Pracovní podklad pro poslanecký návrh (sdílená zóna, cyklistická ulice a vjezd na stezky)

Pracovní koncept komplexní revize § 39 (+ § 40 a § 23) jako podklad pro diskusi v kontextu řešení problematiky sdíleného prostoru, cyklistické ulice a vjezdu na stezky (Ing. arch. Tomáš Cach / shrnutí pracovních verzí z března a počátku dubna 2023, na podkladu vlastních starších materiálů z roku 2021)

Úplné znění Oddílu 2, části „Provoz v obytné, pěší a cyklistické zóně“ Zákona č. 361/2000 Sb. s vyznačením navrhovaných změn:

Provoz v pěší, obytné a sdílené zóně a cyklistické ulici

§ 39

(1) Pěší zóna je oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou "Pěší zóna" a konec je označen dopravní značkou "Konec pěší zóny".

(2) Obytná zóna je zastavěná oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou "Obytná zóna" a konec je označen dopravní značkou "Konec obytné zóny".

(3) Sdílená zóna je oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou „Sdílená zóna“ a konec je označen dopravní značkou „Konec sdílené zóny“.

(4) Cyklistická ulice je oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou „Cyklistická ulice“ a konec je označen dopravní značkou „Konec cyklistické ulice“.

§ 39a

(1) V pěší, obytné a sdílené zóně smějí chodci užívat pozemní komunikaci v celé její šířce, přičemž se na ně nevztahuje § 53 a § 54. Chodci musí umožnit vozidlům jízdu.

(2) V pěší, obytné a sdílené zóně smějí cyklisté užívat pozemní komunikaci a v cyklistické ulici vozovku v celé jejich šířce, přičemž se na ně nevztahuje § 57 odst. 2 a 3. Cyklisté musí umožnit vozidlům jízdu a nesmí ohrozit chodce.

(3) V pěší a obytné zóně jsou dovoleny hry dětí na pozemní komunikaci v celé její šířce. Hrající si děti musí umožnit vozidlům jízdu.

§ 39b

(1) Do pěší zóny je povolen vjezd jen vozidlům vyznačeným ve spodní části dopravní značky podle odstavce 1.

(2) V pěší, obytné a sdílené zóně smí řidič jet rychlostí nejvýše 20 km.h-1. Přitom musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům a cyklistům, které nesmí ohrozit či omezit v pohybu; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo.

(3) V cyklistické ulici smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 km.h-1. Přitom musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči cyklistům, které nesmí ohrozit či omezit v pohybu; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo.

(4) Stání je dovoleno jen na vymezených místech.

§ 40

(1) Není-li v tomto oddílu stanoveno jinak, platí pro provoz v pěší, obytné a sdílené zóně a cyklistické ulici ostatní ustanovení tohoto zákona.

(2) Je-li povolen vjezd cyklistů na chodník nebo stezku pro chodce nebo je-li povolen vjezd jiných vozidel než jízdních kol na chodník, stezku pro chodce, stezku pro cyklisty nebo stezku pro chodce a cyklisty, použijí se pro jejich pohyb § 39b odst. 2 obdobně.

(3) Je-li na komunikaci s nejvyšší dovolenou rychlostí 30 km/h vozovka v křižovatce nebo jízdním pruhu zvýšena do úrovně chodníku, platí § 39a odst. 1–2 a § 39b odst. 2 obdobně.

§ 23

Vjíždění na pozemní komunikaci

(1) Při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech jedoucím po pozemní komunikaci nebo organizovanému útvaru chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty jdoucím po pozemní komunikaci. To platí i při vjíždění z účelové pozemní komunikace nebo ze stezky pro cyklisty nebo **ze stezky pro chodce a cyklisty nebo ze stezky pro chodce nebo** z obytné nebo pěší **nebo sdílené** zóny **nebo cyklistické ulice** na jinou pozemní komunikaci.

Odůvodnění:

Cyklistická ulice

Cílem předloženého návrhu je korekce současné právní úpravy tak, aby opatření mohlo plnohodnotně sloužit svému účelu, jak bylo v době implementace do zákona v roce 2016 zamýšleno, v souladu se závěry navazující podrobné technické diskuse a zkušeností.

Navrženo je přejmenování opatření na standardní název „cyklistická ulice“ místo „cyklistická zóna“. Jedná se primárně o opatření liniové, které má být užívané především ve vozovce v uličních profilech s chodníky, nikoliv zónové ve smyslu plošném „od domu k domu“ (celý prostor komunikace s právy a povinnostmi pro všechny účastníky provozu jako v pěší a obytné zóně) nebo ve smyslu sítě komunikací (např. zóna 30). V zahraničí je vždy nazýváno jako „cyklistická ulice“ a definováno jako liniové opatření, které lze v odůvodněných případech vymezit plošně formou zóny.

Opatření je určeno pro sdílení prostoru vozovky mezi cyklisty a ostatními řidiči, tedy jako výchozí stav je navrženo umožnění vjezdu všem ostatním vozidlům. Případná omezení vjezdu lze řešit individuálně místní úpravou, obdobně jako v případě obytné zóny – tento výchozí princip v zahraničí u cyklistických ulic jednoznačně převažuje. Ve stávajícím znění „cyklistické zóny" je vjezd ostatních vozidel naopak zakázán a vždy je tak nutno individuálně umožnit vjezd, navíc s technickými komplikacemi. Nyní platné základní provedení režimu cyklistické zóny se tedy nikdy nevyužije, resp. je pak vhodnější v takovém případě rovnou užít režim stezky pro cyklisty.

Z hlediska ukončení opatření, zejména u napojení v křižovatkách, je vhodné sjednotit všechna práva a povinnosti pro obdobné situace tak, aby byly obdobné u všech tří zón i cyklistické ulice. To je v souladu s principem aktuálního návrhu Ministerstva dopravy, pouze s nezbytnou korekcí názvu opatření cyklistické ulice, resp. zóny. V současném platném znění zákona jsou totiž u průsečného křížení pozemních komunikací s napojením pěší, resp. cyklistické zóny práva a povinnosti vyplývající z obecné právní úpravy přesně opačná (u napojení pěší zóny se jedná o T křižovatku s napojením „místa ležícího mimo PK“, zatímco u napojení cyklistické zóny se jedná o průsečnou křižovatku s přednostmi zprava na všech ramenech). Navrženou korekcí přitom není nijak dotčena možnost řešit v odůvodněných případech konkrétní situace místní úpravou odlišně.

Na úrovni prováděcí vyhlášky zákona je pak žádoucí navazující úprava označení i grafického provedení značky dopravního režimu tak, aby byl odstraněn nejen současný matoucí název, ale i zavádějící grafika, která je obdobná jako u pěší zóny, avšak se zcela odlišnými právy a povinnostmi (nevztahuje se na chodce, upravuje pouze vztahy mezi řidiči apod.). Vhodnější je užití grafiky „cyklistické ulice“, která je zcela nezaměnitelná s jakýmkoli jiným dopravním režimem, obdobně jako např. v Nizozemí, Belgii, Francii nebo Švýcarsku.

Vjezd vozidel na stezky

Cílem předloženého návrhu je korekce současné právní úpravy tak, aby bylo možné v odůvodněných případech legalizovat vjezd vybraných vozidel na stezky a byla jednoznačně nastavena související práva a povinnosti. Vlastní povolení vjezdu přitom může být provedeno dle kontextu pouze udělením výjimky k vjezdu od příslušného úřadu nebo místní úpravou pomocí dodatkové tabulky.

Na řadě úseků bezmotorových komunikací, určených především pro pěší a cyklistický provoz, je nutné umožnit omezený příjezd vybraným vozidlům k pozemkům či nemovitostem (např. vozidla povodí, vlastníků pozemků, návštěvníků k vybranému rekreačnímu objektu apod.). V praxi to pak vede k tomu, že pro dané místo nejvhodnější režim stezky není vůbec možné legálně stanovit a užije se nejčastěji zákaz vjezdu všech motorových vozidel (značka č. B 11) s dodatkovou tabulkou, kde však není zajištěna jakákoliv odpovídající právní ochrana pro bezpečný pohyb chodců a cyklistů (např. nejvyšší dovolená rychlost i další práva a povinnosti vycházejí pouze z obecné právní úpravy). Je-li užitý režim stezky, je v případě vjezdu vozidla na výjimku situace obdobná, a je-li přímo osazena dodatková tabulka umožňující vjezd vybraným vozidlům, jedná se o nelegální stav. Režim cyklistické zóny, resp. ulice pak není vhodný především s ohledem na chodce, protože poskytuje zvýšenou ochranu a zvýhodnění pouze cyklistům, nikoliv však chodcům.

V případě stezek pro chodce (a chodníků) byla v roce 2016 provedena novelizace zákona tak, aby na nich bylo možné v odůvodněných případech legalizovat místní úpravou provoz cyklistů, přičemž by měli dodržovat nejvyšší dovolenou rychlost 20 km/h a chovat se obdobně jako v pěší zóně s povoleným vjezdem jízdních kol. Obdobně by takto měla být nastavena práva a povinnosti mezi chodci a cyklisty na straně jedné a řidiči ostatních vozidel na straně druhé v případě všech souvisejících režimů stezek (tj. stezky pro chodce, stezky pro cyklisty, stezky pro chodce a cyklisty společné i dělené), přičemž pro jízdu na kole by se nemělo omezení nejvyšší dovolené rychlosti měnit oproti stávající právní úpravě (tj. na stezce pro cyklisty nebo stezce pro chodce a cyklisty by i nadále mělo být možné jezdit na kole rychleji, nebude-li to v rozporu s dalšími právy a povinnostmi, zejména vzájemnou ohleduplností, neohrožováním ostatních apod.).

Na úrovni prováděcí vyhlášky zákona je pak žádoucí zjednodušení textů u příslušných značek režimů stezek tak, aby pouze jednoznačně specifikovaly název a vyobrazení dané značky a naopak neukládaly jakákoliv práva a povinnosti nad rámec zákona.