



NAŠE č.j.: MCP6 0398870/2026 – DZ 070/26
SZMCP6 0398870/2026
VYŘIZUJE: Ing. Radek Polák
TELEFON: 
E-MAIL:
DATUM: 23.09.2026

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

Oznámení o návrhu opatření obecné povahy

Městská část Praha 6, Úřad městské části, Odbor dopravy a životního prostředí, Oddělení dopravy (dále jen „správní orgán“), jako příslušný správní orgán podle ust. § 124 odst. 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném znění (dále jen „zákon o silničním provozu“) ve věcech stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, s odkazem na ust. § 32 odst. 1 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, v platném znění, ve spojení s obecně závaznou vyhláškou č. 55/2000 Sb. hl. m. Prahy, kterou se vydává Statut hlavního města Prahy, a dále ve smyslu ust. § 10 a § 11 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále jen „správní řád“), zahajuje ve věci stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích z moci úřední řízení o vydání opatření obecné povahy podle ust. § 171 a následujících správního řádu a podle ust. § 77 odst. 1 písm. c) a odst. 5 zákona o silničním provozu.

Navrhovaná místní úprava provozu na pozemní komunikaci **Atletická, v úseku Zátopkova – Běžecká, se zásahem do Diskařské a Běžecké** - rozsah:

- umístění vodorovného dopravního značení (VDZ) V2b „podélná čára přerušovaná“, V14 „jízdní pruh pro cyklisty“ a V20 „piktogramový koridor pro cyklisty“
- umístění svislého dopravního značení IP20a „vyhrazený jízdní pruh“, resp. IP20b „konec vyhrazeného jízdního pruhu“
- drobná úprava polohy VDZ V1a „podélná čára souvislá“ a V2b „podélná čára přerušovaná“
- vytažení nároží (zmenšení poloměru) pomocí VDZ V13 „šikmé rovnoběžné čáry“ v křižovatkách s Běžeckou a Diskařskou

Návrh je přehledně zobrazen v příložené výkresové dokumentaci, jež je nedílnou součástí tohoto oznámení.

Předmětem návrhu je aplikace cykloopatření, konkrétně zřízení vyhrazených pruhů pro cyklisty a dále úprava poloměru nároží křižovatek.

Správní orgán předmětný návrh opatření obecné povahy projednal s dotčeným orgánem podle ust. § 77 odst. 2 písm. b) zákona o silničním provozu a podle ust. § 172 odst. 1 správního řádu. Souhlasné stanovisko vydal příslušný orgán Policie České republiky, Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy, odbor služby dopravní policie, oddělení dopravního inženýrství, pod č.j. KRPA-190135-1/ČJ-2026-0000DŽ dne 08.06.2026. Zásah do části komunikace Atletická (jižní okraj vozovky v úseku mezi Běžeckou a Diskařskou) pak správní orgán projednal s místně a věcně příslušným orgánem na citované komunikaci, tedy s odborem dopravy ÚMČ Praha 5, přičemž tento dne 24.06.2026 návrh odsouhlasil a v rámci zefektivnění výkonu činnosti státní správy zároveň pověřil k vydání stanovení místní úpravy provozu ÚMČ Praha 6 (bohužel souhlas se zřejmě s ohledem na velikost příloh nepodařilo doručit, což bylo po urgenci napraveno dne 01.09.2026 jeho opětovným zasláním).

V souladu s ust. § 172 odst. 4 správního řádu může k návrhu opatření obecné povahy kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být tímto opatřením obecné povahy přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu písemné připomínky.

V souladu s dikcí ust. § 172 odst. 5 správního řádu mohou k návrhu opatření obecné povahy vlastníci nemovitostí, jejichž práva, povinnosti nebo zájmy související s výkonem vlastnického práva mohou být tímto opatřením obecné povahy přímo dotčeny, podat proti návrhu ke správnímu orgánu písemně odůvodněné námítky.

Správní orgán tímto podle ust. § 172 odst. 1 správního řádu

vyzývá dotčené osoby, aby ve lhůtě 30 dnů

ode dne jeho zveřejnění proti návrhu opatření obecné povahy podávaly písemné připomínky nebo písemné odůvodněné námítky doručení ke správnímu orgánu.

Odůvodnění

Návrh na stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci Atletická v Praze 6 (s menším zásahem do území Prahy 5) předkládá odbor dopravy a životního prostředí ÚMČ Praha 6 na základě žádosti/podnětu vlastníka komunikace (HMP), zastoupeného Technickou správou komunikací hl. m. Prahy, a.s., dále zastoupenou společností TODIM s.r.o.

MČ Praha 6 obdržela k projednání stanovení místní úpravy provozu projektovou dokumentaci na zavedení cykloopatření v podobě vyznačení vyhrazených pruhů pro cyklisty na obou stranách komunikace Atletická, zhruba v úseku Zátokova – Běžecká. Komunikaci užívá zvýšené množství cyklistů (je zde vedena cyklotrasa A140) a to ve vazbě jednak na studentské koleje Strahov, či plavecký bazén, jednak v návaznosti na další cyklotrasy a stezky v oblasti parku Ladronka a navazující. Samotná komunikace je značně frekventovaná, přičemž její šířkové parametry umožňují umístění oboustranného vyhrazeného pruhu pro cyklisty.

Vedení metropole i vedení MČ Praha 6 podporuje rozvoj bezmotorové dopravy a to jak ve formě volnočasové, tak čistě dopravní. Je nesporné, že aktivní trávení volného času – kupříkladu cyklistikou - má pozitivní vliv na kondici a tím i zdraví obyvatel. Zároveň kontinuální nárůst stupně automobilizace (počet vozidel/1000 obyvatel) a s tím související nárůst dopravních pohybů má za následek zvýšení dopravních kongescí, což zase přináší negativa ve formě hledání alternativních (objízdných) tras po vedlejších komunikacích, kde se tak snižuje bezpečnost provozu i komfort bydlení. Je tedy trendem, aby se alespoň část řidičů motorových vozidel (obsazených nejčastěji právě samotným řidičem) přesunula za říditka bicyklů, což též přináší snížení množství exhalací výfukových plynů. Na podporu tohoto trendu se aplikuje několik opatření, jež mají v souhrnu zatraktivnit cyklistickou dopravu, ať již jde o budování samostatných cyklostezek, či smíšených stezek, zřizování vyhrazených, či ochranných cyklopruhů, zřizování cyklostanů, či parkovišť pro jednostopá vozidla apod. Jedním z prostředků podpory cyklo dopravy je tedy též zřizování cyklopruhů, které poskytují zvýšenou míru ochrany této skupiny nejzranitelnějších účastníků silničního provozu. Vyznačení vyhrazeného pruhu pro cyklisty však není pouze příspěvkem ke zvýšení bezpečnosti cyklistů, ale taktéž zvyšuje plynulost silničního provozu. Zákonná úprava vždy obsahovala povinnost řidiče motorového vozidla při předjíždění cyklisty zachovat dostatečný boční odstup, jehož hodnotu však blíže nespecifikovala. Nedávná novela zákona o silničním provozu však přinesla konkrétní určení tohoto bezpečnostního odstupu a to 1,5 m. Tato hodnota se však neuplatní v případě předjíždění cyklisty, jedoucího v cyklopruhu (jde o souběžnou jízdu ve 2 pružích), tudíž zřízení cyklopruhu umožní předjetí cyklisty (jedoucího zpravidla nižší rychlostí, než automobil) i v případech, kdy by to dle obecné úpravy provozu nebylo možné, což bude mít pozitivní vliv na plynulost silničního provozu. Byť na předmětné komunikaci není předjíždění zakázáno (středová čára V2b), v době dopravní špičky nastávají situace, kdy frekvence protijedoucích vozidel neumožňuje předjetí, jež si vyžaduje částečně najetí do protisměrného jízdního pruhu. V takovém případě nesmí řidič cyklistu (bez dodržení odstupu 1,5 m) předjet, což narušuje plynulost provozu. Umístění vyhrazeného pruhu tedy umožní předjetí cyklisty v souladu s dopravními předpisy, čímž dojde ke zvýšení plynulosti silničního provozu. Druhou částí úpravy je vytažení SV nároží křižovatky Atletická x Diskařská pomocí VDZ V13. Tato úprava má prioritně za úkol zkrátit volnou délku přechodu pro chodce, jež značně přesahuje normovou hodnotu (ČSN 736110 Projektování místních komunikací limituje délku přechodu na jeho kratší straně na 6,5 m mezi obrubami, resp. 7,0 m na komunikacích s vedením linkové osobní dopravy, přičemž norma připouští zvětšení délky o 1,0 m, v odůvodněných případech pak až o 3,0 m). Vymezená nepojížděná plocha nejen zvýší bezpečnost přecházejících chodců zkrácením doby pobytu v potencionálně nebezpečném prostoru, ale též zmenšením poloměru nároží sníží rychlost jízdy a poskytne tak chodci na přechodu vyšší míru bezpečí. Poloměr nově vytvořeného nároží/jízdního pruhu je ověřeno vlečnými křivkami největších předpokládaných vozidel. Obdobná situace je v křižovatce Atletická x Běžecká. Zde úprava necílí na zkrácení přechodu, ale pouze na snížení rychlosti průjezdu, kdy bezprostředně za hranicí křižovatky se nalézá přechod pro chodce, jehož užití tak bude bezpečnější. Vodicí čára V4 na pomezí jízdního pruhu a sjezdu na nemovitost plní informativní

funkci a nepodléhá tak povinnosti projednání formou opatření obecné povahy s předchozím zveřejněním návrhu. Východně navazující úsek k Vaníčkově bude dle sdělení projektanta z hlediska cykloopatření zahrnut do jiné akce, řešící úpravy komunikace Vaníčkova v souvislosti se zavedením tramvajové trati, jež je v přípravě. Západně navazující úsek svou šíří neumožňuje vedení vyhrazeného, ba ani ochranného pruhu a to ani při jedné straně a chodníky jsou zde standardní šíře, tudíž nelze je užít k vedení cyklistické dopravy. Obdobně odbočující komunikace Běžecká nedisponuje šířkovými parametry pro umístění cyklopruhu a chodníky jsou i zde standardně široké, počítající pouze s pohybem chodců, nicméně zde je zásadně menší dopravní zatížení, než na Atletické, a provoz cyklistů je tak bezproblémový v běžných jízdních pruzích. Z těchto důvodů je řešen pouze rozsah dle přiložené dokumentace.

Správní orgán zvažoval proporcionalitu opatření takto: 1) kritérium vhodnosti (zda úprava umožňuje dosažení sledovaného cíle) - navržené opatření je vhodné k dosažení sledovaného cíle, tedy zvýšení bezpečnosti cyklistů na frekventované komunikaci, po níž je vedena oficiální cyklotrasa, jelikož vyčlenění část komunikace této skupině uživatelů, dále je vhodné ke zlepšení plynulosti provozu (umožnění předjetí cyklisty i bez dodržení zákonného bočního odstupu 1,5 m), v případě vytažení nároží pomocí VDZ V13 je opatření bezesporu též vhodné – zvýší bezpečnost chodců při přecházení 2) kritérium potřebnosti (zda nelze sledovaného cíle dosáhnout jinými prostředky): správní orgán zvažoval alternativní řešení – vedení cyklistů po chodnících (stezka pro chodce a cyklisty, případně stezka pro chodce s umožněnou jízdou cyklistů), nicméně společně s projektantem dospěl k závěru, že byť chodníky jsou pro tento účel dostatečně široké, tak toto platí jen pro celkovou šíři, do níž však zasahují rabátka vysazených stromů a při míjení s chodci by tak bylo nutno spoléhat na to, že jeden z účastníků provozu na chodníku uhne do zákrytu rabátek, což by v praxi mohlo přinášet konfliktní situace. Další komplikací je průjezd cyklistů skrze části chodníků u zastávek MHD BUS, kde zejména při výstupu cestujících hrozí střet s projíždějícím cyklistou. Z tohoto pohledu se navržené řešení jeví jako vhodnější. Další alternativou by bylo užití ochranného pruhu pro cyklisty. Toto řešení je obdobou vyhrazeného pruhu a užívá se v případech, kdy vozovka neumožňuje svými šířkovými parametry umístit plnohodnotný pruh pro motorovou dopravu a přidružený pruh pro cyklisty, tudíž aplikuje je zúžený pruh šíře min. 2,5 m, přičemž vozidla, která se do tohoto profilu nevejdou, smí pravými koly zasahovat do pruhu pro cyklisty, přičemž tyto nesmí ohrozit, ani omezit – jinými slovy osobní a další užití vozidla mohou cyklistu předjet, široká vozidla nikoliv. Jelikož v daném případě je širší vozovky vyhovující pro plnohodnotný jízdní pruh a cyklopruh, nedává varianta s ochranným pruhem smysl. V případě vytažení nároží pomocí VDZ V13 by samozřejmě byla vhodnější stavební úprava, nicméně její realizace by byla nejen výrazně nákladnější, ale též časově náročnější na projednání (stavební záměr), pročez o této variantě vlastník komunikace aktuálně neuvažuje, což správní orgán respektuje. Další variantou by mohlo být vytvoření nároží pomocí montovaných plastových obrubníků (tzv. LEGO), nicméně užití samotných obrubníků bez vnitřní výplně zvyšuje náklady na údržbu, jelikož nezřídka dochází k poškození najetím nepozornými řidiči, a proto se takové opatření kombinuje s výplní plochy (zpravidla betonem), což zase zvyšuje realizační náklady a taktéž vnímatelnost takové úpravy ze strany řidičů není 100%. Řešení pomocí dobře viditelného VDZ V13 ve spojení s poměrně rychlým procesem projednání a nízkými náklady na realizaci i údržbu se tedy žadateli jeví jako optimální a vhodné, což správní orgán nerozporuje. VDZ je také tolerantnější vůči nepozorným řidičům, kdy na rozdíl od stavební úpravy, či užití montovaných obrubníků s betonovou výplní, nedojde při najetí na řešenou plochu k poškození podvozkových částí vozidla. 3) kritérium přiměřenosti (minimalizace zásahů do práv ostatních účastníků provozu) - opatření je přiměřené: cyklisté nejsou opatřením nijak omezováni, stejně jako chodci, motorovým vozidlům je zúžen jízdní pruh z původních až takřka 5 m (vozovka má v řešeném úseku proměnnou šíři) na 3,0 – 3,25 m, což jsou normové hodnoty, zcela vyhovující i pro provoz nákladních vozidel a autobusů, tudíž omezení je pouze formální, bez faktického dopadu na bezpečnou a plynulou jízdu. V případě vytažení nároží pomocí VDZ V13 dochází k určitému omezení pohybu motorových vozidel a to nejen ve smyslu rozsahu pojížděné plochy (nicméně zachovaný profil respektuje vlečnou křivku nákladních vozidel a autobusů), ale též má vliv na rychlost průjezdu. Navržená hodnota 10 m je standardní hodnotou u křižovatek místních komunikací v intravilánu, jež tedy umožňuje bezpečné a plynulé odbočení jak osobních, tak nákladních vozidel, či autobusů. Správní orgán má za to, že časová ztráta, vyplývající ze snížení rychlosti v důsledku zmenšení poloměru nároží, je ve vztahu k přínosu pro bezpečnost přecházejících chodců zcela marginální a v kontextu veřejného zájmu přijatelná.

Z hlediska proporcionality zájmů jednotlivých skupin uživatelů pozemních komunikací má tedy správní orgán za to, že úprava nepřináší žádná negativa a je přínosná jak pro cyklisty (zvýšení bezpečnosti při pohybu po frekventované komunikaci), tak pro motorovou dopravu (umožnění předjetí cyklisty i v případě, že dopravní situace neumožňuje částečné najetí do protisměru při předjíždění se zákonným bočním odstupem min. 1,5 m) – zvýšení plynulosti silničního provozu.

Místní úprava provozu na pozemních komunikacích, provedená dopravními značkami, z nichž plynou pro účastníky provozu odlišné povinnosti, než jaké by tito účastníci měli podle obecné úpravy provozu na pozemních komunikacích, představuje příklad opatření obecné povahy v materiálním pojetí, jež se vyznačuje konkrétností předmětu a obecností subjektů. Umístěním dopravního značení na konkrétní místo

dochází ke konkretizaci pravidel, toliko ve smyslu práv a povinností blíže nespecifikovaných účastníků provozu na pozemních komunikacích, proto správní orgán vydává toho oznámení formou veřejné vyhlášky.

Poučení

Podle ust. § 172 správního řádu mohou opatřením dotčené osoby podávat připomínky nebo námítky k předkládanému návrhu.

Lhůta 30 dnů ode dne zveřejnění návrhu k podání námitek v případě vlastníků nemovitostí vyplývá přímo z ust. § 172 odst. 5 správního řádu. Lhůtu k podání připomínek určil správní orgán v totožné délce 30 dnů ode dne zveřejnění návrhu za podmínek stanovených v ust. § 39 správního řádu, který byl užit přiměřeně podle ust. § 174 odst. 1 správního řádu a dále s přihlédnutím k zásadě upravené v ust. § 4 odst. 4 správního řádu, tedy takovým způsobem, který umožňuje dotčeným osobám uplatňovat jejich práva a oprávněné zájmy. Zmeškání uvedené 30denní lhůty k připomínkám a námítkám nelze prominout ve smyslu ust. § 41 správního řádu a tedy se k nim nepřihlíží.

O uplatněných námítkách rozhoduje správní orgán, připomínkami se potom správní orgán zabývá jako podkladem pro opatření obecné povahy.

Tento návrh stanovení místní úpravy se doručuje veřejnou vyhláškou. V souladu s ust. § 25 správního řádu se doručení veřejnou vyhláškou provede tak, že se písemnost vyvěsí na úřední desce správního orgánu a současně s tím, bude zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Návrh opatření obecné povahy musí být podle ust. § 172 odst. 1 věty poslední správního řádu zveřejněn nejméně po dobu 15 dnů, přičemž dnem zveřejnění podle ust. § 172 odst. 5 věty první správního řádu se rozumí patnáctý den ode dne vyvěšení návrhu opatření obecné povahy na příslušné úřední desce (tedy způsobem stanoveným v ust. § 25 správního řádu). Teprve po uplynutí 15denní lhůty ode dne vyvěšení návrhu počíná běžet lhůta 30 dnů pro podání námitek proti návrhu opatření obecné povahy.

Písemné připomínky nebo písemné odůvodněné námítky je třeba uplatnit v souladu s pravidly pro podání dle ust. § 37 správního řádu. Musí být zřejmé, kdo podání činí, čeho se podání týká a též čeho se jeho podatel domáhá. Podání musí obsahovat označení správního orgánu, jemuž je určeno, další náležitosti, které stanoví zákon, a podpis osoby, která je činí.

Podání lze učinit písemně nebo ústně do protokolu anebo v elektronické podobě podepsané zaručeným elektronickým podpisem. Podání je možné podat také pomocí jiných technických prostředků, zejména prostřednictvím dálkopisu, telefaxu nebo veřejné datové sítě bez použití zaručeného elektronického podpisu, v takovém případě je ovšem nutno do 5 dnů podání potvrdit, popřípadě doplnit písemně nebo ústně do protokolu anebo v elektronické podobě podepsané zaručeným elektronickým podpisem.

Podatel, který je fyzickou osobou, musí nadto uvést své jméno, příjmení, datum narození a místo trvalého pobytu, popřípadě jinou adresu pro doručování podle ust. § 19 odst. 3 správního řádu.

V podání souvisejícím s podnikatelskou činností uvádí fyzická osoba jméno a příjmení, popřípadě dodatek odlišující osobu podnikatele nebo druh podnikání vztahující se k této osobě nebo jí provozovanému druhu podnikání, identifikační číslo a adresu zapsanou v obchodním rejstříku nebo jiné zákonem upravené evidenci jako místo popřípadě jinou adresu pro doručování.

Podatel, který je právnickou osobou, uvede v podání svůj název nebo obchodní firmu, identifikační číslo nebo obdobný údaj a adresu sídla, popřípadě jinou adresu pro doručování.

„otisk úředního razítka“

Ing. Dana Charvátová
vedoucí odboru

v z. Ing. Bc. Miroslav Sachl, LL.M. , v. r.
vedoucí oddělení
(podepsáno elektronicky)

Tento návrh opatření obecné povahy musí být vyvěšen na úřední desce a rovněž způsobem umožňujícím dálkový přístup **po dobu 30 dnů**.

Příloha

situace dopravního značení

Rozdělovník

Dotčené osoby (veřejnou vyhláškou):

V souladu s ust. § 172 odst. 1 správního řádu, doručuje ODŽP toto oznámení dotčeným osobám veřejnou vyhláškou. Doručení veřejnou vyhláškou bude provedeno v souladu s ust. § 25 správního řádu tak, že se písemnost vyvěsí na úřední desce ÚMČ Praha 6 a současně bude zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Dotčený orgán:

Policie ČR – KRPA/OSDP

ÚMČ Praha 5 – odbor dopravy (zásah do MK II. třídy Atletická) – k vyvěšení na úřední desku