



**ANALÝZY A BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE
LOKALITY MALÝ BŘEVNOV V PRAZE 6
SE ZAMĚŘENÍM NA KOMUNIKAČNÍ TAHY
NEJVÍCE ZATÍŽENÉ
PRŮJEZDNOU DOPRAVOU**

ČERVEN 2026

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZAKÁZKY

Akce

Analýzy a bezpečnostní inspekce lokality Malý Břevnov v Praze 6 se zaměřením na komunikační tahy nejvíce zatížené průjezdnou dopravou

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	doc. Ing. Stanislav Novotný, Ph.D. (děkan fakulty)
zástupce ve věcech technických	doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D. (odpovědný řešitel)
řešitelské pracoviště	Katedra dopravního inženýrství Horská 2040/3, Praha, 128 03
řešitelský tým	Ing. Tomáš Padělek, Ph.D. Ing. Martin Štekl Ing. Tomáš Formánek



OBSAH

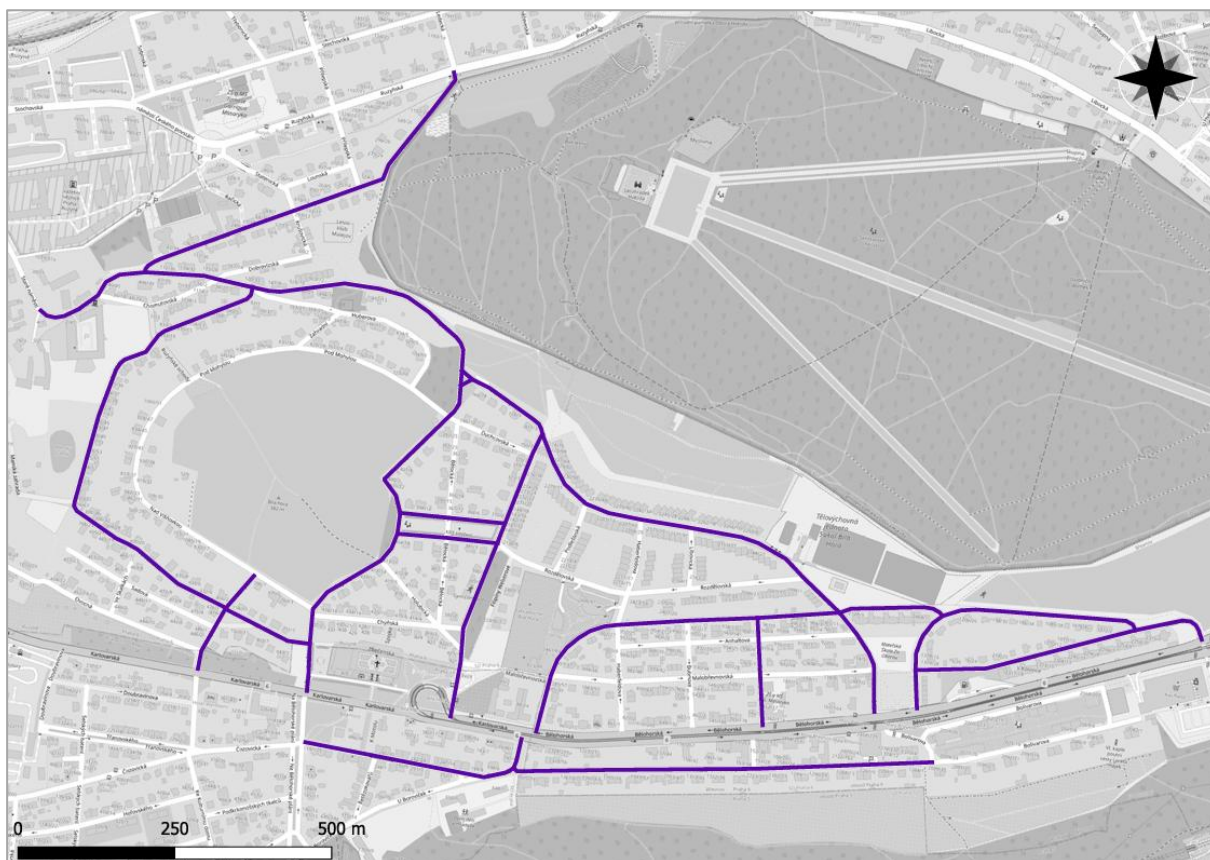
1.	Zadání a popis lokality.....	3
2.	Sledovaná dopravní síť.....	4
3.	Bezpečnostní inspekce.....	5
3.1	Metodika.....	5
3.2	Inspekční prohlídka.....	6
3.2.1	Zjištěné dopravně-bezpečnostní závady.....	6
3.2.2	Přístupové podmínky pro chodce.....	7
3.2.3	Přechod pro chodce.....	8
3.2.4	Křižovatky.....	9
3.2.5	Autobusová zastávka.....	10
3.2.6	Mezikřižovatkové úseky.....	11
3.2.7	Parkoviště a sjezdy.....	12
3.2.8	Dopravně-bezpečnostní závady k primárnímu řešení.....	13
4.	Noční bezpečnostní inspekce.....	14
4.1	Metodika.....	14
4.2	Inspekční prohlídka.....	15
4.2.1	Nalezené dopravně-bezpečnostní závady.....	15
4.2.2	Osvětlení.....	16
4.2.3	Postřehnutelnost.....	17
5.	Návrh Dílčí změny organizace dopravy.....	18
6.	Stavebně-technický stav komunikací.....	19
7.	Opatření k regulaci zbytné dopravy.....	20
8.	Závěr.....	22
	Studijní literatura a informační zdroje.....	23
	Oprávnění k výkonu činnosti auditora bezpečnosti pozemních komunikací.....	24
P1	Podrobný soupis všech dopravně-bezpečnostních deficitů	

1. ZADÁNÍ A POPIS LOKALITY

Předmětem díla je zpracování dopravní bezpečnostní inspekce pozemních komunikací (dále již „BI PK“) a návrh změny organizace pro snížení dopravní zátěže ve vybrané lokalitě ve sledované oblasti a zvýšení úrovně bezpečnosti dopravy na území MČ Praha 6.

Sledovaná dopravní síť je tvořena několika místními komunikacemi rozdílné třídy. Jedná se převážně o komunikace v okolí Bílé Hory a obory Hvězda. Nadřazenou komunikaci tvoří ulice Karlovarská, resp. Bělohorská, která tvoří spojnici městské části a širšího okolí s Pražským okruhem D0 a dálnicí D6. Komunikace je zaústěna do MÚK, kde je taktéž napojena na úsek silnice I/6J přes Hostivice a Jeneč. Dopravní obsluha je doplněna také o tramvajovou dopravu, kdy se zde nachází tramvajová točna Bílá Hora.

Oblast je tvořena převážně nízkou zástavbou s rodinnými domky. Nachází se zde také 4 školská zařízení, domov dětí a mládeže, domov pro seniory, církevní objekty a sportovní zařízení. Mezi dominanty území lze bezpochyby zařadit památník Bitvy na Bílé Hoře a Klášter benediktinek. V jihovýchodní části se nachází supermarket Kaufland.



Obr. 1: Sledovaná síť komunikací v oblasti Malý Břevnov, MČ Praha 6¹

¹ podkladová mapa © OpenStreetMap (<<http://www.openstreetmap.org>>)

2. SLEDOVANÁ DOPRAVNÍ SÍŤ

Tabulka 1 uvádí přehledně jednotlivé sledované místní komunikace a základní informace o nich. Komunikace uvnitř sledované oblasti se nachází v Zóně 30. Zřízení Zóny 30 je jedním z kroků ke zklidnění dopravy na místních komunikacích. Druhým předpokladem je adekvátní návrh fyzických prvků, které budou nutit vozidla upravit rychlost. Jedná se např. o zvýšení křižovatkové plochy, zpomalovací prahy, vysazená nároží křižovatek, střídavé parkovací stání v ulicích atd. Je to jeden ze základních předpokladů, který by měl být splněn, aby bylo docíleno kýžené efektu zpomalení vozidel.

Podstatné je zde uvést rozdíl mezi Zónou 30 (IZ 8a) a Obytnou zónou (IZ 5a) z pohledu jejich uspořádání. Pro Zónu 30 platí, že je možné zachovat chodníky podél vozovky, dále je také možné zřídit právě výše zmíněná opatření zklidňující dopravu či upravit šířky jízdních pruhů. Zřízení Obytné zóny by se mělo vázat i s přestavbou komunikace v celé její šíři na stejnou výškovou úroveň. Stejně tak je podstatná i změna v chování řidičů vůči chodcům. V Obytné zóně nesmí řidič chodce ohrozit a musí vůči nim dbát zvýšené opatrnosti, zejména z toho důvodu, že chodci a děti mohou využívat komunikaci v celé její šíři. Kdežto v Zóně 30 je žádoucí opatrný způsob jízdy, jelikož chodci musí využívat chodník, ale mohou přecházet kdekoliv.²

Tabulka 1 - Sledovaná síť místních komunikací

ID Komunikace	Název	Délka [m]	Dopravní režim
1	K Mohyle	185	Zóna 30
2	Řepská	407	Zóna 30
3	Zličínská	465	Zóna 30
4	Thurnova	587	Zóna 30
5	Falcká	172	Zóna 30
6	Slezanů	482	Zóna 30
7	Alej Českých exulantů	157	Zóna 30
8	Chrástanská	397	Zóna 30
9	Na Břevnovské pláni	668	Zóna 30
10	Nad Manovkou	480	Zóna 30
11	Kralupská	595	Zóna 30
12	Jinočanská	620	Zóna 30
13	Pozdeňská	166	Zóna 30
14	Za Oborou	477	Zóna 30
15	Ve Višňovce	296	Zóna 30
16	Moravanů	756	Zóna 30
17	Čistovická	396	Zóna 30

² TP 132 – Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obcích



3. BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE

3.1 Metodika

Bezpečnostní inspekce byla provedena v souladu se schválenou metodikou³ pro provádění BI PK v českém prostředí, podle ustanovení § 7a vyhlášky MDČR č. 104/1997 Sb.⁴ v platném znění a podle poznatků z domácí i zahraniční odborné literatury.

Pro vyhodnocení BI PK v konkrétní lokalitě je třeba nejprve definovat riziková kritéria a přiřadit jim váhy podle důležitosti. Inspekční tým má možnost identifikovaná rizika ohodnotit dle jejich závažnosti třemi úrovněmi: nízkou, střední a vysokou. Ohodnocení rizika usnadňuje objednavateli inspekce stanovení priorit při rozhodování o tom, jestli a jaké dopravně-bezpečnostní závady řešit, případně v jakém pořadí. Inspekční tým stanovuje závažnost rizika na základě své kvalifikace a zkušeností. Charakteristiky jednotlivých úrovní rizika jsou stručně uvedeny v Tabulka 2.

Tabulka 2 - Závažnost rizika a jeho charakteristika³

úroveň rizika	charakteristika
vysoké riziko	Při neodstranění rizika existuje značná pravděpodobnost vzniku dopravních nehod s osobními následky. Inspekční tým považuje jeho odstranění za prioritní a nezbytné.
střední riziko	Riziko má vliv na vznik nehod s osobními následky. Inspekční tým považuje jeho odstranění za důležité.
nízké riziko	Riziko má vliv na vznik kolizních situací, popřípadě zvyšuje subjektivní riziko (snižuje pocit bezpečí) účastníků silničního provozu. Vznik nehod s osobními následky je velmi málo pravděpodobný.

Při vyhodnocení BI PK je míra rizika stanovena na základě následujících kritérií:

- rozhledové poměry (zakrytí dopravními značkami, 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, místa pro přecházení, přejezdy pro cyklisty atd.).

³ Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací – Metodika provádění; CDV, 2013

⁴ Vyhláška MDČR č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, v platném znění

Při kalkulaci míry rizikovosti jednotlivých dopravně-bezpečnostních deficitů byl zohledněn také „lidský faktor“. Tento pojem zohledňuje proměnlivost a specifickou lidskou povahu. Podle definice se jedná o odvozený termín pro psychologické a fyziologické pochody, které mohou být identifikovány jako přispívající k provozním chybám při řízení strojů a vozidel.⁵

Ke zjištěným závadám jsou doplněny obecné návrhy pro jejich odstranění či zmírnění. Návrhy sanačních úprav je možné stručně kategorizovat podle složitosti řešení (Tabulka 3).

Tabulka 3 - Kategorizace navrhovaných řešení podle náročnosti⁶

náročnost navrhovaného řešení	charakteristika
složitá řešení	Finančně a časově náročná řešení (např. stavební úpravy), které zahrnuje projednávání a schvalovací procesy, tvorbu projektové dokumentace apod.
administrativní řešení	Řešení vyžadující komplexní administrativní procesy – např. zřízení nového dopravního značení nebo drobné stavební úpravy.
jednoduchá řešení	Snadno a rychle proveditelná řešení - např. prořezání vegetace zakrývající dopravní značku nebo obnova existujícího dopravního značení.

3.2 Inspekční prohlídka

Inspekční prohlídka, formou pochůzky, sledované sítě byla provedena ve středu 15.04.2026. Při provádění inspekce byla pořízena fotodokumentace a provedena nezbytná orientační měření. Popis jednotlivých zjištěných dopravně-bezpečnostních závad je uveden v příloze P1.

3.2.1 Zjištěné dopravně-bezpečnostní závady

Při bezpečnostní inspekci bylo zjištěno celkem 31 dopravně-bezpečnostních závad:

- DBZ s nízkou mírou rizika 27x
- DBZ se střední mírou rizika 4x
- DBZ s vysokou mírou rizika 0x

Zjištěné dopravně-bezpečnostní závady jsou rozděleny do pěti kategorií:

- přístupové podmínky pro chodce;
- přechod pro chodce;
- autobusová zastávka;
- parkoviště/sjezd;
- křižovatky;
- mezikřižovatkové úseky.

⁵ The Handbook of Road Safety Measures; Elvik R. & Vaa T., 2004

⁶ Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací – metodika provádění; CDV, 2013

3.2.2 Přístupové podmínky pro chodce

Při bezpečnostní inspekci byly v kategorii „Přístupové podmínky pro chodce“ zjištěny celkem 4 dopravně-bezpečnostní závady. Lokalizace příslušných DBZ je uvedena na - Lokalizace DBZ v kategorii „Přístupové podmínky pro chodce“Obrázek 1.

Nejčastěji opakujícím se deficitem v rámci této kategorie je neadekvátně vyvýšený chodník vůči vozovce (A3, A4, A31). Jedná se o deficit, který je ze své podstaty liniový a má vliv na subjektivní pocit bezpečí chodců na chodníku. Také znemožňuje, resp. znepříjemňuje možnost vozidel parkovat na plochách pro pohyb pěších. Dále byla identifikována absence pěší infrastruktury (A6). Ta nutí chodce využívat vozovku pro jejich pohyb, což snižuje pocit bezpečí a je v rozporu s doporučeními pro zřizování Zóny 30.



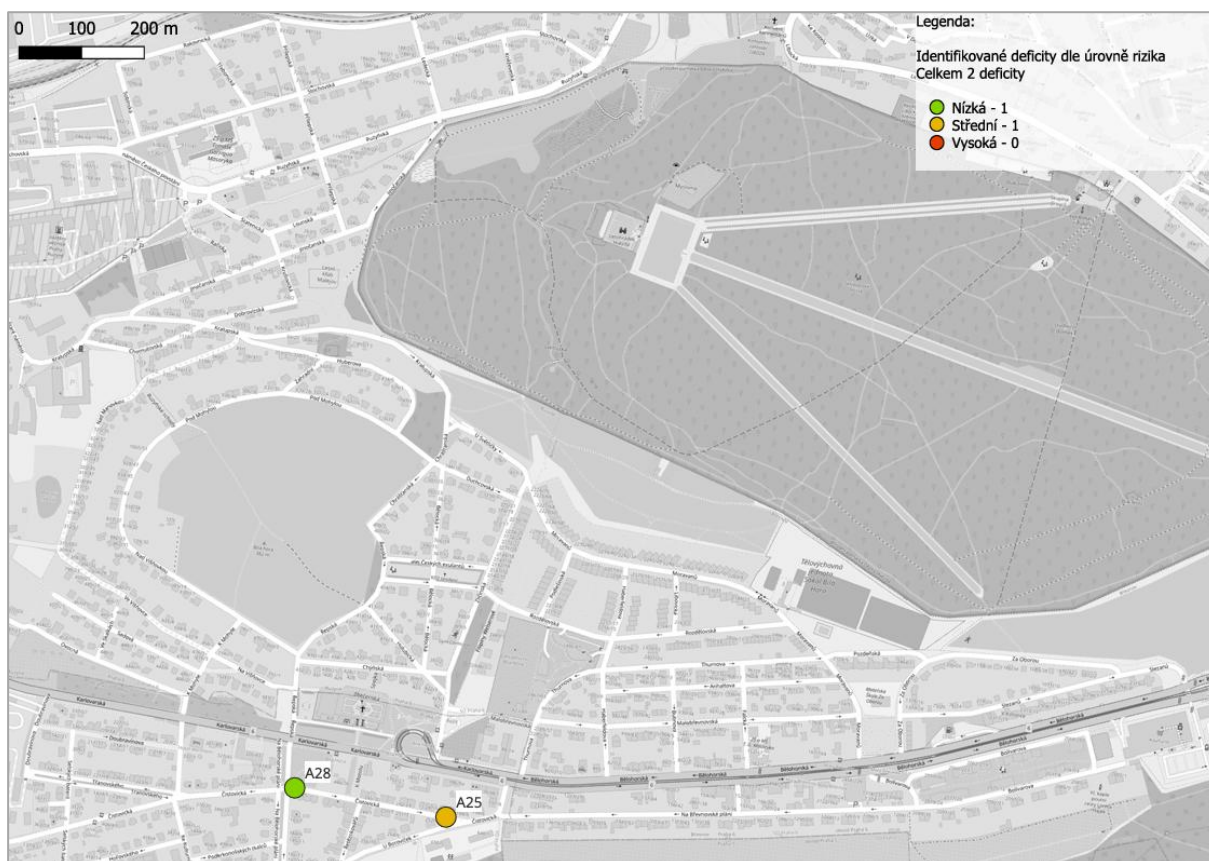
Obrázek 1 - Lokalizace DBZ v kategorii „Přístupové podmínky pro chodce“⁷

⁷ podkladová mapa © OpenStreetMap (<<http://www.openstreetmap.org>>)

3.2.3 Přechod pro chodce

Při bezpečnostní inspekci byly v kategorii „Přechod pro chodce“ zjištěny celkem 2 dopravně-bezpečnostní závady. Lokalizace příslušných DBZ je uvedena na Obrázek 2. Tyto dva deficity se nacházejí mimo řešené území v rámci MČ Praha 17, nicméně zpracovatel považuje za vhodné na ně prostřednictvím této BI poukázat.

Nejrizikověji byl ohodnocen přechod pro chodce u křižovatky ulic Čistovická x U Boroviček (A25). Hlavní deficit byl shledán v délce přechodu a v neadekvátních rozhledových poměrech. Omezené rozhledové poměry byly shledány na jižním přechodu v ulici U Boroviček. Velkou roli zde hraje nároží křižovatky a přilehlý plot. Za zmínku také stojí neadekvátní provedení prvků pro OOSPO, konkrétně jejich barevné zvýraznění vůči okolní dlažbě. Dalším deficitem byl nevhodný stav VDZ (A28), které je už značně opotřebené.



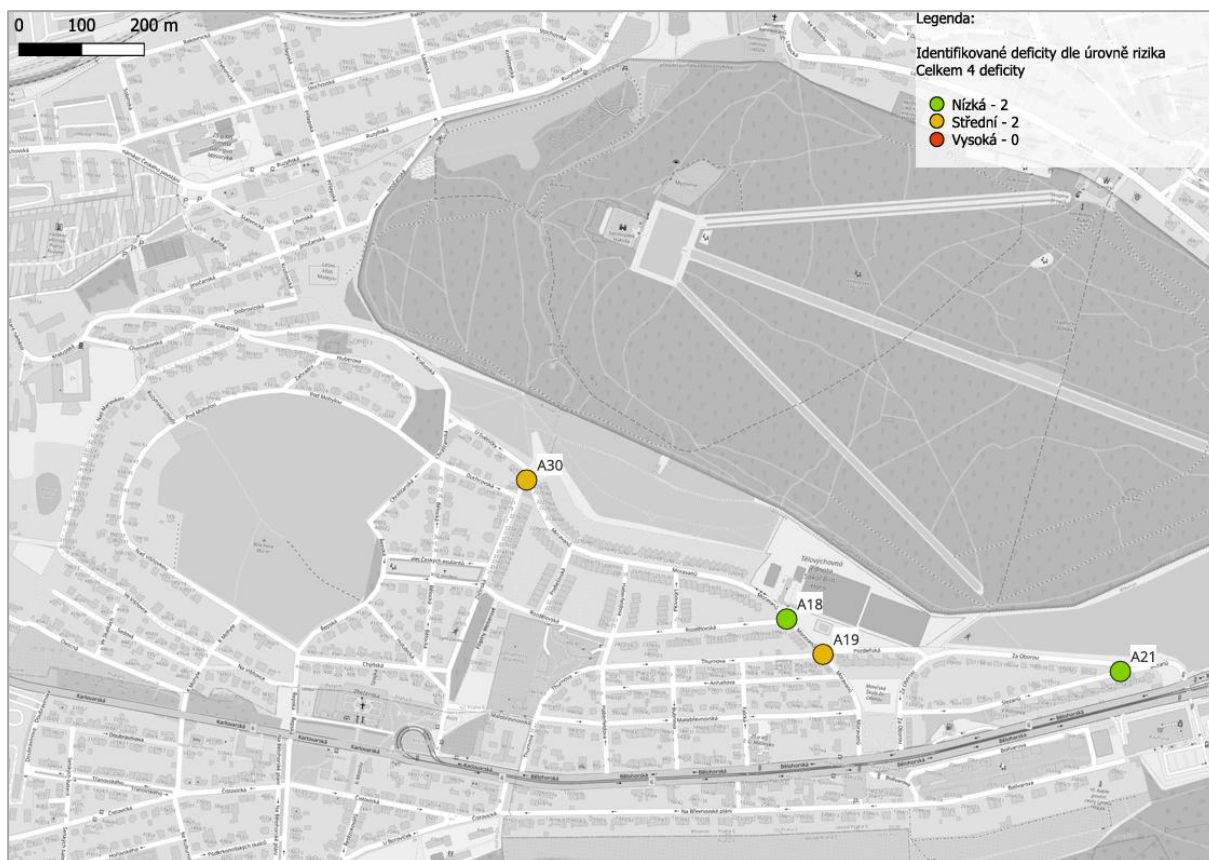
Obrázek 2 - Lokalizace DBZ v kategorii „Přechod pro chodce“⁸

⁸ podkladová mapa © OpenStreetMap (<<http://www.openstreetmap.org>>)

3.2.4 Křižovatky

Při bezpečnostní inspekci byly v kategorii „Křižovatky“ zjištěny celkem 4 dopravně-bezpečnostní závady. Lokalizace příslušných DBZ je uvedena na Obrázek 3.

Primárním deficitem, který byl v rámci této kategorie shledán je rozlehlost křižovatek (A18, A21). S tím se pojí většinou i další navazující deficity, jako např. neadekvátní usměrnění dopravy, kdy vozidla v křižovatce nemají jasně definované trajektorie a může docházet k chaotickému průjezdu vozidel skrze křižovatky. Stejně tak se s tím vážou i případné skoronehody. Dalšími deficity, které byly nalezeny jsou neadekvátní rozhledové poměry (A30) a nevyhovující úhel křížení (A19).



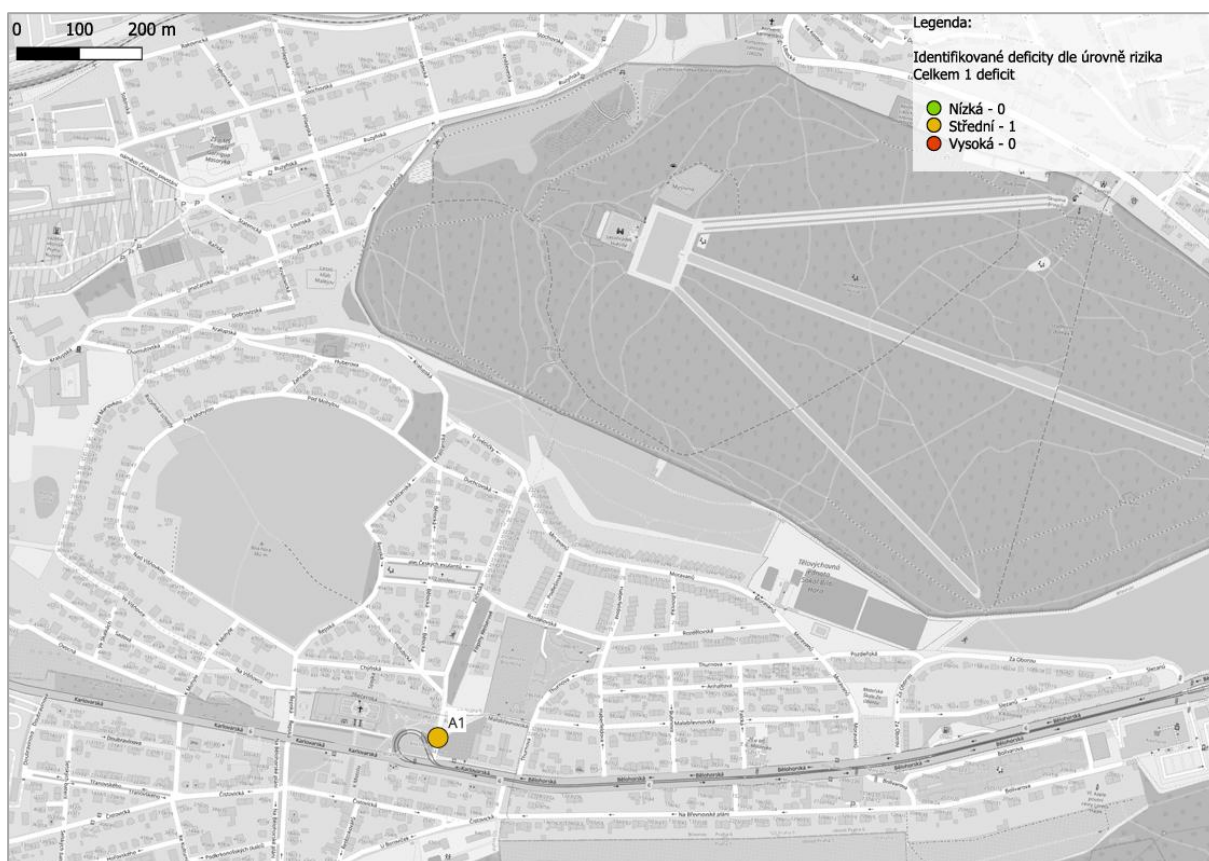
Obrázek 3 - Lokalizace DBZ v kategorii „Křižovatky“⁹

⁹ podkladová mapa © OpenStreetMap (<<http://www.openstreetmap.org>>)

3.2.5 Autobusová zastávka

Při bezpečnostní inspekci byla v kategorii „Autobusová zastávka“ zjištěna celkem 1 dopravně-bezpečnostní závada. Lokalizace příslušné DBZ je uvedena na Obrázek 4.

Ve sledované oblasti se nachází pouze jedna autobusová zastávka v blízkosti točny tramvají. Zastávka se nachází v jízdním pruhu. Zejména nevhodné je umístění za křižovatkou, kdy řidič nemusí počítat se stanicujícím autobusem. Dále také může zastávka v jízdním pruhu vyvolávat riziko v podobě zpomalení provozu a nežádoucího objíždění autobusu bez náležitého rozhledu. Mimo jiné byla shledána rizika i v podobě nedostatečně vyvýšené nástupní hrany, která znemožňuje bezbariérový nástup. Dalším deficitem byla celková absence VDZ 11a.



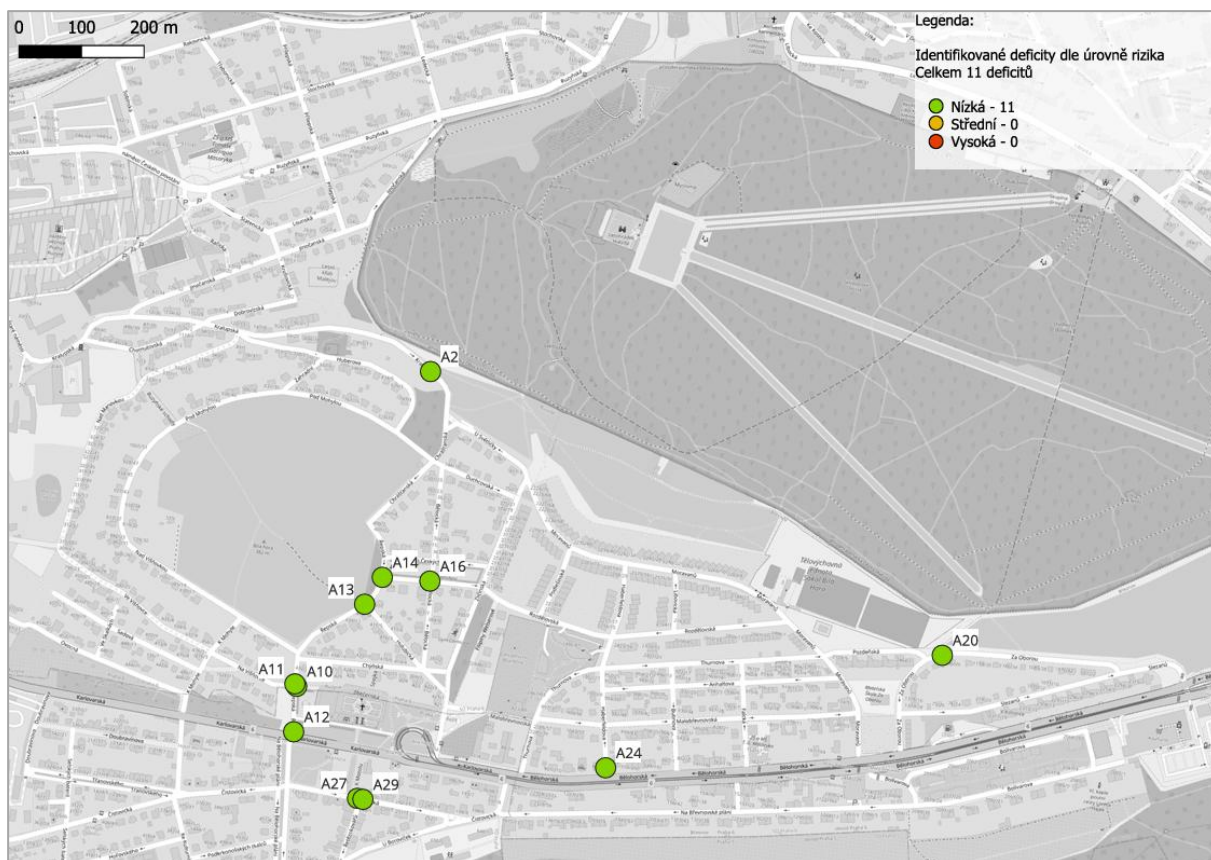
Obrázek 4 - Lokalizace DBZ v kategorii „Autobusová zastávka“¹⁰

¹⁰ podkladová mapa © OpenStreetMap (<<http://www.openstreetmap.org>>)

3.2.6 Mezikřižovatkové úseky

Při bezpečnostní inspekci bylo v kategorii „Mezikřižovatkové úseky“ zjištěno celkem 11 dopravně-bezpečnostních závad. Lokalizace příslušných DBZ je uvedena na Obrázek 5.

Primárním deficitem v této kategorii byl nevyhovující stav SDZ. Zejména se jedná o zakryté SDZ zelení (A10, A11, A12, A24), dále také i o vybledlé SDZ (A2, A14). Opakujícím se deficitem bylo taktéž znečištěné, resp. poškozené SDZ (A13, A16, A27, A29) a vyvrácené SDZ (A20, A29). Dále byl shledán jeden deficit z kategorie neadekvátního provedení SDZ, kdy bylo instalováno SDZ v neadekvátní velikosti (A14).



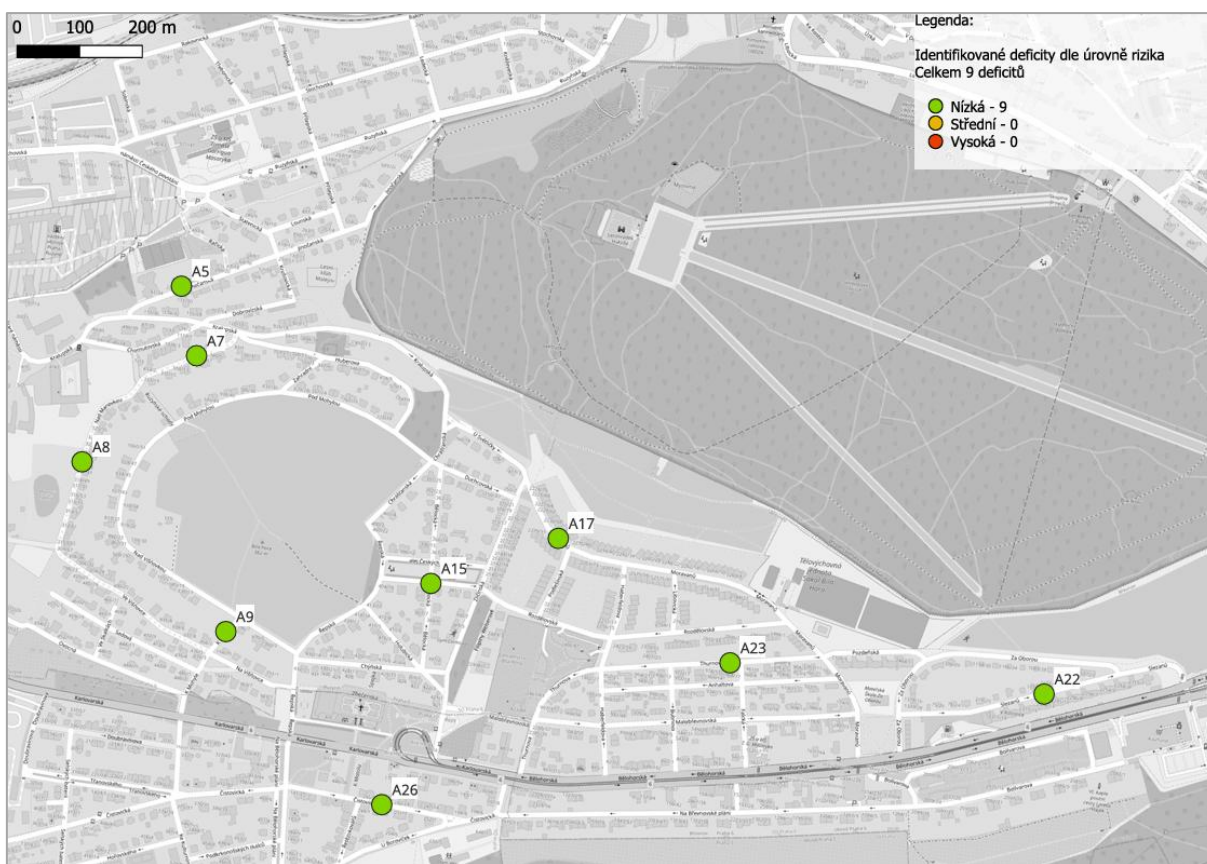
Obrázek 5 - Lokalizace DBZ v kategorii „Mezikřižovatkové úseky“¹¹

¹¹ podkladová mapa © OpenStreetMap (<<http://www.openstreetmap.org>>)

3.2.7 Parkoviště a sjezdy

Při bezpečnostní inspekci bylo v kategorii „Parkoviště a sjezdy“ zjištěno celkem 9 dopravně-bezpečnostních závad. Lokalizace příslušných DBZ je uvedena na Obrázek 6.

V kategorii Parkoviště byl shledáno celkem 8 závad, kdy nejčastěji opakujícím se deficitem je nevyznačení parkovacích stání. Opět se jedná o liniový deficit. V kategorii Sjezd byla shledána pouze jedna závada týkající se absence SDZ B 24a v místě odbočení (A15).

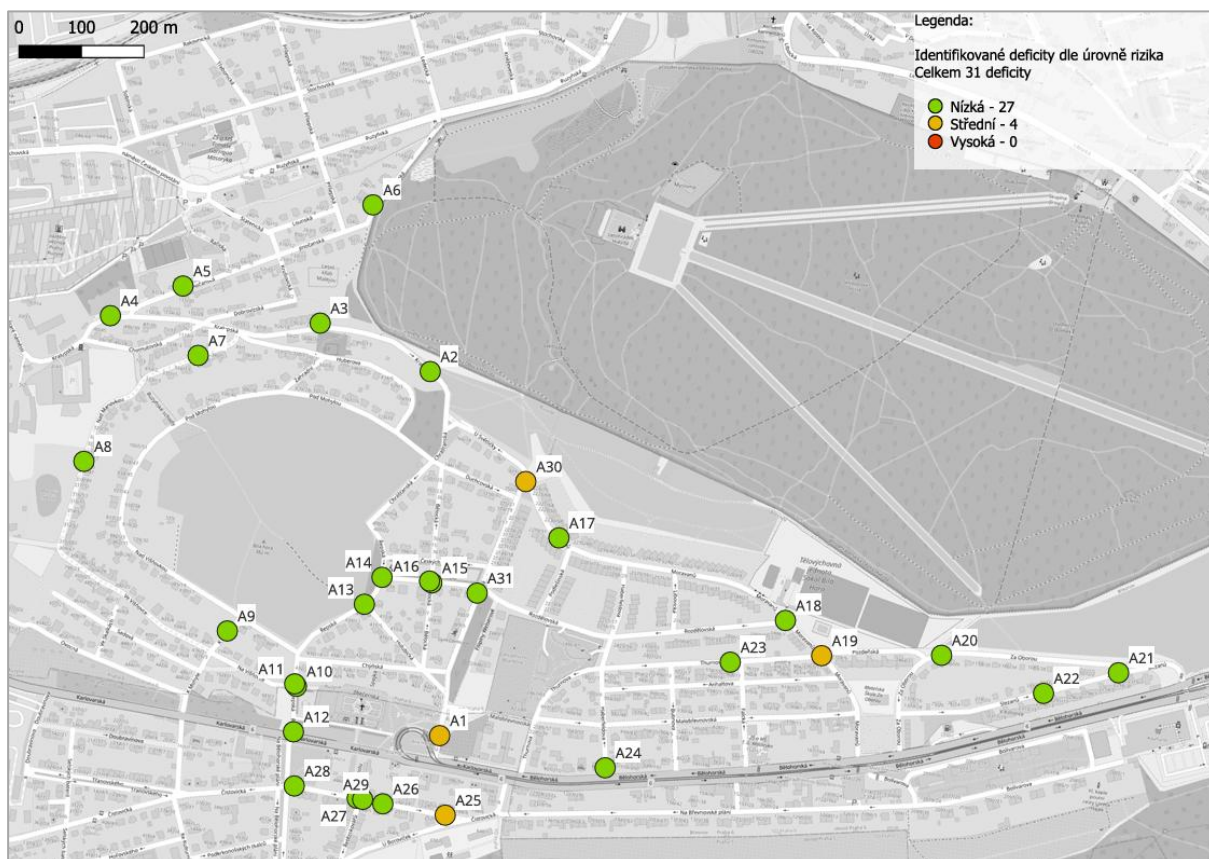


Obrázek 6 - Lokalizace DBZ v kategorii „Parkoviště a sjezdy“¹²

¹² podkladová mapa © OpenStreetMap (<<http://www.openstreetmap.org>>)

3.2.8 Dopravně-bezpečnostní závady k primárnímu řešení

Při bezpečnostní inspekci bylo zjištěno celkem 31 dopravně-bezpečnostních závad ve 2 stupních rizikovitosti. Lokalizace zjištěných závad je uvedena na Obrázek 7. Podrobný popis zjištěných závad je uveden v příloze P1.



Obrázek 7 - Lokalizace dopravně-bezpečnostních závad zjištěných při bezpečnostní inspekci¹³

Závady se střední mírou rizika nejsou v souladu s celospolečensky přijatelnou úrovní bezpečnosti dopravního prostředí a jejich odstranění by mělo být důležité.

Přehled dopravně-bezpečnostních závad k primárnímu řešení je uveden v Tabulka 4.

Tabulka 4 - Kritické dopravně-bezpečnostní závady k primárnímu řešení

kategorie DBZ	ID DBZ	navržená opatření
Autobusová zastávka	1	• Vytvoření bezpečného stání pro VHD
Křižovatka	19	• Stavební úprava křižovatky, vč. dopravního značení
Přechod pro chodce	25	• Vytvoření adekvátních podmínek pro pěší dle ČSN 73 6110/Z1
Křižovatka	30	• Stavební úprava křižovatky, vč. dopravního značení

¹³ podkladová mapa © OpenStreetMap (<<http://www.openstreetmap.org>>)



4. NOČNÍ BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE

4.1 Metodika

Noční BI PK je zaměřena na rozbor světelných podmínek (osvětlenost, jasové poměry) v dopravním prostoru a jeho bezprostředním okolí. Dále je zaměřena na viditelnost chodců, VDZ a SDZ. Úroveň rozpoznatelnosti je hodnocena sémanticky, a to zrakem auditora bezpečnosti PK – okometrie. Definovanou stupnicí okometrie, tedy subjektivní zhodnocení dopravního prostoru zrakem auditora bezpečnosti PK, zobrazuje Tabulka 5. Níže uvedený popis odpovídá objektům, které se nachází ve vzdálenosti 60 m od pozorovatele.

Tabulka 5 - Rozlišitelnost dopravního prostoru a popis rozlišitelnosti překážek na vozovce

Rozlišitelnost dopravního prostoru	Popis rozlišitelnosti překážek na vozovce
jasně zřetelně 100% den	Rozlišitelnost všech prvků na PK, včetně okolí. jasně a zřetelně viditelné SDZ a VDZ, včetně chodců. Jsou rozlišitelné základní barvy červená, zelená, modrá a žlutá. Platí jen pro denní vidění dohledu pozorovatele do 60 m.
jasně zřetelně 75% noc	Rozlišitelnost všech prvků na PK, včetně okolí. Zřetelně viditelné SDZ a VDZ, včetně chodců. Jsou rozlišitelné základní barvy červená, zelená, modrá a žlutá. Platí je pro noční vidění dohledu pozorovatele do 60 m. S VO a bez VO s rozsvícenými reflektory automobilu.
zřetelně 50% noc	Rozlišitelnost všech prvků na PK, včetně okolí je zřetelné jsou jasně viditelné obrysy SDZ a VDZ, včetně chodců. Viditelné barvy jsou deformované a neodpovídají základním barvám červené, zelené, modré a žluté. Platí jen pro noční vidění dohledu pozorovatele do 60 m. S VO a bez VO s rozsvícenými reflektory automobilu.
méně zřetelně 25% noc	Rozlišitelnost všech prvků na PK, včetně okolí je málo zřetelné nejsou jasně viditelné obrysy SDZ a VDZ, včetně chodců. Viditelné barvy jsou silně deformované a neodpovídají základním barvám červené, zelené, modré a žluté. Platí jen pro noční vidění dohledu pozorovatele do 60 m. S VO a bez VO s rozsvícenými reflektory automobilu.
nezřetelně 10% noc	Špatná rozlišitelnost dopravního prostoru, není viditelné SDZ a VDZ včetně chodců. Na dohledovou vzdálenost pozorovatele 60 m není možná orientace v prostoru. Platí je pro noční vidění dohledu pozorovatele do 60 m. S VO a bez VO s rozsvícenými reflektory automobilu.

Stupnici okometrie barevného spektra světelných zdrojů VO v dopravním prostoru reprezentuje Tabulka 6, která nám říká, že čím je hodnota barvy světla v Kelvinech nižší, tím je světlo teplejší a naopak, že čím je hodnota barvy světla v Kelvinech vyšší, tím je světlo studenější.

Tabulka 6 - Stupně hodnocení osvětlení a jejich popis

Hodnocení	Barva světla [Kelvin]	Popis barevného spektra světelných zdrojů VO
A	Oranžová – jantarová (1 200 – 2 700 K)	Barva spíše do oranžova/červena (žhavé uhlíky či plamen svíčky).
B	Teplý odstín – teplá bíla (2 800 – 3 500 K)	Odstín světla, který je více do žluta (klasická vláknová žárovka).
C	Bílá (4 000 – 5 000 K)	Nejpoužívanější barva osvětlení ve vnitřních pracovních prostorech.
D	Denní světlo (5 500 – 6 500 K)	Barva denního světla – oblohy, toto světlo působí velmi studeně.

4.2 Inspekční prohlídka

Předmětem prohlídky byla inspekce 3 přechodů pro chodce ve sledované lokalitě. Inspekční prohlídka byla provedena na základě předem vytipovaných přechodů pro chodce a dle metodiky BI PK. Cílem bylo vyhodnotit bezpečnostní rizika s ohledem na funkci předmětných místních komunikací, dopravní situace a návrhových prvků. Během BI PK byly analyzovány prvky infrastruktury, pohyb chodců a vozidel i potenciální nebezpečí.

Noční BI PK probíhala ve středu 15.4. mezi 21:30 – 22:30 po astronomickém soumraku. V takovém období je doporučeno provádět obdobné prohlídky, jelikož již lze považovat viditelnost podmínky za snížené, resp. noční.

Tabulka 7 - Seznam řešených přechodů pro chodce

ID Přechodu	Ulice	GPS
1	Čistovická	50.0746875N, 14.3240344E
2	U Boroviček	50.0745533N, 14.3240989E
3	Za Oborou	50.0773747N, 14.3338111E

4.2.1 Nalezené dopravně-bezpečnostní závady

Při noční BI PK byly zjištěny celkem 2 dopravně-bezpečnostní závady:

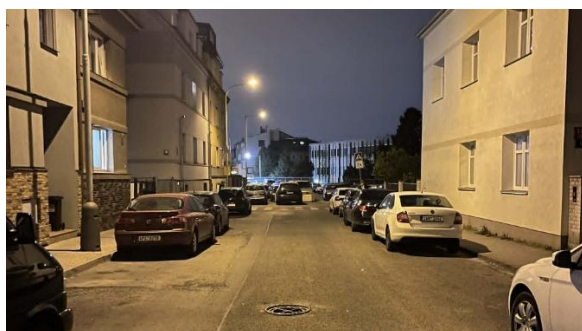
- DBZ s nízkou mírou rizika 1x
- DBZ se střední mírou rizika 1x
- DBZ s vysokou mírou rizika 0x

4.2.2 Osvětlení

Přestože je dopravní prostor jako celek dostatečně osvětlen prostřednictvím stávajícího veřejného osvětlení, posuzované přechody pro chodce nejsou vybaveny vlastním doplňkovým nasvětlením, které by zajistilo jejich jednoznačné optické zvýraznění vůči okolnímu dopravnímu prostoru. Tato skutečnost se z hlediska bezpečnostní provozy jeví jako problematická, zejména za snížené viditelnosti, v nočních hodinách či za nepříznivých klimatických podmínek.

V důsledku absence samostatného osvětlení přechody vizuálně splývají s okolní komunikací a dalšími zpevněnými plochami, čím dochází ke snížení jejich čitelnosti a včasné rozpoznatelnosti ze strany řidičů. Chodci pohybující se v prostoru přechodu pro chodce tak nemusí být dostatečně včas identifikováni, zejména pokud se nacházejí mimo hlavní světelný kužel vozidel nebo jsou částečně zakryti okolními překážkami, např. odstavenými vozidly, městským mobiliářem nebo vegetací.

Nedostatečné optické zvýraznění chodců přechodů může vést ke snížení pozornosti řidičů při průjezdu daným úsekem a současně ke zhoršení odhadu pohybu chodců v prostoru komunikace. Absence osvětlení přechodů pro chodce je obecně považováno za negativní faktor ovlivňující bezpečnost nemotorových účastníků provozy, neboť přechod pro chodce by měl být v dopravním prostoru jednoznačně identifikovatelný a vizuálně oddělený od svého okolí.



Obrázek 8 - Přechod pro chodce č. 1



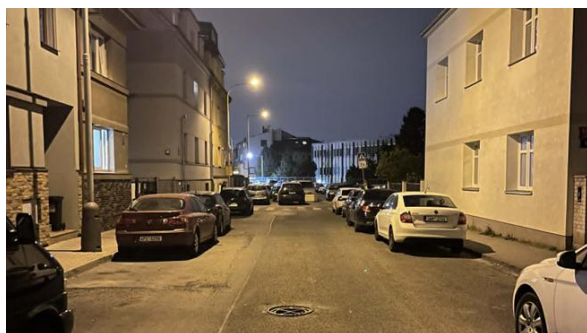
Obrázek 9 - Přechod pro chodce č. 3

V rámci sanace předmětného deficitu je doporučeno doplnit veřejné osvětlení k předmětným přechodům pro chodce pro jejich zvýraznění.

4.2.3 Postřehnutelnost

U přechodu pro chodce v č. 1 bylo identifikováno zvýšené riziko přehlédnutí chodců ze strany řidičů, a to zejména vlivem odstavených vozidel v jeho bezprostřední blízkosti. Zaparkovaná vozidla omezují rozhledové poměry mezi chodcem a příjezdějším vozidlem, čím dochází ke zkrácení reakční doby řidiče i chodce při vstupu do prostoru přechodu. Tento stav je problematický především v situacích se zvýšenou intenzitou dopravy v klidu nebo při snížené viditelnosti, kdy může být chodec detekován až na velmi krátkou vzdálenost.

Přechod pro chodce č. 2 svým stavebním a směrovým uspořádáním vykazuje rizika z hlediska vedení dopravního proudu a rozhledových poměrů. Směrové vedení komunikace v kombinaci s geometrickým uspořádáním prostoru neumožňuje dostatečně včasné a přehledné vnímání přechodu řidiči příjezdějících vozidel. Vlivem nevhodného směrového vedení navíc nedochází k optimálnímu násvitu přechodu pro chodce světlomety vozidel, což také snižuje viditelnost chodců pohybujících se v prostoru daného přechodu.



Obrázek 10 - Přečhod pro chodce č. 1



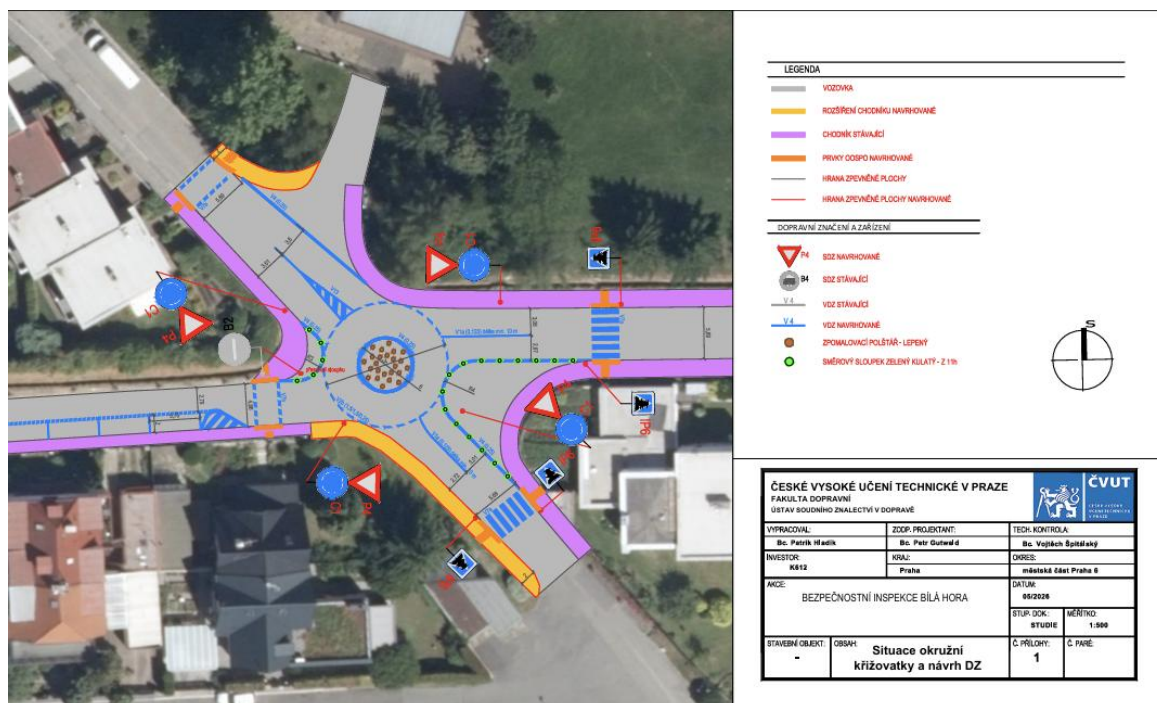
Obrázek 11 - Přečhod pro chodce č. 2

V rámci sanace nalezeného deficitu je vhodné přistupovat ke každému přechodu pro chodce odlišně. V případě přechodu pro chodce č. 1 je vhodné adekvátně regulovat dopravu v klidu u vyčkávací plochy, aby došlo ke zlepšení rozhledových podmínek. V případě přechodu pro chodce č. 2 je vhodné jeho odsunutí dále ve směru jízdy. Současně je vhodné zmínit, že v případě jeho odsunutí bude nutné taktéž aplikovat adekvátní úpravy v místě vyčkávacích ploch. Nedílnou součástí je i realizace prvního navrženého opatření ve formě doplnění veřejného osvětlení.

5. NÁVRH DÍLČÍ ZMĚNY ORGANIZACE DOPRAVY

Jedním z výstupů této BI PK je i dílčí návrh přestavby jedné z křižovatek, která byla v rámci zpracování ohodnocena na středním rizikem. Dílčí změna organizace dopravy je navržena v místě křižovatky MK Moravanů x Pozdeňská x Thurnova. Jedná se o průsečnou křižovatku bez vyznačení přednosti v jízdě pomocí SDZ. V současném stavu nejsou dopravní proudy v křižovatce nijak usměrněny a vzniká zde tak velká plocha, která umožňuje chaotické pohyby vozidel v křižovatce. Stávající stav tak nesplňuje požadavky samovysvětlitelnosti, které jsou v současné době kladeny na komunikace.

Návrh (viz obrázek 13) počítá s usměrněním dopravních proudů v křižovatce využitím volné plochy křižovatky ve formě mini okružní křižovatky s návrhovým průměrem 14 m. Středový ostrůvek je tvořen zpomalovacími polštáři, které umožňují jejich pravidelné poježdění rozměrnějšími vozidly, např. popelářský vůz. Současně tvoří pro řidiče osobních automobilů tzv. „psychologickou“ bariéru, která brání v pravidelném poježdění středového ostrůvku. Součástí navrhovaného řešení je taktéž vysazení nároží a jeho fyzické oddělení pomocí směrových sloupků – baliset. Tento prostor bývá zpravidla nepoježděný, tudíž je možnost jeho využití k jiným funkcím, např. na odstav sdílených kol. Je vhodné zmínit, že by mělo být dbáno na zachování primární dopravní funkce návrhu a případně další úpravy, nad rámec doložené projektové dokumentace, by neměly vytvářet dopravně-bezpečnostní rizika. Návrh je také doplněn o přechody pro chodce a vyznačení parkovacích stání.



Obrázek 12 - Schéma navrhované úpravy křižovatky MK Moravanů x Pozdeňská x Thurnova

6. STAVEBNĚ-TECHNICKÝ STAV KOMUNIKACÍ

V rámci posouzení zájmové lokality, jako celku, je nutné zohlednit současný stavebně-technický stav komunikační sítě. Podrobný průzkum povrchů vozovek a pochozích ploch na místě prokázal plošné selhání konstrukčních vrstev, které vykazují známky dožití a zřetelné degradace.

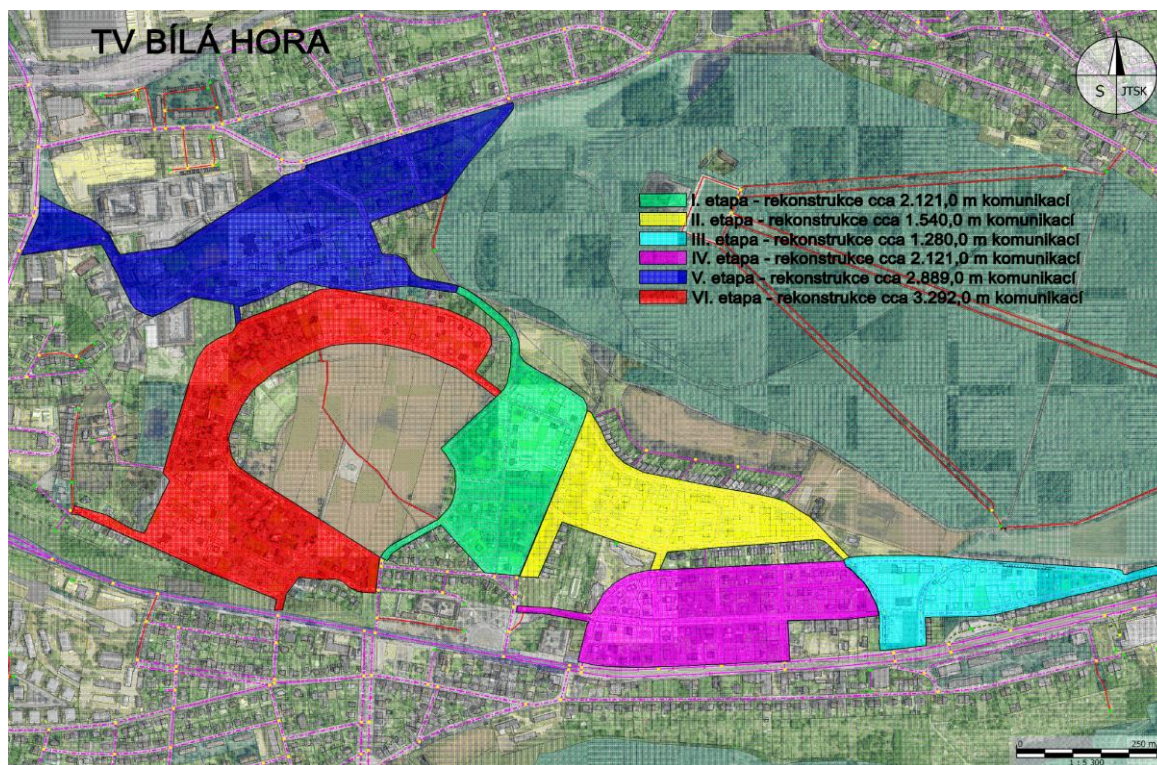
Stav infrastruktury v mnoha úsecích je nevyhovující, místy až havarijní. To se projevuje zejména rozsáhlým výskytem trhlin, postupnou tvorbou plošných i lokálních deformací a podélných i příčných nerovností. Dále je patrná degradace betonových desek s výskytem prasklin a nevyhovující výškové usazení uličních vpustí.

Tento stav odpovídá dlouhodobé absenci údržby a stáří konstrukčních vrstev, které již dosáhly konce své životnosti.

Významné zhoršení stavu je patrné zejména v ulicích Bělocká, Chrášťanská, Duchcovská, Nad Višňovkou, Pod Mohylou, Sadová, U Světličky, Zahradní, Huberova a Nad Manovkou, což určuje nezbytnost celkové obnovy dotčené infrastruktury v rámci plánované investiční akce s názvem „TV Bílá Hora“ (č. akce 0040954) v působnosti Odboru investičního Magistrátu hl. m. Prahy (viz obrázek 14). Ta musí zahrnovat nejen potřebnou rekonstrukci inženýrských sítí technického vybavení, ale i úplnou obnovu všech komunikací s cílem dosažení požadovaných normových hodnot a zvýšení provozní spolehlivosti.

V souladu s principy udržitelné mobility je navíc v rámci projektu zcela nezbytná implementace dopravně-bezpečnostních opatření v rámci režimu zón 30, zahrnujících úpravy geometrického uspořádání křižovatek, aplikaci stavebních prvků pro zklidnění dopravy (včetně vyvýšených křižovatkových ploch a zpomalovacích prahů) a optimalizaci chodníkových ploch, čímž dojde k efektivní segregaci či zklidnění provozu a signifikantnímu zvýšení bezpečnosti a komfortu pro nemotorové účastníky provozu.

Podle aktuálně dostupných informací je ze strany stavebního úřadu již povolena realizace tohoto záměru v odpovídající projekční kvalitě v ulicích Chýňská, Nad Višňovkou, Řepská, Zbečenská a Zličínská. Ve vazbě na tuto prvotní etapu se doporučuje provést vhodně etapizaci oprav dalších částí území, například v podobě níže předložené a t.č. projednávané s investorem stavby.



Obrázek 14 - Investiční akce s názvem „TV Bílá Hora“ (č. akce 0040954) v působnosti Odboru investičního Magistrátu hl. m. Prahy

7. OPATŘENÍ K REGULACI ZBYTNÉ DOPRAVY

Zbytná dopravní zátěž zjištěná v dané lokalitě primárně vzniká z kongescí na sousední hierarchicky nadřazené komunikační síti, konkrétně na místních komunikacích I. třídy Karlovarská a Bělohorská v bezprostřední návaznosti na křižovatku Vypich ve směru do centrální části města, a dále v souvislosti s akcelerací výjezdu vozidel ze směru od centra a limitovanou kapacitou výjezdových komunikací z Prahy.

Při zpracování tohoto dokumentu byly zohledněny připomínky dotčené veřejnosti, které sice odrážejí dobrou znalost místních poměrů, avšak jejich kritické posouzení ukazuje sklon k příliš zjednodušujícím řešením. Ta jsou zpravidla založena na plošném osazení svíslého dopravního značení omezujícího průjezd, aniž by byla dostatečně zohledněna právní omezení, možnosti skutečného vymáhání pravidel a rizika spojená s nežádoucím přesunem dopravního zatížení do okolních ulic, které často nevyhovují z hlediska kapacity nebo bezpečnosti.

V oblasti návrhů na úpravu jednosměrného provozu platí, že i když zvyšování složitosti trasy může teoreticky vést ke snížení atraktivity pro tranzitní dopravu, současně komplikuje dopravní obsluhu pro místní obyvatele. Stávající, relativně jednoduchý jednosměrný systém proto představuje přijatelný kompromis mezi prostupností území a pohodlím dopravy pro rezidenty.

Složitější uspořádání jednosměrných úseků by v dané uliční síti přineslo jen omezené snížení tranzitní dopravy, ale zároveň by vedlo k výraznému nárůstu dopravní zátěže a ke zhoršení obslužnosti pro místní obyvatele. Jako příklad nevhodného řešení lze uvést návrh na změnu dopravního režimu v ulici Za Oborou. Navrhované zjednosměrnění by sice mohlo omezit průjezd v jednom směru, avšak vedlo by k přesunu dopravního zatížení do sousední ulice Slezanů a zároveň by zvýšilo riziko v prostoru u základní a mateřské školy T. G. Masaryka (Za Oborou 2413/3). Takové řešení je v rozporu se zásadami ochrany zranitelných účastníků silničního provozu a nelze je z dopravního hlediska přijmout. Změny spočívající ve zjednosměrnění vybraných místních komunikací proto nelze doporučit. Provedené analýzy zároveň potvrdily, že úplné vyloučení tranzitní dopravy v této oblasti není reálně možné.

Je důležité zdůraznit, že problémy spojené s nárůstem nežádoucí tranzitní dopravy v dané oblasti mají systémový charakter a nejsou ojedinělé. Podobné potíže při zklidňování dopravy byly v nedávné době řešeny i v lokalitách Bílá Hora a Fialka na území sousední městské části Praha 17.

Z tohoto důvodu lze doporučit, aby budoucí úpravy dopravního režimu v dotčených částech Prahy 6 a Prahy 17 nebyly řešeny odděleně, ale ve vzájemné koordinaci obou městských částí. Cílem by měl být společný a jednotný přístup, který povede ke zklidnění dopravy v obytných oblastech a k omezení negativních dopadů dopravy na okolí.

Jako strategické a proaktivní řešení lze jednoznačně doporučit implementaci komplexního systému regulace dopravy v klidu, tedy zavedení zóny placeného stání (dále „ZPS“), neboť nekontrolované zahlcování veřejného prostoru a parkovacích kapacit nerezidentními vozidly bez vztahu k lokalitě v celé dotčené rezidenční oblasti degraduje kvalitu života místních obyvatel a ve vybraných případech narušuje bezpečnost provozu v důsledku zhoršených rozhledových poměrů v křižovatkách a v konečném důsledku znemožňuje efektivní správu a koncepční přístup k řešení kapacit pro dopravu v klidu v celém územním celku. Implementace ZPS disponuje v kontextu širší dopravní strategie značným potenciálem, který přesahuje účel regulace dopravy v klidu a výraznou měrou přispívá k redukci dopravních intenzit v daném území.

Tento jev pak vzniká hlavně proto, že oblast přestává být výhodná pro řidiče, kteří si jezdí do předmětné oblasti jen zaparkovat. Zavedení placeného parkování a parkovacích oprávnění pro místní obyvatele totiž odrazuje řidiče z jiných částí města od využívání ulic v obytné zástavbě k parkování nebo jako zkratky při průjezdu. Díky tomu může ubývat zbytečných jízd, kdy řidiči jen hledají volné místo, doprava se celkově zklidní a sníží se zatížení místních ulic. Výsledkem je plynulejší provoz, vyšší bezpečnost a větší pohodlí pro obyvatele.

Při přípravě návrhu regulačních opatření je důležité zdůraznit, že správné řešení musí vycházet z celkového posouzení dopravy v celé oblasti, nikoli jen z jednotlivých místních podnětů.

Jak již bylo uvedeno v základní analýze území, je nutné vzhledem k této složitosti stanovit přijatelnou míru dopravního zatížení pro obytné oblasti. Ta musí být určena na základě podrobných dopravních průzkumů zaměřených na hlavní dopravní uzly a trasy v území.

Konkrétní návrh opatření ke snížení zbytné dopravy bude zpracován až po vyhodnocení dat z dopravních měření na dříve vybraných místech, zejména v ulicích K Mohyle, Řepská, Zličínská, Thurnova, Falcká, Slezanů, Alej Českých exulantů, Chrášťanská, Na Břevnovské pláni, Nad Manovkou, Kralupská a Jinočanská.

8. ZÁVĚR

Primárně je třeba bezodkladně řešit stavebně-technický stav dotčených komunikací v rámci plánované investiční akce s názvem „TV Bílá Hora“. V rámci tohoto záměru je třeba aplikovat relevantní intervenční opatření, která povedou ke zklidnění dopravního režimu a ke zvýšení míry bezpečnosti nejzranitelnějších nemotorizovaných účastníků silničního provozu v rámci pohybu po území. Vzhledem k tomu, že se jedná o klidnou lokalitu s převážně nízkopodlažní vilovou zástavbou, je nutno prioritně klást důraz na dopravní zklidňování (prostřednictvím prvků moderního „traffic calming“). Efektivního dopravního zklidnění je žádoucí docílit pomocí implementace zvýšených křižovatkových ploch a vysazenými chodníkovými plochami.

Doporučuje se brzká implementace komplexního systému regulace dopravy v klidu v podobě zavedení zóny placeného stání (ZPS). Jako doplňkové opatření k ZPS se doporučuje zřízení nových parkovacích pruhů, které komplexně řeší nejen problematiku dopravy v klidu, ale mají potenciál indukovat snížení rychlosti jízdy vozidel a celkovou redukci atraktivity průjezdu (demonstrováno úspěšnou aplikací opatření v nejvíce zatížené ulici Za Oborou, v celku je však pro dosažení patřičné funkčnosti vhodné tato opatření zabezpečit v celé lokalitě).

S ohledem na potřebu správně vyhodnotit údaje získané z dopravních průzkumů je nutné důkladně posoudit navrhovaná regulační opatření, zejména z hlediska jejich skutečné potřebnosti, účinnosti v území a dlouhodobého přínosu.

V návaznosti na probíhající vyhodnocení dopravního průzkumu, realizovaného společností SmartPlan, s.r.o. ve spolupráci s ČVUT FD, budou v září 2026 doplněna také konkrétní doporučení týkající se případného omezení tranzitní dopravy. Tato doporučení budou vycházet z komplexního vyhodnocení získaných dat a umožní formulovat cílená opatření směřující ke zlepšení dopravní situace v dotčené oblasti.

Praha, 26. 06. 2026



doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D.



Ing. Tomáš Padělek, Ph.D.

STUDIJNÍ LITERATURA A INFORMAČNÍ ZDROJE

- 1) (ČR) Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích; platné znění 2025-01-27
- 2) (ČR) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích; platné znění 2025-01-27
- 3) (ČR) Vyhláška MDČR č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích; platné znění 2025-01-27
- 4) (ČR) Vyhláška MDČR č. 294/2016 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích; platné znění 2025-01-27
- 5) ČSN 73 4001 – Přístupnost a bezbariérové užívání; 2024
- 6) ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic; 2018
- 7) ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích; ed 2, 2012
- 8) ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací; 2006
- 9) TP MDČR č. 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích; 2013
- 10) TP MDČR č. 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích; 2013
- 11) TP MDČR č. 169 – Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích; 2014
- 12) TP MDČR č. 189 – Stanovení intenzit na pozemních komunikacích; 2018
- 13) CDV: Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací – metodika provádění; 2013; ISBN 978-80-86502-49-6
- 14) Elvik R., Vaa T.: The Handbook of Road Safety Measures: Elsevier; 2004; ISBN 0-08-044091-6
- 15) PIARC: Road Safety Manual – Recommendations from the World Road Association; 2004



Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1
110 15 Praha

Číslo povolení: 003
Č.j.: 21/2012-120-ORG2/3

Povolení k výkonu činnosti

**AUDITOR BEZPEČNOSTI
POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ**

podle § 18h zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění
pozdějších předpisů, se vydává na základě prokázání bezúhonnosti a odborné
způsobilosti podle § 18i uvedeného zákona.

Jméno a příjmení: **doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D.**

Datum narození: **26.8.1978**

Datum vydání povolení: **10.2.2012**

*Úspěšné složení zkoušky dle § 18i, odst. 1, písm. c) výše uvedeného zákona je doloženo
protokolem o výsledku zkoušky k prokázání odborné způsobilosti auditora bezpečnosti
pozemních komunikací č.j. 443/2011-120-ORG2/3 konané dne 1.12.2011.*

*Auditor bezpečnosti pozemních komunikací je povinen účastnit se pravidelného školení do
konce třetího roku ode dne vydání povolení nebo konání předchozího pravidelného
školení.*

Ing. Milan Dont, Ph.D.
ředitel Odboru pozemních komunikací
předseda zkušební komise



Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1
110 15 Praha

Číslo povolení: 0115
Č.j.: 146/2013-120-ORG2/15

Povolení k výkonu činnosti

AUDITOR BEZPEČNOSTI POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

podle § 18h zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění
pozdějších předpisů, se vydává na základě prokázání bezúhonnosti a odborné
způsobilosti podle § 18i uvedeného zákona.

Jméno a příjmení: **Ing. Tomáš Padělek**

Datum narození: **20.6.1984**

Datum vydání povolení: **11.11.2013**

*Úspěšné složení zkoušky dle § 18i, odst. 1, písm. c) výše uvedeného zákona je doloženo
protokolem o výsledku zkoušky k prokázání odborné způsobilosti auditora bezpečnosti
pozemních komunikací č.j. 131/2013-120-ORG2/2 konané dne 8.10.2013.*

*Auditor bezpečnosti pozemních komunikací je povinen účastnit se pravidleného školení do
konce třetího roku ode dne vydání povolení nebo konání předchozího pravidelného*



Ing. Milan Dont, Ph.D.
ředitel Odboru pozemních komunikací
předseda zkušební komise