Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací – metodika provádění, Brno, CDV, v.v.i., 2013.
- [2] Road Safety Manual, *Recommendations from the World Road Association PIARC*, (Příručka bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, *doporučení Světového silničního sdružení PIARC*), 2003.
- [3] ČSN 73 6110, *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2006.
- [4] ČSN 73 6110, *Projektování místních komunikací*. ZMĚNA Z1. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2010.
- [5] ČSN 73 4001, *Přístupnost a bezbariérové užívání*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2024.
- [6] TP 65, *Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích*. Praha: Ministerstvo dopravy, odbor pozemních komunikací, 2013.
- [7] TP 133, *Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK*. Praha: Ministerstvo dopravy, odbor pozemních komunikací, 2013.
- [8] TP 179, *Navrhování komunikací pro cyklisty*. Praha: Ministerstvo dopravy, odbor pozemních komunikací, 2017.



4 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Souhrnná tabulka nalezených deficitů - na konci tohoto dokumentu

Příloha č. 2: Fotografie z provedené bezpečnostní inspekce

Příloha č. 3: Situace navrhovaného stavu ulice Pod Novým lesem (Praha 6)



ID	Oblast	Popis deficitu	Úroveň rizika	Řešení	Složitost řešení
1	0	Obnova VDZ (V 10g „Omezené stání“ - tzv. modré zóny)	Nízká	Obnova VDZ	Jednoduché
2	0	Nevhodně provedené sklopené obruby u jednotlivých vjezdů	Nízká	Obnova obrub v patřičném provedení	Administrativní
3	0	Nevyhovující stav krytu chodníkových ploch	Nízká	Obnova krytu chodníkových ploch	Administrativní
4	0	Nevyhovující stav krytu vozovky	Nízká	Obnova krytu vozovky	Administrativní
5	0	Nevyhovující stav obrub	Nízká	Obnova obrub	Administrativní
6	0	Chybějící varovné pásy u sklopených obrub	Střední	Obnova obrub v patřičném provedení vč. doplnění prvků pro OOSPO	Administrativní
7	1	Chybějící VDZ přechodu V7	Nízká	Obnova VDZ	Jednoduché
8	1	Chybějící nápis !POZOR TRAM!	Nízká	Doplnění VDZ	Administrativní
9	2	Neadekvátně provedené VDZ přechodu	Nízká	Úprava poloměru nároží a přechod pro chodce v upravené poloze	Jednoduché
10	2	Nesamovysvětlující zónová značka	Nízká	Změna zónové značky	Jednoduché
11	2	Chybějící prvky OOSPO přechodu	Vysoká	Úprava poloměru nároží a přechod pro chodce v upravené poloze	Administrativní
12	3	Chybějící pěší vazba u cesty ústící do komunikace	Střední	Návrh místa pro přecházení	Administrativní
13	4	Nevhodně provedené cyklointegrační opatření	Nízká	Návrh piktogramového koridoru mimo řešené území	Jednoduché
14	4	Dočasné řešení kanalizace křižovatky	Nízká	Stavební úpravy křižovatky	Administrativní
15	4	Chybějící pěší vazby	Nízká	Návrh přechodů pro chodce	Administrativní
16	4	Chybějící prvky OOSPO v oblasti garáží	Střední	Doplnění prvků OOSPO	Administrativní
17	4	Nevhodné ukončení přechodu pro chodce v prostoru garáží	Střední	Posun VDZ dále po směru jízdy	Administrativní
18	4	Nevhodně umístěná SDZ B2	Střední	Posun SDZ	Administrativní
19	5	Chybějící pěší vazby	Nízká	Návrh místa pro přecházení	Administrativní



ID	Oblast	Popis deficitu	Úroveň rizika	Řešení	Složitost řešení
20	6	Chybějící pěší vazba u cesty ústící do komunikace	Nízká	Návrh místa pro přecházení	Administrativní
21	6	Zeleň bránící ve viditelnosti chodců	Střední	Ořez zeleně	Jednoduché
22	7	Plocha využívaná k nelegálnímu parkování	Nízká	Návrh VDZ V 13a Šikmé rovnoběžné čáry	Administrativní
23	8	Nenavazující pěší vazba u cesty ústící do komunikace	Nízká	Návrh místa pro přecházení a posun schodiště	Administrativní
24	9	Chybějící části zpomalovacího prvku	Nízká	Doplnění chybějících malých kruhových polštářů	Jednoduché
25	9	Chybějící chodníkové plochy	Nízká	Návrh chodníku propojujícího stávající chodníkové plochy	Administrativní
26	9	Nelegální parkování	Nízká	Návrh chodníku propojujícího stávající chodníkové plochy	Administrativní
27	9	Výmoly v krajnici	Střední	Návrh chodníku propojujícího stávající chodníkové plochy	Administrativní
28	10	Nedostatečná šířka chodníkových ploch	Nízká	Návrh chodníku propojujícího stávající chodníkové plochy	Složitě
29	11	Skok v obrubě a parkování	Střední	Návrh dopravního stínu	Administrativní
30	12	Úzký průchozí profil v zakončení chodníku	Nízká	Odstranění pevné překážky a stavební úprava nároží	Jednoduché
31	12	Pevná překážka v křižovatce	Vysoká	Odstranění pevné překážky	Jednoduché
32	13	Chybějící pěší vazba	Nízká	Návrh místa pro přecházení	Administrativní
33	14	Opotřebené a tudíž špatně viditelné VDZ	Nízká	Odstranění, změna směrovosti ulice	Administrativní
34	14	Poničená značka A 12	Nízká	Demontáž, změna směrovosti ulice	Administrativní
35	14	Sklon v odbočení	Nízká	Změna směrovosti ulice	Administrativní
36	14	Nevhodný úhel odbočení	Střední	Změna směrovosti ulice	Administrativní
37	14	Náběhová část svodidla	Vysoká	Odstranění pevné překážky	Administrativní
38	14	Nedostatečně široký chodník v okolí MŠ	Vysoká	Rozšíření chodníkové plochy	Složitě