



Oddělení silničního správního úřadu,
Odbor dopravy MČ Praha 8,
Zenklova 35
180 48 Praha 8 - Libeň

V Praze dne 13. 6. 2016

Naše značka: 71/2016

Věc:

Připomínka
ke stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích,
č. j. MCP8 065941/2016 (první etapa zóny placeného stání)

Dobrý den,

ve věci stanovení první etapy zóny placeného stání na částí území městské části Praha 8 podáváme následující připomínky:

1. Stanovení dopravního značení by se mělo zabývat pouze zřízením zóny placeného stání bez zásahů do stávajícího dopravní režimu.

Zejména by nemělo docházet k omezení plošné prostupnosti území pro bezmotorovou dopravu. K ní stanovením dochází tím, že je rušena legální jízda na kole v protisměru ulic

- Pobřežní (mezi Prvního pluku a U nádražní lávky),
- Malého (v celé délce),
- Karlínské nám. (mezi ul. Kollárova a Peckova),
- Březinova, Urxova, Petra Slezáka, Lyčkovo nám., Kubova, Sovova, Na střelnici (v celé délce),
- Hybešova (mezi nár. Domem a ul. Perneroovou),
- a U Invalidovny (mezi ul. Na Střelnici a Perneroovou).

A to z následujících důvodů:

1.1 Stávající řešení vzniklo na základě platného stanovení a se souhlasem dotčených orgánů včetně Odboru dopravy MČ Praha 8 a Policie ČR.

1.2 Mezi roky 2012 a 2016 nedošlo k žádné změně národní legislativy, která by navrhované změny dopravního režimu odůvodňovala.

1.3 Náklady na realizaci změny dopravního režimu lze odhadnout v řádu statisíců až milionů Kč. Vzhledem k tomu, že pro úpravu není zákonný důvod, nepůjde o účelné vynaložení veřejných prostředků.

1.4 V současnosti se připravuje aktualizace Technických podmínek č.179 (Navrhování komunikací pro cyklisty), která pravděpodobně vejde v platnost v roce 2016 nebo 2017. S úpravami dopravního režimu je tudíž vhodné vyčkat do vydání aktualizace TP 179, která patrně nabídne účelnější a patrně i výrazně levnější možnosti řešení předmětných cykloobousměrek.

1.5 V případě realizace předkládaného stanovení by po vydání aktualizace TP 179 pravděpodobně mělo dojít k obnově cykloobousměrnosti ve vyjmenovaných ulicích – v nich se tak bude dopravní režim měnit dvakrát v intervalu jednoho roku, což je jednak matoucí pro všechny uživatele, jednak způsobí další vícenáklady.

1.6 Stávající podoba cykloobousměrek realizovaná značkami B11 byla v době realizace zvolena na základě požadavků PČR. Předložená projektová dokumentace neobsahuje žádné skutečnosti, které by odůvodňovaly nezbytnost změny stávajícího dopravního značení.

1.7 I v případě náhrady značek B11 značkami B2 a IP4B s dodatkovými tabulkami E12a, b, je možné cykloobousměrnost všech ulic zachovat (viz odůvodnění 2.1 k připomínce č. 2).

1.8 Navrhované řešení odstraňuje část dopravně zklidňovacích opatření (optické brzdy, terčíky) v situaci, kdy je vzhledem k častému překračování nejvyšší povolené rychlosti žádoucí fyzické dopravní zklidnění spíše posílit.

Proto považujeme za nevhodné postupovat dle předloženého projektu a navrhujeme jej z výše uvedených důvodů vrátit k přepracování, které v projektu ponechá pouze zřízení zóny placeného stání.

V případě, že nebude tato připomínka uznána a odbor dopravy bude i nadále postupovat cestou modifikace předloženého projektu, předkládáme následující připomínky k jeho konkrétní podobě:

2. V zachovaných cykloobousměrkách navrhujeme nezřizovat vyhrazené protisměrné jízdní pruhy,

a to z následujících důvodů:

2.1 Podle TP 179 není v ulicích obousměrných pro cyklisty v zónách 30 nebo 20 km/h nezbytné zřídit vyhrazený jízdní pruh.

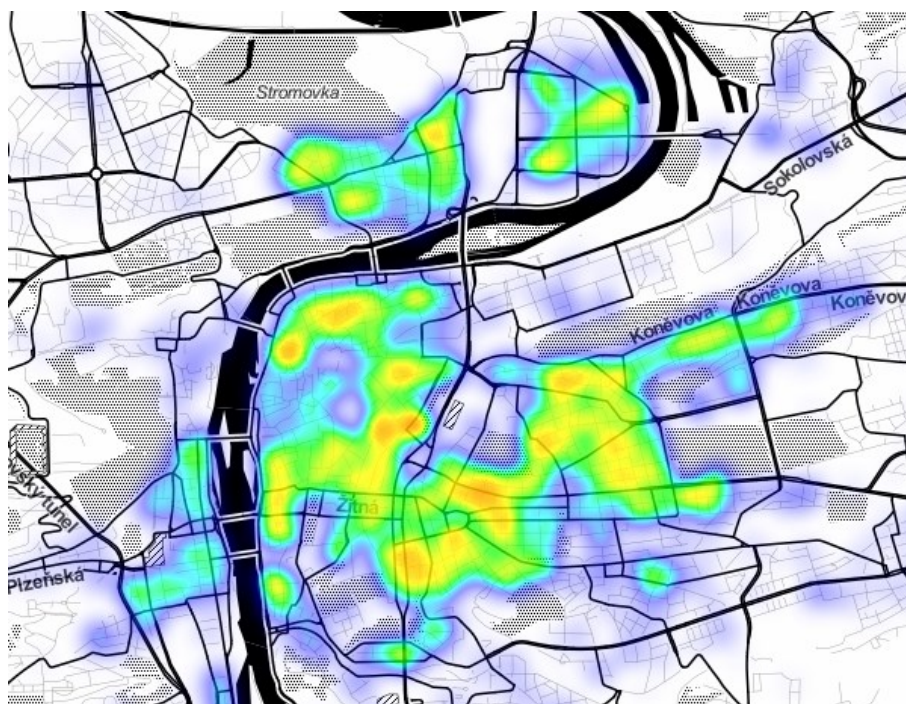
V kap. 7.2.2 TP 179 je uvedeno: *Je-li v protisměru jednosměrné komunikace veden jízdní pruh pro cyklisty, platí stejné šířkové uspořádání jako ve standardních případech (atd.)* . A dále *Na komunikacích s dovolenou rychlostí < 30 km/h a se šířkou mezi obrubami cca 4,00 m se ve výjimečných případech nemusí jízdní pruh pro cyklisty v protisměru vyznačovat vodorovným značením.*

TP 179 tedy připouští v cykloobousměrce v zónách 30 km/h nezřizovat protisměrné jízdní pruhy pro cyklisty. TP 179 dále specifikují minimální šířku komunikace (4,0 m) pouze v případě, že je protisměrný jízdní pruh pro cyklisty zřízen. V případě, že protisměrný jízdní pruh pro cyklisty zřízen není, uvádějí pouze přibližnou šířku komunikace a nestanovují šířku minimální.

2.2 Vedení cyklistů a řidičů směrově oddělenými doporučenými jízdními pruhy vynutí pro obě skupiny (mimo vzájemné vyhýbání) jízdu blíže k parkujícím vozidlům, čímž se **zvýší riziko dopravních nehod**, zejména sražení chodců vstupujících do vozovky mezi parkujícími vozidly.

2.3 **Nejsou to vyhrazené jízdni pruhy pro cyklisty, co vytváří předpoklady pro účinné stíhání nedovoleného parkování.**

2.3a **I při absenci vyhrazených pruhů lze nedovolené parkování účinně stíhat po zavedení zóny placeného stání.** V období 6/2013 – 5_2014 byly tři čtvrtiny v Praze odtažených vozidel odtaženy ze zón placeného stání v Praze 1, 2 3 a 7¹, Viz následující mapka frekvence odtahů:



2.3b **Ani zřízení vyhrazených pruhů navíc nezaručuje, že budou vozidla pravidelně odtahována**, v ulicích jako Vršovická nebo Francouzská se téměř vždy nacházejí vozidla zaparkovaná ve vyhrazeném pruhu pro cyklisty.

2.4 **Nezřizování vyhrazených jízdni pruhů povede ke značné úspoře nákladů** na značení, odhadem v řádu statisíců Kč.

3. V rušených cykloobousměrkách navrhujeme cykloobousměrky ponechat,

a to z následujících důvodů:

3.1 **V normách existuje institut tzv. „jenopruhové obousměrné komunikace“**, v rámci kterého mohou být veškeré cykloobousměrky zachovány.

3.2. **TP 179 nespécifikují minimální přípustnou šířku pro cykloobousměrky** bez vyhrazeného jízdniho pruhu pro cyklisty (viz bod 2.1).

1) Zdroj informace a mapky http://www.rozhlas.cz/zpravy/data/_zprava/kde-kdy-a-proc-se-v-praze-odtahuje-nejvice-aut-najdete-si-svou-ulici--1423801

3.3 Na základě zahraničních zkušeností a analogií lze cykloobousměrky ve zklidněných zónách realizovat od šířky jízdního pruhu cca 3,0 metru.

3.3a Vzhledem k tomu, že TP 179 nejsou v definici minimální přípustné šířky v cykloobousměrkách jednoznačné, je možné aplikovat analogicky např. normu platnou v Rakousku². Tam platí následující minimální šířky:

- 3,0 m pro intenzity do 100 vozidel / hod v zóně 30 km/h,
- 3,0 m s místy pro vyhýbání pro intenzity do 200 vozidel / hod. v zóně 30 km/h,
- 3,5 m s místy pro vyhýbání pro intenzity nad 200 vozidel / hod. v zóně 30 km/h při méně než 5% těžké dopravy,
- 3,75 m pro intenzity nad 200 vozidel / hod. v zóně 30 km/h při více než 5% těžké dopravy.

V ulicích, kde nejsou překročeny uvedené intenzity je tak možná minimální šířka cykloobousměrného průjezdu až ke 3,0 metru.

3.3b Jako další orientační podklad mohou posloužit tzv. Návrhové listy pro cyklodopravu, které slouží jako přípravný materiál pro aktualizaci TP179. Ty uvádějí jako minimální přípustnou šířku pro cykloobousměrku 3,5 metru mezi zaparkovanými vozidly včetně čar - a tedy 3,0 m mezi čarami.

3.4 Tam, kde jsou ulice v režimu obytné zóny, je omezení obousměrného provozu cyklistů obecně nesmyslné vzhledem k právům a povinnostem účastníků provozu. Zakazovat obousměrnou jízdu na kole v ulici, kde jsou povoleny hry dětí ve vozovce, je absurdní. Auto*Mat zastává postoj, že obytné zóny by měly být cykloobousměrné automaticky a bude požadovat změnu národní legislativy.

4. V oblastech, kde je nejvyšší povolená rychlost ≤ 30 km/h doporučujeme zónu osadit dopravním značením ve zmenšené velikosti

a to z následujících důvodů:

4.1 Menší velikost značek přispívá k dopravnímu zklidnění.

4.2 Plné velikosti značek vytvářejí v uličním prostoru zbytečný vizuální smog.

Za Auto*Mat, z.s. předkládá:

Hana Škodová
Auto*Mat,
Bořivojova 108
130 00 Praha 3

Vyřizuje:

Vratislav Filler,
mail: vratislav.filler@auto-mat.cz
Tel.: 776 362 395

2) <http://prahounakole.cz/2013/04/infrastruktura-pro-kola-2-cykloobousmerky/>