HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Odbor rozvoje a financování dopravy

Městská část Praha 1
Bc. Ludvík Czital
Vedoucí odboru dopravy
Vodičkova 18
115 68 Praha 1
ID DS: b4eb2my

Váš dopis zn./ze dne:

Vyřizuje/tel.:
Horatius/3231

Č. j.:
MHMP 134504/2018

Počet listů/příloh: **4/2**

Sp. zn.:
S - MHMP 134504/2018

Datum:
24. 01. 2018

Připomínky k oznámení o návrhu opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích a výzvě k uplatnění připomínek nebo námitek

Dne 27. 12. 2017 vydal odbor dopravy ÚMČ Praha 1 oznámení o návrhu opatření obecné povahy pro stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích a výzvu k uplatnění připomínek nebo námitek, která byla pod č. j. ÚMČ P1 211201/2017/ODOP/042/1/KT zveřejněna na úřední desce ÚMČ Praha 1. Předmětem navrženého opatření je časově ohraničené omezení jízdy cyklistů vybranými pěšími oblastmi, zejména v okolí Staroměstského náměstí, náměstí Republiky, spodní části Václavského náměstí a na dalších 20 ulicích a náměstích na území MČ Praha 1.

S předloženým návrhem jsme se detailně seznámili a vznášíme k němu následující zásadní připomínky. Některé nedostatky návrhu jsou s možným dopadem na plynulost a bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Námitky a připomínky:

1. Omezení cyklistické dopravy je zdůvodněno potřebou zajištění bezpečného pohybu chodců a cyklistů. Z dostupných dat (viz přiložená analýza) neplyne, že by navrhované opatření mělo průkazný dopad na bezpečnost chodců. Za období 10 let jsou Policií ČR v centrálních pěších zónách evidovány pouze 3 nehody chodce a cyklisty. Navržené opatření proto považujeme za bezdůvodné.

2. Z navržených opatření plyne, že místo průjezdu centrálními pěšími zónami budou cyklisté nuceni na objízdných trasách nyní vyznačených cyklotras projet v součtu 95 x

křižovatkami v běžném provozu, přitom v převážné většině se jedná o křižovatky s nerozlišenou předností a na objízdných trasách nejsou zřízena integrační opatření pro cyklisty. Lze předpokládat významný negativní dopad na bezpečnost cyklistů, což je v rozporu s deklarovaným cílem navrženého opatření, kterým jej zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Navržené opatření z tohoto pohledu považujeme za bezdůvodné a z pohledu bezpečnosti cyklistů nevhodné.

3. Navržené objízdné trasy prodlouží průjezd cyklistů ze současných 5 098 m za 8 682 m. Oproti stávajícímu stavu však budou cyklisté zpomalovat jak individuální motorovou dopravu, tak v případě ulic Spálená, Lazarská, Vodičkova a Jindřišská také tramvaje. Hlavním důvodem zpomalování provozu je nemožnost za stávajících podmínek (šířka komunikací, případně nemožnost tramvaje při předjíždění cyklisty vybočit do protisměrného jízdního pruhu) na objízdných trasách cyklisty bezpečně předjíždět. Lze tedy předpokládat zhoršení plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Navržené opatření z tohoto pohledu považujeme za nevhodné.

4. Na navržených objízdných trasách se prodlouží jízda cyklistů po kolejích tramvajové trati z nyní nezbytné vzdálenosti 40 m (na Náměstí republiky ve směru z ul. Na Poříčí do ul. Revoluční), na nyní navržených 2,4 km v ul. Spálená (v úseku Národní – Lazarská), Lazarská, Vodičkova a Jindřišská (v úseku Václavské náměstí – Panská/Nekázanka). Vzhledem ke skutečnosti, že značené cyklotrasy jsou určeny všem cyklistům, vč. těch méně zdatných, tedy i dětí a starších občanů, považujeme za vhodné trasovat páteřní a hlavní cyklotrasy po tramvajových tratí v nejmenším možném rozsahu. K dalšímu zvýšení intenzity cyklistické dopravy dojde z podstaty vedení navržených objízdných tras v ul. Myslíkova a Spálená v úseku Myslíkova – Lazarská, Jindřišská v úseku Panská/Nekázanka – Senovážné náměstí a v ul. Dlážděná v celkové délce 1,8 km. Vedení páteřních a hlavních cyklistických tras po tramvajových tratích nedoporučujeme jak z pohledu bezpečnosti cyklistů, tak z pohledu plynulosti tramvajové dopravy.

5. Návrh ruší dopravní obslužnost cyklistickou dopravou pro významnou část centrálních pěších zón ve stanoveném časovém období bez náhrady.

6. Návrh negativně ovlivní průjezd cyklistů centrem Prahy na dálkových cyklotrasách ve všech hlavních dopravních směrech.

7. Návrh je v rozporu s platnými koncepčními dokumenty České republiky i hl. m. Prahy, které v oblasti cyklistické dopravy definují veřejný zájem, Jedná se zejména o:
   - Dopravní politikou ČR pro období 2014 – 2020,
   - Národní strategií rozvoje cyklistické dopravy,
   - Národní strategií BESIP,
   - Plánem udržitelné mobility – Dopravní politikou hl. m. Prahy,
   - Strategickým plánem hl. m. Prahy a
   - Koncepci rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze do roku 2020.

8. Návrh není v souladu s přiloženým stanoviskem Ministerstva dopravy, který doporučuje stávající situaci řešit omezením cíleným na jízdní kola s výkonem nad 250 W a zvýšeným dozorem nad provozem na pozemních komunikacích

Nedostatky v návrhu:

9. Objízdná trasa „Zlatého kříže“ je vedena ul. Havířská, která je obdobně zatížena pěší dopravou jako ul. Na Příkopě, avšak její šířkové parametry nedávají předpoklad pro bezkonfliktní míjení oproti stávajícímu stavu zvýšeného množství cyklistů a chodců. Případný příkaz vedení kola na danou vzdálenost považujeme taktéž za nežádoucí, jelikož se dle předloženého návrhu jedná o objízdnou trasu důležitých a frekventovaných cyklistických tras. Současně navádí cyklisty do ul. Perlová. Motoristé zde nemají možnost bezpečně cyklisty předjet, přičemž tato ulice kapacitně limituje výjezd z ulic Národní a Jungmannova. Navržené opatření z tohoto pohledu považujeme za nevhodné.

10. V následujících křižovatkách, kterými jsou vedeny objízdné trasy, jsme identifikovali nedostatečné rozhledové poměry nezbytné pro zajištění bezpečnosti. Z důvodu předpokládaného zvýšení intenzity cyklistické dopravy v těchto křižovatkách žádáme o zajištění dostatečných rozhledových poměrů, obvykle zrušením parkovacích stání:
    a. Štupartská x Templová - 1x podélné stání Templová
    b. Malá Štupartská x Týnská - 2x kolmé stání Týnská
    c. Dlouhá x Dušní - 1x šikmé stání Dušní, 1x kolmé stání Dlouhá
    d. Jáchymova x Pařížská - 1x podélné stání Jáchymova, 1x šikmé vyhrazené stání ZTP v ul. Pařížská
    e. Mala Štupartská x Jakubská - 1x podélné stání Jakubská
    f. Jakubská x Templová - 1x podélné stání Templová
    g. Žatecká x Kaprova - 1x podélné stání Žatecká z důvodu frekventované pěší vazby;
    h. Široká x Pařížská - 1 x šikmé stání Pařížská
    i. Vodičkova x V Jámě (1 x podélné stání před přechodem v ul. V Jámě)
    j. Na Příkopě x Nekázanka - 1x podélné stání
    k. U Obecního domu x Králodvorská - 1x kolmé stání před křižovatkou s ul. Králodvorskou
    l. Rybná x Benediktská - 1 x podélné stání v ul. Rybná

11. Návrh neřeší možnost legálního odbočení cyklistů jedoucích proti stanovenému směru z ul. Na Příkopě do ul. Nekázanka.

Na základě vznesených připomínek a identifikovaných nedostatků Vám doporučujeme předmětný návrh opatření obecné povahy zrušit, jelikož je v rozporu s veřejným zájmem. Z procesního hlediska považujeme za vhodné zrealizovat integrační opatření, zejména v podobě Vámi navrženého zobousměrnění vybraných komunikací pro cyklisty a vytvoření legálních a atraktivních tras, kterými mohou cyklisté v době nejvyššího počtu chodců pěší zóny legálně a bezpečně objíždět. Teprve po realizaci a vyhodnocení těchto opatření považujeme za vhodné navrhovat omezování a restrikce cyklistické dopravy v centrálních pěších zónách MČ Praha 1.

Nad rámec Vámi navržených opatření doporučujeme zobousměrnit pro cyklistickou dopravu ul. Národní v úseku Spálená – Jungmannova. Navržené opatření může výrazně zlepšit plynulost dopravy v ulicích Perlová, Skořepka a Na Perštýně. Dle dostupných dat za současného stavebního stavu projelo ul. Národní v roce 2017 v protisměru nelegálně 41,5 tis. cyklistů, přičemž zde není Policií ČR evidován výskyt nehod, způsobených jízdou cyklistů v protisměru.

Legalizace jízdy cyklistů v protisměru je zde tedy prokazatelně možná za stávajícího stavebního stavu a bez rizika zvýšení nehodovosti.

Ohledně možnosti omezení volnočasových a rekreačních aktivit, spojených zejména s organizovanou aktivitou turistů využívajících tzv. „elektrokoloběžky“ Vám doporučujeme v souladu se stanoviskem Ministerstva dopravy č.j. 146/2017-520-DOP/5 ze dne 5. prosince 2017 omezit vjezd cyklistů do pěších zón pouze na jízdní kola a elektrokola s výkonem do 250 W.

S pozdravem

Ing. Tomáš Kaas, v. r.
ředitel odboru RFD MHMP
elektronicky podepsáno

Přílohy:
1. Analýza nehodovosti cyklistů a chodců v pěších zónách centra Prahy a na potenciálních objízdných trasách
2. Stanovisko Ministerstva dopravy k omezení elektrokol na pěších zónách MČ Praha 1

Na vědomí:
1. Petr Dolínek, náměstek primátorky pro oblast dopravy, sportu a volného času
2. ODA MHMP

Analýza nehodovosti cyklistů a chodců v pěších zónách centra Prahy a na potenciálních objízdných trasách

Zadavatel	Odbor Rozvoje a financování dopravy Magistrátu hlavního města Prahy
Zpracoval	Ing. Květoslav Syrový. autorizovaný inženýr pro dopravní stavby ČKAIT 0013654
Odborný dozor	Ing. Čarská Zuzana, Ph.D.
Konzultace	David Horatius, RFD
Datum	15. 11. 2017

1 Zadání

Předmětem zadání bylo zpracování analýzy nehodovosti cyklistů a pěších v oblasti centrální pěší zóny na Starém Městě a na náměstí Republiky a případných objízdných trasách, a posoudit případný dopad omezení průjezdu jízdních kol v těchto lokalitách na bezpečnost dopravy.

2 Metodika zpracování a zjištěná data

Pro analýzu nehodovosti byly zvoleny následující úseky a oblasti:

- Oblast 1: centrální pěší zóna, pro jejíž část se uvažuje omezení jízdy na kole, ohraničená na východě ul. Husovou a doplněná o náměstí Republiky. V zóně byly zvlášť posuzovány významné dopravní průjezdy částečně vedené značenými či uvažovanými cyklotrasami. Jmenovitě
    - 1a) průjezd po "Staroměstském okruhu" (ul. 28. října a souběžná část Jungmannova nám, a ulice Na Příkopě po Panskou) - trasy A24 a A242,

- 1b) průjezd od Kafkova nám. přes Staroměstské náměstí a dále Železnou - bývalá trasa SM-LE, a
- 1c) průjezd náměstím Republiky, a to v dopravně převažujícím severojižním směru (cca 500 cyklistů za den).

- Pro posouzení přechodu cyklistů na objízdné trasy byly vybrány následující průjezdy: 2) Levobřežní vltavská trasa Smetanovo nábřeží - Křižovnická, 3) Trasa po tramvajové trati Vodičkova - Jindřišská. Nebyly posuzovány všechny možné potenciální objízdné trasy. Důvodem je jednak doposud nejasný prostorový rozsah zamýšleného omezení, jednak praktická nemožnost byť i orientačního porovnání nehodovosti na objízdných trasách s malou cyklistickou frekvencí a tedy i zpravidla s minimálním počtem dopravních nehod.
- Pro srovnání byla také vyhodnocena celková nehodovost pěších a cyklistů v celém Starém Městě a Josefově. (oblast 4).

Ze zdrojů [1-3] byly získány četnosti dopravních nehod s účastí pěších a cyklistů, jejich následky a další pomocná data, zejména odhad intenzit cyklistické dopravy. Na základě těchto dat byly pro analyzované oblasti vypočteny relativní nehodovosti přepočtené na 1 km délky koridoru nebo na 1 milion průjezdů na kole.

Obr. 1: Analyzované oblasti a ulice.

Obr. 2: Veškerá nehodovost v letech 2007-16 v zájmové oblasti. Zdroj [1].

Obr. 3: Nehody s účastí chodce v letech 2007-16 v zájmové oblasti. Zdroj [1].

Obr. 4: Nehody s účastí cyklisty v letech 2007-2016, rozčleněné podle následků. Zdroj [2].

Zdroj:http://nakole.templ.net/nehody4.htm#map=15/50.081/14.399 , orig. data Policie ČR.

Tabulka 1: Počty dopravních nehod s účastí cyklisty a chodce evidované Policií ČR.

2007-2016		Přibližná délka uliční sítě (km)	Přibližná denní frekvence cyklo	Počet nehod					
Oblast				cyklisté celkem	cyklista sám	cyklista x chodec	cyklista x jiné vozidlo (i kolo)	chodci celkem	chodec x jiné vozidlo než kolo
1	Centrální pěší zóny celkem	3,0	-	5	0	3	2	25	22
1a	28. října / Jungmannovo - Na Příkopě	0,5	500	2	0	2	0	6	4
1b	Kafkovo nám. - Staroměstské nám. - Železná - Havířská	0,5	120	0	0	0	0	3	3
1c	Náměstí Republiky	0,25	500	1	0	0	1	8	8
2	Smetanovo nábř. - Křižovnická	0,8	700	18	6	3	9	86	83
3	Vodičkova - Jindřišská	1,0	150	4	1	0	3	39	39
4	Staré Město + Josefov vč. obvodových komunikací	-	-	63	10	12	41	cca 270	cca 260

Tabulka 2: Následky dopravních nehod s účastí cyklisty a chodce a relativní nehodovost.

2007-2016		Lehká zranění účastníků nehody			Těžká zranění účastníků nehody			Relativní nehodovost			
Oblast		cyklisté celkem	chodec celkem	cyklista x chodec	cyklisté celkem	chodec celkem	cyklista x chodec	cyklisté / km a rok	poměr vůči pěším zónám	chodci / km a rok	cyklisté / 1 mil. cest
1	Centrální pěší zóny	4	23	3	0	2	0	0,17	-	0,83	-
1a	28. října / Jungmannovo - Na Příkopě	2	6	2	0	0	0	0,40	-	1,20	1,10
1b	Kafkovo nám. - Staroměstské nám. - Železná - Havířská	0	2	0	0	0	0	0,00	-	0,60	0,00
1c	Náměstí Republiky	0	7	0	0	0	0	0,40	-	3,20	0,55
2	Smetanovo nábř. - Křižovnická	9	-	2	2	-	1	2,25	13,5	10,8	7,05
3	Vodičkova - Jindřišská	2	-	0	1	-	0	0,40	2,40	3,90	7,31
4	Staré Město + Josefov vč. obvodových komunikací	25	-	-	6	-	-	-		-	-

3 Analýza

Celkový počet nehod s účastí cyklisty, řešených jak v pěších zónách, tak obecně na území Starého Města je relativně nízký (63 nehod s účastí cyklisty řešených Policií ČR na Starém Městě za posledních deset let, z toho jen 5 v pěších zónách). Omezená datová základna znemožňuje činit závěry na základě plošného statistického zpracování dat. Je však jednoznačně možné identifikovat lokality se zvýšenou nehodovostí a takto vymezených úsecích stanovit nárůst počtu nehod úměrně ke změně intenzity provozu cyklistů. Jedná se zejména o úzké hrdlo Smetanova nábřeží a Křižovnické. Vzhledem k počtu průjezdů, tj. intenzitám automobilové, veřejné kolejové a cyklistické dopravy v podstatě ve společném provozu se stále jedná o malá čísla.

Porovnání je nutné provádět vždy ke kvantifikované nehodovosti v úsecích s omezovanou jízdou cyklistů, včetně souvisejících přístupových tras, na kterých cyklistická doprava nebude omezena přímo, avšak intenzita cyklistů v důsledku omezení jejich pohybu v pěších zónách poklesne. Z hlediska dopadů omezení provozu cyklistů v centrálních pěších zónách je proto možné učinit závěry, jak omezení průjezdu cyklistů ovlivní expozici cyklistů riziku nehody jízdou v nehodových úsecích, i celkovou nehodovost cyklistů a chodců v zájmovém území.

Nehody s účastí cyklisty ve sledovaných oblastech mají odlišný charakter. V centrálních pěších zónách jsou evidovány tři nehody s mezi cyklistou chodcem (viz obr. 3). Tyto nehody měly za následek lehká zranění. Jedna z těchto nehod je pravděpodobně v databázi špatně umístěná, protože v jejím popisu se uvádí, že k nehodě došlo na tramvajových kolejích, které však v lokalitě nejsou. Další dvě nehody, kde byli aktéry cyklista a motorové vozidlo, měly za následek pouze lehké zranění. Ke dvěma obdobným kolizím cyklisty a motorového vozidla došlo také na Staroměstské náplavce.

V úseku Smetanovo nábřeží - Křižovnická docházelo opakovaně k pádu cyklisty bez účasti dalšího vozidla (třetina z osmnácti nehod). Ke dvěma třetinám “samonehod cyklistů” na Starém Městě došlo právě v tomto úseku. Jedná se o dopravně exponovaný úsek, ve kterém je jízda na kole bez dalších opatření nedostatečně řešena a tedy ne úplně bezpečná. Došlo zde také ke třem kolizím za účasti cyklisty a chodce - to je stejný počet jako v celé oblasti centrálních pěších zón.

Na dalších objízdných trasách (zejména na trase přes Ovocný trh nebo v Jindřišské a Vodičkově) či v jiných lokalitách Starého Města se nehody vyskytují spíše jednotlivě. Výjimkou je pouze křižovatka před Prašnou bránou, kde jsou evidovány čtyři dopravní nehody s účastí cyklisty.

V centrálních pěších zónách je evidováno celkem 25 nehod s účastí chodce (nejsou započítány nehody na křižovatkách a přechodech na pěší zóny těsně navazujících). Převažující charakter nehody je sražení chodce motorovým vozidlem (20 nehod). Kromě tří srážek s cyklistou došlo také k jednomu sražení chodce tramvají a jednomu sražení zvířetem taženým povozem. Srážky s motorovými vozidly měly za následek dvě těžká zranění. Z hlediska bezpečnosti pěší dopravy je hlavním nehodovým faktorem přítomnost motorových vozidel, která mají pro vjezd do pěších zón zpravidla individuální povolení, neomezené časově na určité hodiny. Nehody s účastí cyklisty mají na celkovém počtu nehod v pěší zóně malý podíl.

Na základě dostupných dat není možné učinit závěry ohledně výskytu “drobných” nehod nehlášených Policii ČR, tedy zpravidla takových, kdy dojde jen k bagatelní či žádné věcné škodě. Uvedené nehody lze označovat spíše za konflikty mezi chodci a cyklisty, přičemž i stanovení míry zavinění v takovýchto případ může být proto diskutabilní. Stejně tak není možné učinit závěry ohledně výskytu skoronehod, tedy případů těsného míjení cyklistů s chodci či jinými účastníky provozu. Těsné míjení chodců rychleji jedoucími cyklisty v prostoru pěší zóny může být chodci vnímáno jako ohrožující, zejména pokud chodci nevěnují svému okolí dostatečnou pozornost. Obdobně, těsné míjení vozidel ve stísněných poměrech komunikací silně zatížených motorovou dopravou je vnímáno jako ohrožující pro projíždějící cyklisty.

V rámci této dílčí analýzy nelze přesně určit, kolik cyklistů přejde na posuzované objízdné trasy. Omezení nemá být v platnosti celou denní dobu, při splnění předpokladu, že bude platit mezi 10 a 17 hodinou se dotkne přibližně poloviny denní frekvence cyklistů. Lze předpokládat, že se tito cyklisté rozptýlí na různé objízdné trasy s ohledem na konkrétní relaci, část cyklistů bude zákaz ignorovat a část změní dopravní prostředek. Zvýšení intenzity cyklistické dopravy na identifikovaném nehodovém úseku Smetanova nábřeží (úsek 2) lze odhadnout nejvýše na čtvrtinu intenzity na Staroměstském okruhu (úsek 1a) - což odpovídá taktéž zvýšení intenzity cca o 20 %. Vzhledem k počtu nehod v tomto úseku lze odhadnout zvýšení počtu nehod s účastí cyklisty v tomto úseku o cca jednu nehodu ročně. Dopad na počet vzájemných nehod cyklistů a chodců bude zanedbatelný, jelikož celkově je evidováno větší množství nehod s chodci na objízdných trasách centrálních pěších zón, než v nich.

4 Závěr

- Policií ČR evidovaný počet nehod s účastí cyklisty na území Starého Města je příliš malý na podrobnější statistický odhad změn nehodovosti v konkrétních lokalitách.
- Nehodovost v pěších zónách je obecně velmi nízká (5 nehod s účastí cyklisty z celkových 63 na Starém Městě, 25 nehod s účastí chodce).
- Lze konstatovat, že v centrálních pěších zónách neexistují místa s koncentrovaným výskytem nehod cyklistů, zejména s chodci. Nehodové lokality se však vyskytují na všech hlavních objízdných trasách,zejména na frekventovaném průtahu poblíž Křižovnického náměstí.
- Nehody chodce a cyklisty jsou rozptýlené po celém území Starého Města bez zřetelných nehodových lokalit.
- Dopravní nehody s účastí cyklisty v centrálních pěších zónách mají za následek pouze lehká zranění.
- Typická dopravní nehoda s účastí chodce v centrálních pěších zónách je sražení chodce motorovým vozidlem. Srážek chodce a motorového vozidla je v pěších zónách 7x více než

srážek chodce a cyklisty a na rozdíl od srážek s cyklisty se při nich vyskytují i nehody s následky těžkého zranění.
- Relativní bezpečnost celkové dopravy na posuzovaných potenciálních objízdných trasách je srovnatelná s pěšími zónami. Podstatnou výjimkou je pouze Smetanovo nábřeží, kde je počet nehod s účastí cyklisty na kilometr ve srovnání s průjezdem pěšími zónami přibližně o řád vyšší.

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.

Zdroje

[1] Statistické vyhodnocení nehodovosti z map poskytovaných Policií ČR.
http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvokoliobjektu/Search.aspx

[2] Mapa nehod s účastí cyklistů 2007-2016 v Brně, Praze a Ostravě, vycházející z dat Policie ČR (nástroj umožňuje zobrazit všechny nehody s účastí cyklisty, což oficiální policejní mapa nedovoluje).
http://nakole.templ.net/nehody4.htm#map=18/50.084/14.4143

[3] Odhady denní intenzity cyklistické dopravy na vybraných komunikacích centra Prahy, poskytnuté Odborem rozvoje a financování dopravy (RFD). Zdrojová data pocházejí z navigačních aplikací Urban Cyclers a Na kole Prahou a jsou přepočtena na absolutní intenzity dle dat z automatických sčítačů TSK Praha, a.s.

Komentář ke zprávě „Analýza nehodovosti cyklistů a pěších v pěších zónách centra Prahy a na potenciálních objízdných trasách"

autor komentáře: Ing. Zuzana Čarská, Ph.D. (ČVUT v Praze, Fakulta dopravní)

Tento komentář byl zpracován na základě žádosti p. Ing. Martina Havelky z Odboru rozvoje a organizace dopravy Magistrátu hl. m. Prahy ze dne 20. 11. 2017

*Zadavatelem Analýzy nehodovosti cyklistů a pěších v pěších zónách centra Prahy a na potenciálních objízdných trasách (dále jen „**Analýzy**“) byl taktéž Odbor rozvoje a organizace dopravy Magistrátu hl. m. Prahy.*

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.

Z Analýzy mj. vyplývá, že chodci jsou mnohanásobně více ohroženi srážkou s jiným vozidlem než s jízdním kolem a navíc s vážnějšími následky. Navíc s ohledem na současný vývoj každoročně stoupajících intenzit motorové dopravy celkově v důsledku mj. rostoucího stupně automobilizace by mělo město Praha naopak maximálně podpořit nejrůznějšími opatřeními každého, kdo se rozhodne dobrovolně nechat automobil doma a usednout raději na jízdní kolo.

Předložená Analýza také upomíná na jeden dlouholetý neřešený problém cyklistických průtahů na území hl. města a tím je úsek dálkové cyklotrasy EV7 Vltavská v úseku ohraničeném Platnéřskou ulicí na severu vedoucím po ul. Křižovnická a dále Smetanovo a Masarykovo nábřeží až po budovu Mánes na jihu. V tomto úseku citelně chybí samostatná cyklistická infrastruktura. Cyklisté zde nemohou využít paralelní trasu bezprostředně podél břehu Vltavy, jako je tomu na navazujícím jižním i severním pokračování trasy, ale musí se (ti odvážnější) pohybovat společně ve velmi stísněných podmínkách s motorovými vozidly po ulici. Řada cyklistů volí raději přesun po chodníku. Zvlášť v letních měsících se zejména v úseku Smetanova nábřeží na chodníku podél Vltavy tísní tak obrovské množství turistů, že tam lze jen stěží projít pěšky s vedením kola. Procházející lidé často vstupují do okraje jízdního pruhu při obcházení davu stojících a pomalu se pohybujících turistů. Naprosto kritické hrdlo pro pohyb pěších a cyklistů přestavuje podhloubí domů na severním konci Smetanova nábřeží mezi Novotného lávkou a Křižovnickým náměstím.

Nabídka dostatečně kapacitní samostatné trasy pro pěší, s vyznačeným pruhem pro cyklisty (jako je tomu na ostatních částech nábřeží), oddělené od motorové dopravy, která by současné pěší a cyklotrasy po nábřeží propojila v jeden smysluplný celek, by výrazně zvýšilo atraktivitu celé oblasti a centra Prahy a bezesporu přilákalo více návštěvníků, jak pěších tak i cyklistů. **Teprve po realizaci tohoto spojení lze smysluplně začít uvažovat o případném časovém omezení vjezdu cyklistů do míst hustým pěším provozem** na vybraných úsecích pěších zón. **V žádném případě by nemělo jít o plošný zákaz vjezdu cyklistů do centrální pěší zóny na Starém městě.**

Jednou z hypotetických možností je výstavba paralelních, vzájemně propojených, mostních objektů – lávek pro pěší a cyklisty - vinoucích se v těsné blízkosti nábřeží, které by propojily Dvořákovo nábřeží s nábřežím začínajícím jižně od budovy Mánes. Mnohem šetrnější a levnější řešení nabízí již dříve zvažovaná myšlenka zřízení pěší zóny na Smetanově nábřeží (s ponecháním tramvajové dopravy). S otevřením tunelu Blanka tato idea opět nabyla na aktuálnosti. Toto řešení by mj. přineslo také výrazné zkulturnění okolí Karlova mostu a již zmíněného úseku mezi Křižovnickým náměstím a Novotného lávkou.

Pěší zóna by nemusela být zřízena v celé délce tohoto kritického úseku spojení dálkové cyklotrasy ani v celé délce Smetanova nábřeží. Např. na jižním úseku Křižovnické ulice (od ul. Platnéřská) či severním úseku Masarykova nábřeží (k Mánesu) lze získat širší prostory pro pěší a cyklisty třeba zrušením levého jízdního pruhu a ponecháním jen jednoho směru motorové dopravy. Některé části kritického úseku (např. jižní úsek Křižovnické ulice) by také mohly být vyznačené jako obytná ulice, podobně jako je tomu v některých částech Václavského náměstí.

V Praze 26. 11. 2017
Zuzana Čarská

Ministerstvo dopravy

Hlavní město Praha - Magistrát hl. m. Prahy
Odbor rozvoje a financování dopravy
ČÍSLO JEDNACÍ: MHMP
DORUČENO DNE: -5- 12- 2017
Počet listů dokumentu:
Počet listinných příloh: Počet listů příloh:
Počet a druh nelistinných příloh:
Převzal: /1/

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.
1.náměstek

Praha 5. prosince 2017
Č. j.: **146/2017-520-DOP/5**

Vážený pane řediteli,

reaguji na Váš dopis č. j. MHMP 1639410/2017 ze dne 19. 10. 2017, ve kterém jste vznesl následující tři dotazy:

1) Jsou elektrokoleběžky, které jsou nemotorovým vozidlem, kolem s pomocným motorkem ve smyslu vyhl. č. 341/2014 Sb., a tedy kolem ve smyslu zákona č. 361/2000 Sb.?

2) Mohou elektrokoloběžky, které jsou nemotorovým vozidlem, být zařazeny v jiné kategorii nemotorových vozidel ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 168/2013, která by nespadala pod vyhl. č. 341/2014 Sb., tj. nebyla českou legislativou považována za kolo s pomocným motorkem?

3) Je možné místní úpravou provozu na pozemních komunikacích v případě pěší zóny ve spodní části značky IZ 6a povolit vjezd jízdním kolům, s výjimkou kol s pomocným motorkem?

K tomuto uvádím následující:

K bodu 1)

Pokud jsou splněny všechny podmínky stanovené vyhláškou č. 341/2014 Sb. v příloze č. 12, část C, včetně bodu 8 pro dodatečnou montáž motoru je nadále takové vozidlo považováno pro potřeby této vyhlášky za jízdní kolo.

K bodu 2)

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 168/2013 vyjímá, ze své působnosti tj. z kategorie motocyklů několik provedení vozidel, které jsou definovány v článku 2, bod 2, tohoto Nařízení, jehož znění je následující: „2. Toto nařízení se nevztahuje na tato vozidla:

a) vozidla s maximální konstrukční rychlostí nepřekračující 6 km/h;

b) vozidla určená výlučně pro používání tělesně postiženými osobami;

c) vozidla určená výlučně pro ovládání pěšími osobami;

d) vozidla určená výlučně k soutěžnímu využití;

e) vozidla zkonstruovaná a vyrobená k využití pro ozbrojené složky, civilní ochranu, požární službu, složky odpovídající za udržování veřejného pořádku a lékařskou záchrannou službu;

f) zemědělská nebo lesnická vozidla podléhající nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 ze dne 5. února 2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly (22), stroje podléhající směrnici Evropského parlamentu a Rady 97/68/ES ze dne 16. prosince 1997 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plynných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů určených pro

nesilniční pojízdné stroje (23), směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/42/ES ze dne 17. května 2006 o strojních zařízeních (24) a na motorová vozidla podléhající směrnici 2007/46/ES;

g) vozidla určená především pro využití v terénu a zkonstruovaná pro jízdu na nezpevněném povrchu;

h) šlapací jízdní kola s pedály, která jsou vybavena přídavným elektrickým motorem s maximálním trvalým výkonem nižším nebo rovným 250 W, jehož motor je vyřazen z činnosti, jestliže cyklista přestane šlapat, a jinak je jeho výkon postupně snižován až do vyřazení motoru z činnosti, dokud rychlost vozidla nedosáhne 25 km/h;

i) samovyvažující vozidla;

j) vozidla, která nejsou vybavena alespoň jedním místem k sezení;

k) vozidla vybavená místem k sezení pro řidiče nebo jezdce s výškou R-bodu ≤ 540 mm u kategorií L1e, L3e a L4e a s výškou R-bodu ≤ 400 mm u kategorií L2e, L5e, L6e a L7e."

K bodu 3)

U značky IZ 6a vyznačující pěší zónu je dle vyhlášky č. 294/2015 Sb. možné ve spodní části značky vhodným nápisem nebo symbolem vyznačit, kterým vozidlům je vjezd do této oblasti povolen, popřípadě v jaké době. Značka IZ 6a tak může ve spodní části obsahovat symbol jízdního kola s doplňujícím textem „mimo jízdní kola s výkonem nad 250 W". Takovou místní úpravu lze využít také např. u stezky pro cyklisty umístěním značky C 8a a dodatkové tabulky s obdobným textem.

Závěrem bych Vás chtěl upozornit, že dle zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), nesmí chodník využívat jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích než chodci, pokud není stanoveno jinak. V případě pěší zóny, kde je místní úpravou povolen vjezd jízdním kolům, mohou cyklisté jet rychlostí nejvýše 20 km.h.-1 a dbát přitom zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit, a v případě nutnosti zastavit vozidlo.

Dále bych Vás chtěl upozornit, že dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 je elektrokoloběžka se sedátkem a motorem z prvovýroby motorovým vozidlem, a proto nemá povolen vjezd na pěší zónu, kam mají povolený vjezd jízdní kola, ani na cyklostezku.

Z pohledu ministerstva je tedy řešením v problémových lokalitách důsledná kontrola dodržování platných předpisů a v případě jejich porušení uložení pokuty.

S pozdravem

Vážený pan
Ing. Tomáš Kaas
Ředitel odboru RFD MHMP
Magistrát hlavního města Prahy

Na vědomí:
Vážený pan
Ing. Oldřich Lomecký
Starosta městské části Praha 1

Doložka konverze do dokumentu obsaženého v datové zprávě

Tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické pod pořadovým číslem **102876510-58714-171205132006**, skládající se z **2** listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Zajišťovací prvek: **bez zajišťovacího prvku**

Jméno a příjmení osoby, která konverzi provedla: **IVANA PITHARTOVÁ**

Vystavil: **Ministerstvo dopravy**
Pracoviště: **Ministerstvo dopravy**
V Praze dne **05.12.2017**

102876510-58714-171205132006