

**č.j. UMČ P1 211201/2017/ODOP/042/1/KT**

Praha, 25. ledna 2018

**Dotčená osoba:**

Auto\*Mat, z.s., IČO: 22670319, vedený u Městského soudu v Praze pod spis. zn. L 18119 se sídlem Bořivojova 694/108, Žižkov, 130 00 Praha 3

**Připomínka k návrhu opatření obecné povahy**

**č.j. UMČ P1 211201/2017/ODOP/042/1/KT ze dne 27.12.2017**

**Přílohy:**

[1] Analýza nehodovosti cyklistů a chodců v pěších zónách centra Prahy a na potenciálních objízdných trasách, zadaná Magistrátem hlavního města Prahy. Zpracoval Květoslav Syrový, listopad 2017.

[2] Komentář ke zprávě „Analýza nehodovosti cyklistů a pěších v pěších zónách centra Prahy a na potenciálních objízdných trasách. Ing. Zuzana Čarská, Ph.D. (ČVUT v Praze, Fakulta dopravní), Listopad 2017.

[3] Komfortní cyklotrasy centrem - celková analýza. Auto\*Mat, 20. 7. 2017.

[4] Dopady uzavírky pěších zón v centru Prahy na cyklodopravu, Urban Cyclers, jaro 2017. (online <https://medium.com/urbancyclerscz/analyza-zakaz-cyklistu-praha-387f98a69672> )

[5] Stanovisko Ministerstva dopravy č.j. 146/2017-520-DOP/5 ze dne 5. 12. 2017 - odpověď na dotaz Magistrátu hlavního města Prahy ohledně možností omezení provozu elektrokoloběžek v pěších zónách.

[6] Technické podmínky Ministerstva dopravy pro navrhování komunikací pro cyklisty TP 179, schválené Ministerstvem dopravy č. j. 98/2017-120-TN dne 17. května s účinností od 1. června.

Městská část Praha 1, Úřad městské části Praha 1, Odbor dopravy, Oddělení dopravně komunikační zveřejnil návrh opatření obecné povahy č.j. UMČ P1 211201/2017/ODOP/042/1/KT ze dne 27.12.2017 (dále jen návrh OOP).

Cílem spolku Auto-Mat z.s. je bezpečné, zdravé a kulturní veřejné prostředí ve městech a obcích České republiky se zacílením na dopravní infrastrukturu, dopravní politiku a dopravní chování. Za tímto účelem se spolek zabývá:

- a) popularizací, propagací a vzděláváním směrem k udržitelným způsobům dopravy,
- b) pořádáním a spolupořádáním kulturních a osvětových akcí za účelem ožívování veřejných prostor, zlepšováním kvality života ve městě a propagací udržitelných forem dopravy,
- c) ekologickou výchovou, vzděláváním a osvětou,
- d) ochranou přírody, krajiny a kulturních památek,
- e) přípravou a zřizováním infrastruktury pro udržitelné způsoby dopravy, cyklistických a pěších tras a stezek a dalších opatření na podporu udržitelné dopravy,
- f) bezplatným právním poradenstvím a legislativním poradenstvím,
- g) aktivitami posilujícími spolupráci nevládních neziskových organizací, veřejné správy, výzkumných a vzdělávacích organizací a komerčních společností,
- h) aktivitami k posílení participace veřejnosti na výkonu a rozhodování samosprávy,
- i) aktivitami k rozvoji demokracie, občanské společnosti a právního řádu.
- j) zpracováním studií a jiných odborných podkladů v oblasti dopravy a životního prostředí.

S ohledem na výše uvedené spolek Automat z.s. jménem svých členů i jménem svým k návrhu OOP uplatňuje níže uvedené připomínky.

## 1 Obecné připomínky

Návrhu OOP obecně vytýkáme, že:

- Návrh je odůvodněn potřebou upravit bezpečný pohyb chodců a cyklistů v centru Prahy 1. Návrh opatření se přitom vztahuje pouze k podmínkám pro jízdu cyklistů. Jakkoliv je legitimní pokusit se omezit kontakt mezi pěšími a cyklisty nabídkou vhodných alternativních tras mimo pěší zóny, není vhodné, aby se úpravy dopravního režimu týkaly cyklistů *výhradně*.
- V OOP citovaná vyjádření PČR a MČ Praha 2, která mají být přílohami návrhu, nebyla na elektronickou úřední desku vyvěšena.
- V návrhu OOP zejména není nikterak odůvodněno, z jakých důvodů je třeba bezpečnost chodců a cyklistů tímto opatřením řešit, a jaké problémy má návrh OOP řešit, což ztěžuje možnost vyjádřit se k němu z hlediska přiměřenosti opatření.
- Nebyla vyhodnocena konkrétní nehodovost cyklistů a jiných forem individuální dopravy podložená statistickými údaji, přičemž lze upozornit, že ze závěru Analýzy nehodovosti cyklistů a chodců v pěších zónách centra Prahy a na potenciálních objízdných trasách zpracované Ing. Květoslavem Syrovým, autorizovaným inženýrem pro dopravní stavby (viz přílohu 1) jednoznačně vyplývá: „*Vyloučení cyklistické dopravy z centrálních pěších zón pro*

*cyklisty tedy nebude mít zřetelný dopad na počet nehod s účastí pěších. Dopad na bezpečnost cyklistické dopravy může být negativní (zvýšení v řádu jednotek nehod ročně), a to v případě, že po omezení průjezdu bude významná část cyklistů užívat jako objízdnou trasu nehodový úsek na průtahu centrem přes Křižovnické náměstí.”, přičemž věcná správnost Analýzy byla potvrzena posudkem Ing. Zuzany Čarské, Ph.D. z ČVUT z listopadu 2017 (viz přílohu 2), která konkrétně uvádí že „Předložené Analýze nelze na věcné správnosti nic vytknout a souhrnné závěry (viz odstavec tučného textu Analýzy na str. 7) z ní vyplývající jsou zcela logické a dle mého názoru objektivně vystihují nejpravděpodobnější scénář vývoje situace v případě uvažovaného vyloučení cyklistické dopravy z centrálních pěších zón.”*

- Nebyla zhodnocena alternativní opatření, zejména omezení rychlosti cyklistů ve vybraných úsecích např. na 10 km/h či koridorového vedení cyklistické dopravy na pěších zónách, resp. toto zhodnocení není součástí odůvodnění OOP.
- V odůvodnění je nedostatečně vyhodnocen předpokládaný vliv opatření na bezpečnost cyklistů, kdy má být objízdna trasa vedena po tramvajových pásech.
- Chybí dostatečné zhodnocení povrchů vozovek, po kterých jsou objízdny trasy pro cyklisty vedeny a jejich předpokládaný dopad na cyklistiku,
- Návrh nezohledňuje zásady uvedené v Technických podmínkách Ministerstva dopravy pro navrhování komunikací pro cyklisty TP 179, schválené Ministerstvem dopravy č. j. 98/2017-120-TN dne 17. května s účinností od 1. června.
- Návrh nezohledňuje, jaký bude mít opatření dopad na podnikání osob, které využívají bicykly ke svému podnikání, např. kurýrní služby apod.
- Návrh nebyl dostatečně projednán s veřejností, přestože se tento návrh veřejnosti velmi týká a zasahuje do práv prakticky každého obyvatele, který se rozhodne zvolit pro dopravu v Praze jízdní kolo.
- Návrh opatření není proporcionální, resp. nebyl naplněn 5. krok hodnocení, jak to vyžaduje rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 9. 2005, sp. zn. 1 Ao 1/2005.

Lze tak shrnout, že

- návrh zasahuje do oprávněných zájmů cyklistů ve větším rozsahu než je nezbytné, čím je porušena zásada dle § 2 odst. 3 správního řádu,
- návrh komplikuje cyklistickou dopravu v centru Prahy a odrazuje obyvatele Prahy od užívání kola, místo toho aby je naopak motivoval ke zdravému pohybu, což je v rozporu s veřejným zájmem a tedy i zásadou §2 odst. 4 správního řádu,
- s ohledem na skutečnost, že návrh nebyl dostatečně projednán s veřejností, lze konstatovat, že před zveřejněním návrhu se správní orgán nepokusil o smírné odstranění rozporů, přestože to povaha projednávané věci umožňuje, čímž byla porušena zásada uvedená v §5 správního řádu.

*Návrh OOP tak považujeme za nedůvodný, nesprávný a nedostatečně projednaný s veřejností. Dále jej považujeme za nepřiměřeně a nedůvodně zasahující do práv cyklistů, a žádáme jeho stažení, úpravu a řádné projednání s veřejností, a opětovné předložení v podobě doplněné zejména 1) o odůvodnění specifikující, jaké bezpečnostní problémy návrh řeší, 2) o odhad kvantifikace dopadů na nehodovost chodců a cyklistů v centru Prahy 1.*

## 2 Nereflektován celoměstský dopad návrhu OOP

Návrh OOP zahrnuje tři druhy opatření: 1) omezení jízdy na kole platné mezi 10 a 17 hodinou v celkem cca 3 km uliční sítě stávajících pěších zón s povolenou jízdou cyklistů, 2) zřízení sedmi nových legálních cyklistických průjezdů (převážně cykloobousměrek) a 3) Orientační směrové značení nabízející alternativní vedení stávajících celoměstských značených tras A24 a A25.

Návrh OOP zasahuje do vedení existujících celoměstských cyklotras (a to v obou případech do cyklotras páteřních, tj. nejvyššího řádu). Dle analýzy uživatelů navigační aplikace Urban Cyclers (příloha 4) se přes Staroměstské náměstí koná cca 11% cyklistických cest přes centrum, přes náměstí Republiky v severojižním směru cca 27 % cest a přes Příkopy 39 % cyklistických cest přes centrum Prahy. Frekventovanější je pouze Smetanovo nábřeží (56% cest) na kterém jsou ale značné bezpečnostní problémy (viz studie v příloze 1) .

Nelze tak považovat za dostatečné, že byl návrh připraven a před zveřejněním oficiálně připomínkován pouze na úrovni městských částí a Policie ČR. Součástí návrhu zasahujícího do celoměstského systému cyklotras by mělo být stanovisko jeho zřizovatele, kterým je Hlavní město Praha, jmenovitě jeho Odbor rozvoje a financování dopravy, které v daném případě podkladem nebylo.

*Požadujeme řádné projednání celého záměru zneprůjezdnění stávajících celoměstských cyklotras s MHMP, zejména RFD, včetně jejich přednostního zachování v přímých uličních propojeních s prověřením úprav provozně-prostorového uspořádání, např. koridorovým vedením. Proces OOP toto sám o sobě nenahrazuje. Žádáme proto, aby byl návrh OOP stažen, upraven a znovu předložen k připomínkování jako součást širší škály opatření a pouze v takové podobě, k níž se magistrát předem vyjádří souhlasně.*

## 3 Nedostatečně objížděné trasy

Kompenzační opatření v podobě cykloobousměrek a průjezdů vytváří do jisté míry použitelné objížděné trasy. Provedli jsme srovnání odhadů jízdní doby pro jízdu na kole v různých relacích přes pěší zóny - v současné situaci, s vedením kola po realizaci OOP a na možných objížděných trasách. Modelové rychlosti mimo pěší zóny byly stanoveny na 20 km/h, v pěší zóně s povolenou jízdou cyklisty 15 km/h, vedení kola 5 km/h. Snažili jsme se porovnat trasy pro situaci a) dnes, b) s vedením kola po realizaci OOP a c) nejrychlejší objížděná trasa po realizaci OOP.

Úsek	Současná trasa	Vedení kola po OOP	Objížděná trasa s cykloobousměrkami dle návrhu OOP	Objížděná trasa bez cykloobousměrek dle návrhu OOP
A24 - A242 Národní x Spálená - Příkopy x Havířská	108 s.	213 s. (197 %, zadní Jungmmn.n.)	144 s. (133 %, Perlová, Rytířská)	144 s. (stejně)
A242 - A24 Zpět	149s.	302 s. (202 %, zadní Jungmmn.n.)	130 sec. (87 %, cko. Martinská)	149 s. (stejně, bez cko Martinská)
A24 Národní x Spálená - Václavské nám. střed	144 s.	223 s. (155 %, zadní Jungmmn.n.)	178 s. (123 %, Lazarská, 4 zast. tram.)	178 s. (stejně)
A24 zpět	178 s. (28. října + Skořepka)	256 s. (144 %, zadní Jungmmn.n.)	174. s (98 %, Palackého nám., cko. Martinská)	178 s. (stejně, Lazarská, bez cko. Jungmanonva a Martinská)

Václavské nám (střed) - Mánesův most (předpolí)	306 s. (Havířská) 301 s. ( 28. října a Husova)	524 s. (171 %, Melantrichova)	301 s. (98 %, Palackého, cko. Jungmanova, Husova)	313 s. (102 %, bez cko. Jungmannova )
Mánesův most (předpolí) - Václavské nám. (střed)	340 s. (Platněřská, Železná, Havířská)	557 s. (164 %, Melantrichova)	423 s. (124 %, Smetanovo nábr., Lazarská) 552 s. (162 %, Husova a Palackého - vedení) . 342 (101%, Husova a Palackého - 2x cko nad rámec OOP) 401 (118 %, cko Husova, zadní Jungmann.n.)	423 s. (124 %, po tramvaji) 552 s. (162 %, Husova - vedení)
Pařížská x Široká - Václavské nám (střed)	247 s.	469 s. (190 %, Rytířská)	321 s. (130 %, Masná, Celetná, Nekázanka)	469 s. (190 %, Rytířská )
A25 Hybernská - Mánesův most	263 s.	518 s. (197 %, Celetná) 373 s. (142 %, Štupartská a Týnská)	290 (110 %, Dlouhá - oficiál) 282 (107 %, cko. Dušní - neoficiál)	290 s. (110 %, Dlouhá)
A25 Fk. Kafky - Celetná	127 s.	372 s. (292 %)	184 s. (145 %, Dlouhá - Oficiál) 185 s. (146 %, před Mikulášem, Dlouhá)	184 s. (145 %)

Z analýzy vyplývá následující:

- objízdne trasy jsou vždy rychlejší než vedení kola po zákazu (to je obvykle téměř dvojnásobně delší).
- Objízdne trasy jsou téměř vždy pomalejší než průjezd zónou - ve většině případů zhruba o třetinu.
- V některých případech se i v rámci navrhovaného OOP najde vhodnější řešení objízdne trasy, což níže (v bodě 2) navrhujeme upravit.
- Některé objízdne trasy vedou v souběhu s tramvajovou tratí, často přímo v kolejích. To je jednoznačné bezpečnostní riziko. Je žádoucí na objízdnych trasách souběh s tramvajovými kolejemi minimalizovat. Objízdne trasy vedené vedlejšími ulicemi pak mají komplikované trasování a převažuje u nich hrubá dlažba, které se mnozí cyklisté vyhýbají.

Ohledně objízdnych tras platí další závěry:

- Pěší zóny jsou, i přes vysokou frekvenci chodců, zjevně pro cyklisty trasy s nižším dopravním stresem<sup>1</sup> než trasy objízdne. Z toho vyplývá, že ať budou objízdne trasy vedeny jakkoliv, nebudou-li řešeny ulicemi buď maximálně dopravně zklidněnými, nebo koridory bez motorové dopravy, nebudou nikdy adekvátní náhradou průjezdu pěšími zónami.
- Doplnění dalších doprovodných opatření (zejména cykloobousměrek) by nicméně vytvořilo pro většinu relací takové objízdne trasy, které by již mohly svou atraktivitou alespoň pro některé cyklisty soutěžit s průjezdem pěšími zónami. To by samo o sobě vedlo k odvedení

<sup>1</sup> Stupeň dopravního stresu (Level of Traffic Stress) - několikastupňové hodnocení určující, pro jakou část populace je trasa použitelná pro jízdu na kole (od 0 - všichni dospělí i děti, po 4 - pouze nebojácní, méně než 1% populace). Pěší zóny mají zpravidla LTS 0-1, vedlejší ulice 1-2 podle přehlednosti a provozu (v centru Prahy 1 spíše stupeň 2), hlavní ulice s tramvajovými kolejemi a silným provozem mají LTS 3-4.

většiny tranzitujících cyklistů z pěších zón - a to zejména těch zdatnějších a rychlejších - aniž by bylo nezbytné jízdu v zónách přímo omezovat. Ponechání jízdy na kole v pěších zónách je stejně žádoucí pro místní relace.

- Největším konkrétním problémem je relace Mánesův most - Václavské náměstí (jižním směrem), k čemuž dále navrhujeme řešení. Dále navrhujeme k prověření několik dalších cykloobousměrek, jakož i úpravu trasování přeložek tra A24 a A25.
- Nové cykloobousměrky či průjezdy (zejména Martinská a Jungmannova) jsou pro možnost vyhnout se pěším zónám zřetelným přínosem (byť pouze dílčím). Důrazně proto varujeme před jejich vyřazením v případě, že by byl návrh realizován. Jakékoliv omezení jízdy na kole v pěších zónách by se tím dělo zcela bez náhrady.

**Objízdné trasy hodnotíme celkově jako nedostatečné**, protože v naprosté většině případů nezajišťují takovou rychlost, přímost, srozumitelnost a atraktivitu trasy pro jízdu, jako současný stav.

*Žádáme proto, aby byl návrh stažen a přepracován způsobem, který zlepší kvalitu a konkurenceschopnost objízdných tras.*

#### **4 Příliš restriktivní charakter omezení jízdy na kole**

Vzhledem k tomu, že návrh OOP není podrobněji odůvodněn, předkladatel OOP nikterak nedokladuje pozitivní vliv omezení jízdy na kole na bezpečnost provozu. Potřeba omezení jízdy na kole v pěších zónách tak není navrhovatelem podložena. Dopravní režim v pěších zónách upravuje §39 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. V (5) se uvádí: *V obytné zóně a pěší zóně smí řidič jet rychlostí nejvýše 20 km.h-1. Přitom musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo. a dále dle (7) V obytné zóně a pěší zóně musí chodci umožnit vozidlům jízdu.*

Nad rámec těchto povinností je možné stanovit všem nebo vybraným vozidlům nižší rychlost jízdy než 20 km/h (10 nebo 15 km/h). Dle stanoviska Ministerstva dopravy (příloha 5) je dále možné omezit dopravním značením jízdu elektrických kol, (značkou IZ 6A, uváděno, že např. piktogramem jízdního kola a textem "*mimo jízdní kola s výkonem nad 250 W*"). Dále je možné regulovat dopravním značením vjezd jízdních kol přesahujících určitou šířku.

Cyklista, který není schopen bezpečně jet pro příliš velkou hustotu chodců, kolo zpravidla vede. Případné excesy jsou porušením § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Dle stanoviska Ministerstva dopravy je zcela v možnostech Policie ČR je postihovat, což ve stanovisku (5) doporučují.

Nejlepší prevencí před neohleduplnou jízdou je zajištění takových podmínek, které i průměrnému cyklistovi umožní bezpečnou jízdu v prostoru pro jízdu na kole určeném, v tomto konkrétním případě tedy vymezením obousměrných objízdných tras, případně koridorů v rámci širší ulice či náměstí.

Je-li předmětem navrženého OOP požadavek na větší ohleduplnost cyklistů vůči chodcům, pak je nepochybně možné dosáhnout toho i výše zmíněnými způsoby. Kromě úpravy dopravního režimu lze uvažovat i o dalších opatřeních:

- V širších ulicích vymezení koridorového průjezdu obslužné či veřejné dopravy a cyklistům.
- Odstranění mobilních překážek zužující v krátkém úseku uliční profil a vytvářející potenciálně kolizní místa - zejména jde o restaurační předzahrádky a různé dočasné instalace.

Dopravní režim je možné volit pro jednotlivé lokality různě dle charakteru ulice a hustoty pěšího provozu a charakteru provozu cyklistického, jistěže s ohledem na přehlednost bez častého střídání dopravních režimů. Vzhledem k tomu, že v návrhu OOP se jedná o tři prostorově zcela oddělené a charakterem dopravy odlišné lokality, je možné stanovit vhodné režimy pro každou z nich. V následujících návrzích tak činíme.

*V tomto bodě tudíž žádáme přepracování návrhu OOP tak, aby byl dopravní režim v jednotlivých lokalitách (Staroměstské náměstí a okolí, Karlova, Maiselova, Zlatý kříž a okolí a náměstí Republiky) bral v potaz heterogenitu prostředí a zajistil maximální rozsah legálního průjezdu na kole za použití širší škály dopravních režimů, než je pouhé časové omezení jízdy na kole.*

## **5 Dopad na životní prostředí**

V Praze je (dle analýzy v Integrovaném programu snižování emisí pro kraj Praha z r. 2015) zdrojem drtivé většiny emisí prachových částic, oxidů dusíku a Benzo(a)pyrenu automobilová doprava. Na následky znečištěného ovzduší umírá každý rok zhruba 400 Pražanů. Jízdní kolo je naproti tomu dopravní prostředek produkující minimum emisí. Snižování atraktivity jízdy na kole, ke kterému by omezení jízdy na kole dle návrhu OOP vedlo, tak přispívá ke zhoršování emisní situace v Praze a je tak v rozporu s výše zmíněným programem snižování ovzduší a nepřímo vede k větší úmrtnosti Pražanů.

*Na základě tohoto závěru požadujeme v souladu s body 1.1. - 1.4 přehodnocení návrhu tak, aby nesnižoval atraktivitu cyklistické dopravy v centru Prahy.*

Za spolek Auto\*Mat  
Mgr. Martin Šotola, ředitel.

tel. 721 710 123  
Email: martin.sotola@auto-mat.cz