

Brno na kole, z.s.
Údolní 567/33,
602 00 Brno
IČ: 265 71 625
DS: na2vxrc

Oddělení místní a přechodné úpravy provozu
na pozemních komunikacích
Odbor dopravy
Magistrát města Brna
Kounicova 67
601 67 Brno

V Brně dne 4.4.2024

Věc:

Připomínka

k návrhu stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích
č.j. MMB/0108959/2024/RÝ, ze dne 04.03.2024 (zveřejněno na úřední
desce 7.3.2024), “ – místních komunikacích III. třídy, ul. Kratina a bratří
Žurků, Brno”

Vážený pane,

podáváme následující připomínku k návrhu stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích - opatření obecné povahy (dále jen “stanovení”), které lze shrnout následovně:
Žádáme v ulici Kratina a bratří Žurků zachování obousměrnosti pro cyklisty, která je dosud obousměrná pro veškerou dopravu.

Materiálním předmětem námitek je stanovením navržená instalace svislých dopravních značek IP 4b “*Jednosměrný provoz*” a B 2 “*Zákaz vjezdu všech vozidel*”. Vzhledem ke složitosti problematiky předkládáme jako nedílnou součást námitek níže uvedenou argumentaci (body 2-6), kterou požadujeme zpracovat nebo jednotlivě vypořádat.

1. Aktivní legitimace k podání připomínky

Brno na kole, z.s. je zapsaným spolkem skupiny obyvatel Brna, jehož posláním zakotveným ve stanovách¹ je mj. nabízet urbanistická a dopravní řešení přátelská k lidem v ulicích, podporovat rozvoj pěší dopravy, cyklodopravy a městské hromadné dopravy ve městě. Členové spolku stejně jako řada dalších obyvatel města Brna využívají jízdní kolo jako jeden ze způsobů osobní dopravy po městě. Zrušení oboustranné průjezdnosti ulice Kratina by pro ně představovalo nepřiměřený zásah do práva na svobodu pohybu a zásah do práva na ochranu zdraví. Aktivní legitimace k podání připomínek vyplývá z § 172, odst. 4 zákona 500/2004, správního řádu. Aktivní legitimace k podání soudního přezkumu vyplývá z rozsudku Nejvyššího správního soudu 10 As 336/2017 - 46.

2. Veřejný zájem, potřebnost cykloobousměrek a jejich rozšiřování

Veřejný zájem na podpoře cyklistické dopravy je formulován zejména strategickými dokumenty České republiky, jmenovitě v:

- **Dopravní politika ČR pro období 2021-2027** (1.3.1.11 „Dobudovat síť cyklostezek.“, 1.3.1.15 „*Zlepšovat podmínky pro pravidelné dojíždění do zaměstnání a škol...*“, 1.3.4.53 „*Urychlit postupné budování infrastruktury cyklistické dopravy*“),
- **Strategickém rámci udržitelného rozvoje České republiky** („Prioritní osa 2. *Ekonomika a inovace*, Priorita 2.1: *Podpora dynamiky národní ekonomiky(...)* Cíl 4: *Zkvalitnit a zefektivnit dopravu a zvýšit její bezpečnost*“),
- **Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013–2020** („Specifický cíl 2: *zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy*“),
- **Strategie BESIP 2021–2030** (s. 15 „... ochrana těch nejzranitelnějších – chodců a cyklistů“).
- Dále formulacemi v **ČSN 73 6110**:
 - odst. 4.1.1: „*Účelem projektování místních komunikací je zajištění co největší bezpečnosti všech účastníků dopravy v obcích, zejména chodců a cyklistů ...*“,
 - odst. 8.1.2: „*Příčné uspořádání prostoru místní komunikace musí odpovídat jeho funkci v obci, funkční skupině a požadované výkonnosti (...). Příčné uspořádání prostoru místní komunikace při rekonstrukcích v omezeném prostoru musí vytvořit příznivé podmínky jednotlivým účastníkům provozu v tomto pořadí důležitosti: chodci, veřejná doprava, cyklisté, motorová vozidla.*“,
 - odst.10.4.1.1: „*Cyklistická doprava přispívá ke zlepšení životního prostředí i k upevnění zdraví obyvatel a je přínosnou alternativou dopravy automobilové.*

¹ Odkaz na stanovy spolku:

<https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=39921009&subjektId=785351&spis=780196>

Proto má být v návrzích dopravní soustavy obcí a v návrzích uspořádání místních komunikací její rozvoj podporován.”,

 odst. 10.4.1.2: “Trasy pro cyklisty mají být zřizovány všude ...”.

Na úrovni Jihomoravského kraje je veřejný zájem deklarován:

- **Koncepcí rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji na období 2016 - 2023** (s. 3 “navržení ... opatření vedoucích k udržení a dalšímu efektivnímu rozvoji cyklistiky”, “Podpora cyklistické dopravy, cyklistika jako součást dopravního systému”),
- **Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2021+** (Strategická část “3.1.4: Rozvoj a rekonstrukce sítě bezpečných cyklostezek včetně doprovodné infrastruktury”).

Na úrovni Brna je pak veřejný zájem deklarován:

- **Strategie pro Brno 2050** (s. 18 “Primární cíl: Zvýšit atraktivitu a využití udržitelných druhů dopravy”, s. 19 “Priorita: Zvýšit prostupnost města pro nemotorovou dopravu”),
- **Územním plánem města Brna** (s. 34 “Zásady uspořádání dopravy: ... pokrytí území sítí cyklistických stezek.”),
- **Plánem udržitelné městské mobility města Brna** (s. 31 “Specifické cíle 4. Dostavba páteřních komunikací pro cyklisty a zkvalitňování stávajících tras pro cyklisty, 5. Propojení cílů bezpečnými a atraktivními trasami pro cyklisty a pěší, 8. Zlepšení prostupnosti města pro nemotorovou dopravu”),
- **Generelem cyklistické dopravy ve městě Brně** (k. 6. s. 3 “Hlavní směry rozvoje: Spojitá síť cyklotras, průchodnost, parkování a půjčovny kol, bezpečnost, svoboda volby, správa a údržba, otevřenost a dialog a informovanost”),
- členstvím v **Partnerství pro městskou mobilitu**, z.s. (“účel spolku: Podpora rozvoje městské mobility jako systému s vyváženou dělbou přepravní práce ...”).

Cykloobousměrky jsou důležitá součást infrastruktury² - zajišťují plošnou prostupnost území a poskytují alternativní trasy pro jízdu na kole po klidnějších, a tedy i bezpečnějších ulicích (viz. Technické podmínky MDČR TP 179 k. 6.4.1 s. 96), podporují rozvoj cyklistické dopravy a tím přispívají k veřejnému zdraví. Absence cykloobousměrek naopak cesty na kole prodlužují, převádí trasu na zatížené a často nehodové ulice a křižovatky, nebo přímou trasu převádí do ilegality.

Zřízení jednosměrky pro jízdní kola je v rozporu s výše uvedenými dokumenty a s obecným zájmem na proporcionální řešení (viz Kap. 6), že místo dalšího rozšiřování a zkvalitňování obousměrných komunikací pro cyklisty až do šířky celkové šířky jízdních pruhů 3,5 m respektive 3,0 m a dle dalších podmínek TP179, je naopak navržena jejich redukce. Technickým podmínkám TP179 naopak odpovídá požadavek uvedený v úvodu této námítky, viz TP 179 (k. 6.4.1 s. 96): “V rámci zklidněných zón (pěší, obytné a cyklistické zóny a zóny 30) má být obousměrný provoz jízdních kol zajištěn automaticky a nerealizován případně pouze tehdy, pokud to v odůvodněných případech není možné nebo vhodné.”

² PRESTO: Contra flow cycling, EU Executive Agency for Competitiveness and Innovation, 2010
https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/sites/iee-projects/files/projects/documents/presto_fact_sheet_contra_flow_cycling_en.pdf

3. Objektivní bezpečnost

Ve stávajícím bloku ulic Lomená, Kratina, Sladkého, bratří Žurků nebyla v období 1.1.2007 až 29.2.2024 evidována žádná nehoda Policií ČR³ s účastí cyklistů (Dopravní nehody v ČR, CDVGIS)⁴.

4. Materiální podstata a odůvodnění návrhu stanovení

Návrh stanovení místní úpravy provozu formou opatření obecné povahy odůvodňuje zamýšlenou změnu *„zvýšením bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích“* a to tím, že *„zejména k usměrnění parkování a tím ke zkvalitnění dopravního provozu“*.

Šířka pojezdové vozovky ulic Kratina a bratří Žurků je 4,9 až 6,0 m. Pokud bude do plněna dopravní značka B 20a „30 km/h“ analogicky jako v sousední ulici Lomená, pak všechny parametry jsou vyhovující pro provoz cyklo-obousměrky v souladu s technickými podmínkami TP179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“ dle kapitoly 6.4.4 str. 98. Také tyto parametry také vyhovují ČSN 73 6110 „Navrhování místních komunikací“ dle kapitoly 10.4.2.7 str. 86.

Odstranění obousměrnosti pro cyklisty vede ke snížení plynulosti (delší objízdná trasa), což je v rozporu v přímém rozporu s poznáním popsaném v kapitole 2. Veřejný zájem.

Výše zmíněné argumenty odporují ustanovení § 2, odst. 4 zákona 500/2004, správní řád: *„Správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem daného případu, jakož i na to, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly.“*

6. Neproporcionalita návrhu stanovení

V návrhu stanovení je zjevná neproporcionalita. Při sledování zájmu *„zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích“* je rušena infrastruktura (v jednom směru) pro pohyb lidí na kole, která je jinak podle všech strategických dokumentů od státu po samotné statutární město Brno žádoucí.

Jsme přesvědčeni, že je možné naplnit sledovaný veřejný zájem jiným způsobem, který není na úkor cyklistické dopravy. Namísto rušení obousměrnosti požadujeme postupovat jednou nebo kombinací níže uvedených postupů:

- Doplnit značky IP 4b a B 2 dodatkovou značkou E 12a „Jízda cyklistů v protisměru“ B 20a 30 km/h „Nejvyšší dovolená rychlost“ a E 12b „Vjezd cyklistů v protisměru povolen“, v souladu TP 179.

³ § 123 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích

⁴ Odkaz: <http://nehody.cdvgis.cz/>

- Řešit ulici jako jednopruhovou obousměrnou pro všechna vozidla dle ČSN 73 6110 odst. 8.4.4. a tím dosáhnout k omezení motorové dopravy.
- Postupovat v souladu s výše zmíněnou ČSN 73 6110 odst. 8.1.2. *“Příčné uspořádání prostoru místní komunikace ... v omezeném prostoru musí vytvořit příznivé podmínky jednotlivým účastníkům provozu v tomto pořadí důležitosti: chodci, veřejná doprava, cyklisté, motorová vozidla.”*
- Postupovat v souladu s Generelem cyklistické dopravy ve městě Brně a to zejména určením této ulice v systému cyklotras (viz bod 2. “Veřejný zájem, potřebnost cykloobousměrek a jejich rozšíření” těchto námitek).

Považujeme výše uvedené naplnění záměru stanovení v oblasti bezpečnosti a plynulosti dopravy ulice Kratina, bratří Žurků za účelnější, šetřící práv lidí na kole a požadujeme jejich použití místo rušení obousměrnosti pro cyklisty.