

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Odbor pozemních komunikací a drah
Oddělení silničního správního úřadu

V Praze dne 4. 2. 2021

Věc:

Připomínka
ke stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích,
č. j. MHMP-63170/2021/O4/Kf

Rád bych podal připomínku ke stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích (dále jen „Stanovení“).

Bydlím v Praze a jelikož se toto Stanovení dotýká plošně ulic v rámci celé Prahy, kde se pohybuji, dotýká se mě a jsem proto legitimován k tomu podat připomínku.

1) Stanovení je vydáno krátce poté, co bylo vydáno OOP (č.j. MHMP-1630535/2020/O4/Kf – budu jej označovat za „Letní OOP“), které celodenní platnost vyhrazených jízdních pruhů („VJP“) zavedlo. Rád bych v této souvislosti připomněl § 2 odst. 4 správního řádu, zákon č. 500/2004 Sb.:

(4) 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.

V odůvodnění postrádám dostatečně vyložené to, jak se nynější situace skutkově liší od situace, která panovala v létě roku 2020, kdy bylo Letní OOP schváleno, a nedochází tedy k nedůvodným rozdílům. Jelikož se domnívám, že situace se věcně nezměnila, žádám úřad **at' rozhodne tak, že se žádné opatření obecné povahy na základě zveřejněného nevydá.**

Konkrétně:

1.1) Odůvodnění Stanovení uvádí, že návrh stanovení vychází z usnesení „Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 21/27 ze dne 12. 11. 2020 a Rady hl. m. Prahy č. 2860 ze dne 14. 12. 2020“. To jsou orgány samosprávy. Stanovení ale vydává státní správa, která samozřejmě požadavky samosprávy musí brát v úvahu, ale musí se zároveň řídit zákony (připomínám správní řád ocitovaný výše) a rozhodně neplatí, že státní správa musí udělat vše, co samospráva chce. Jelikož samospráva po státní správě chce, at' v skutkově shodném případě rozhodne jinak, vyzývá tím státní správu k překročení zákona, což samozřejmě státní správa nesmí dopustit. V této souvislosti připomínám několik judikátů Krajského soudu v Brně, dle kterých je jasné, že stanovisko Policie České republiky vydávané podle § 77 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu pro úřad není závazným stanoviskem, neboť je zákon o silničním provozu formálně jako závazné neoznačuje a ani materiálně jej nelze považovat za závazné. To vyplývá z rozsudku Krajského soudu v Brně, č.j. č. j. 65 A 2/2020-172, dále z rozsudku

64 A 2/2020 – 149 a konečně z rozsudku č. j. 67 A 1/2020-172 z 27. dubna 2020. Žádám tedy úřad o zdůvodnění, proč má na věc jiný názor než Policie ČR, tak jak to udělal již v letním OOP. **Žádám o ignorace nezákonného požadavku samosprávy, vypuštění z odůvodnění odkazu na usnesení zastupitelstva a zachování letního OOP v platnosti.** Ano, usnesení zastupitelstva sice uložilo radě, aby úřad požádala o to, aby zvrátil Letní OOP, ale úřad samozřejmě nemá povinnost této žádosti vyhovět. Žádost je totiž neodůvodněná, odůvodněním patrně má být bod IV usnesení zastupitelstva, které ale přitom jen opakuje argumenty, které byly úřadem vyvráceny ve vypořádání připomínek k Letnímu OOP (preferenze řidičů IAD odporuje normě, která ukládá preferovat jiné formy dopravy, plošnost opatření vede k celkové srozumitelnosti systému VJP, naopak žádost o vynětí z této plošné úpravy je nutné jednotlivě posuzovat, jak sice úřad slibuje, ale nečiní, vše viz níže).

Co se týče zmíněné usnesení Rady hl. m. Prahy, tak je poněkud zmatečné. Na jednu stranu úřad žádá, ať maximálně preferuje hromadnou dopravu, na druhou stranu jej také žádá, ať tuto preferenci v podobně VJP časově omezí, a to navzdory tomu, že souhlasí s doporučením ROPID ponechat neomezenou platnost VJP dle přílohy 1 usnesení rady. Já tedy v souladu se souhlasem Rady se stanoviskem ROPIDu **žádám, aby nemezená platnost VJP dle Letního OOP byla ponechána v platnosti.** Ačkoliv stanovisko ROPIDu jasně preferuje to, ať v Praze existuje pouze jeden časový režim omezení VJP, a to od rána až do večera, obávám se, že v rozporu se stanoviskem Rady (viz přílohu č. 2 jejího usnesení), které souhlasí se stanoviskem ROPIDu a tedy požadavkem na platnost omezení VJP pouze na večerní hodiny (od sedmi nebo osmi večer do šesti do rána) navrhuje úřad režimy hned tři. **Žádám tedy, pokud již celý návrh nebude stažen, o jeden režim, kdy platnost VJP bude v době od šesté hodiny ranní do osmé večerní.**

1.2) Odůvodnění Stanovení uvádí, že návrh stanovení vychází z „nesouhlasu široké veřejnosti s realizací“. Žádám o doložení tohoto údajného nesouhlasu. K OOP dorazilo 9 připomínek, které byly vypořádány. Je pravda, že tematika byla hojně diskutována na sociálních sítích i v zastupitelstvu hlavního města Prahy, ale rozhodně se nedá říct, že by záměr byl podroben pouze kritice (hlasování v zastupitelstvu bylo ostatně těsné). Jelikož se údajný nesouhlas široké veřejnosti bez reprezentativního průzkumu názoru Pražanů provedeném renomovanou agenturou na výzkum veřejného mínění nedá doložit, **žádám o vypuštění tohoto důvodu, neb je nepřezkoumatelný.**

1.3) Dále se úřad odkazuje na „novou analýzu Ropid“. Patrně se jedná o přílohu usnesení výše zmíněného usnesení rady, ale není to jisté, proto **žádám o specifikaci v odůvodnění toho, která přesně analýza ROPIDu je míněna.**

1.3.1) Dále, tato analýza ROPIDu doporučuje neomezenou platnost VJP, konkrétně uvádí

Z hlediska provozu PID lze považovat odstranění časového omezení platnosti VJP za vhodné, neboť dojde ke sjednocení režimu a tím i zlepšení respektovanosti VJP. Tuto souvislost dokládá i průzkum respektovanosti vyhrazených pruhů pro autobusy zpracovaný TSK v roce 2016. Data ukazují, že v časově omezených VJP dochází v době jejich platnosti k jejich 3,5násobně většímu zneužívání. [4 % oproti 14 %, viz tabulka v analýze ROPIDu]

Žádám o vypořádání se s touto námitkou a odůvodnění, proč nejsou celodenní VJD zachovány.

1.3.2.) V analýze se dále uvádí, že již téměř vymizelo polední sedlo dopravy, a proto je třeba mít vyhrazené VJD i přes poledne (viz strana po tabulce odkázané v předchozím bodě – takové ty modré a modročervené sloupcové grafy v odkazované analýze ROPIDu). **Žádám o platnost VJD alespoň od 6 do 20 h.**

1.3.3.) V analýze se dále uvádí následující důvody pro to, aby VJD nebyly časově omezeny:

- pravidelnost jízdních dob i v okrajových obdobích
- menší náchylnost na vliv mimořádností (např. nehod, kulturních či sportovních akcí)
- bezpečnost na nesignalizovaných přechodech pro chodce přes dva jízdní pruhy stejného směru
- vyšší respektovanost VJP
- jednoznačnější dopravní značení i jednodušší možnost značení začátku i konce VJP (menší počet dopravních značek, dopravní značení při trvalé platnosti VJP je odlišné, výraznější, než v okamžiku dočasné platnosti, kdy vodorovné i svislé značení musí umožňovat obě varianty jízdy vozidel)
- neproměnlivost a srozumitelnost pro pravidelné i občasné řidiče
- srozumitelnější situace při jízdě autobusu „výlučným směrem“ v křižovatce (např. z pruhu pro odbočení vpravo možná přímá jízda autobusu přímo do VJP)
- v některých lokalitách snížením intenzit v jednom z dvojice pruhů vstupujících do křižovatky (jeho převodem na VJP) je možné zlepšit poměry pro odbočení či připojení vozidel z vedlejší na hlavní a tím zvýšit bezpečnost provozu (v Praze např. Bělohorská – Tomanova, Kukulova – Podbělohorská)

- v některých případech může VJP doplňovat cykloinfrastrukturu, zejména v lokalitách bez možností vhodné alternativy (např. údolí Motolského potoka)
- eliminace situací, kdy je pruh s časově omezeným VJP využíván pro průjezdy („předjíždění“) i nadlimitními rychlostmi.
- v případě zastávky v jízdním pruhu dochází k bezkonfliktnímu a plynulejšímu řazení vozidel

Žádám o odůvodnění v souladu s tím, co se v odůvodnění OOP dále navrhuje, totiž s požadavkem, „aby případná úprava časového omezení ve VJP byla do budoucna řešena vždy jednotlivě (samostatně) pro každou lokalitu“ **pro každou lokalitu, kde je navrženo časové omezení VJD, proč každý z těchto důvodů není aplikován, případně o obecné vyvrácení každého takového důvodu**, Alternativně lze celý návrh OOP stáhnout. Takovéto odůvodnění je samozřejmě pracné, ale domnívám se, že celek těchto důvodů dostatečně odůvodňuje, proč mají být VJD platné celodenně v rámci celé Prahy. Jelikož i úřad uznává, že omezení platnosti VJD má být projednáno případ od případu, domnívám se, že požadavek na to, aby každé toto omezení v každé ulici bylo odůvodněno, není přehnaný ani šikanózní.

1.3.4.) Analýza ROPIDu uvádí že je vhodné prozkoumat, zda není vhodné všechny VJD neomezovat v platnosti „Nicméně i tyto lokality si zaslouží další zkoumání, jestli by z dalších důvodů nebyla vhodnější jejich úprava do režimu bez časového omezení.“ **Prosím o provedení tohoto zkoumání, pokud celé OOP nebude staženo.**

1.3.5.) Analýza ROPIDu konkrétně uvádí že je vhodné posoudit tyto aspekty:

- zastávka v jízdním pruhu: Hornátecká (1x), Českobrodská (1x).
- sjednocení režimu v souvislém úseku (ne v tak těsném vztahu jako VJP uvedené v oblasti 2): Výstavní (s Opatovskou), Vídeňská (s Michelskou), Hornátecká (s dvěma úseky Ústecké), Roztocká/Podbabská (s Kamýckou a Jugoslávských partyzánů), Zálesí a Vídeňská vzájemně.
- blízkost nesignalizovaného přechodu přes 2 jízdní pruhy shodného směru: Zálesí (před začátkem VJP).
- vývoj zatížení komunikací i v mimošpičkových časech s vlivem na pravidelnost (všechny úseky, ale zejména úseky v blízkosti MO a velkých křižovatek jako Vídeňská, Ankarská, Evropská či Českobrodská).

Prosím o jejich posouzení.

1.3.6) Analýza ROPID dále uvádí:

Variantou k trvalému režimu VJP je rozšíření doby platnosti na Po-Pá (pracovní dny) 6-20 h, respektive 6-19 h, které by mělo pokrýt zásadní období s vlivem na pravidelnost provozu (viz denní variace v úvodu dokumentu). Toto období je většinou shodné s platností časových omezení parkovacích zón, které mají často změnu režimu v 6 a 20 hodin. Provoz vybraných linek PID (zejména posilových či doplňkových) je také v režimu cca od 6 do 20 hodin. Výběr varianty

časového omezení 6-20 h, respektive 6-19 h je ponechán na projednání příslušného Silničního správního úřadu s Policií ČR, Krajským ředitelstvím policie hl. m. Prahy, Odborem služby dopravní policie.

Zdá se tedy, že, pokud OOP nebude staženo, že by bylo vhodné omezit VJP v jednom intervalu, a to od 6. hodiny do 20. hodiny. **Prosím o úvahu proč se od tohoto jednotného řešení v každé konkrétní lokalitě OOP odchyluje anebo o sjednocení časového omezení.**

1.3.7) Dále analýza ROPIDu uvádí:

„Výjimkou je lokalita Strakonická/Nádražní (okolí zastávek Lihovar), kde se ani nejedná o vyhrazený pruh, ale s ohledem na konkrétní lokalitu časově omezený (Po–Pá 6-20 h) zákaz vjezdu. Večerní a víkendový provoz z hlediska obslužné dopravy zde není nutný, proto je vhodnější ponechat současný stav.“

Prosím o zachování stávajícího značení ve výše zmíněné lokalitě a případně o odůvodnění, proč je vhodné tento zákaz vjezdu zrušit, když to dle stanoviska ROPIDu není nutné. Preference neautomobilové dopravy jasně vyplývá z různých dokumentů, viz níže (1.5 – konkrétní dokumenty jsou úřadu, jistě známy neb jsou v odkazovaném vyjádření citována).

1.4.) V odůvodnění se dále píše, že „Celodenní režim platnosti předmětného dopravního značení by sice podle správního orgánu byl i zde z hlediska preference BUS MHD užitečný (v režimu 24 hodin/7 dní v týdnu funguje již dnes 66 % VJP)“. S tím souhlasím. **Prosím tedy o to, aby tento názor správního orgánu nebyl převálcován nezákonnými politickými tlaky (viz 1.1) a jednotná úprava VJB byla zachována.**

1.5.) Dále se uvádí, že se hledá „kompromisní řešení mezi potřebami individuální automobilové dopravy a preferencí městské hromadné dopravy“. Ve vypořádání připomínek k Letnímu OOP je uvedeno např. následující:

Navržené opatření je mimo jiné v souladu s ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, kap. 8.1.2, která stanoví, že: „Příčné uspořádání prostoru místní komunikace musí odpovídat jeho funkci v obci, funkční skupině a požadované výkonnosti (...), musí vytvořit příznivé podmínky jednotlivým účastníkům provozu v tomto pořadí důležitosti: chodci, veřejná doprava, cyklisté, motorová vozidla.

[...]

Dopravní politiku ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050, zveřejněnou na webových stránkách Ministerstva dopravy ČR. Jde zejména o snahu naplňovat opatření kapitoly 4.1.4 – Veřejná služba v přepravě cestujících, jako je zajištění pravidelné a konkurenceschopné intervalové dopravy a zajištění ochrany veřejných služeb v prostředí v oblasti otevírajícího se dopravního trhu, kapitoly 4.1.2 – Vytváření podmínek pro kvalitní poskytování služeb, např. vybudovat kvalitní dopravní infrastrukturu a 4.2.2. Snižování nepravidelností provozu, vč. odpovědnosti za správu a rozvoj dopravní infrastruktury pomocí regulace intenzity dopravy. Na úrovni hlavního města Prahy se jedná zejména o Plán udržitelné mobility Prahy a okolí zveřejněný např. na webových stránkách hl. m. Prahy. Zde je

navrhované opatření v souladu se strategickými cíli kapitoly 3.1.11 Posílení veřejné dopravy, zejména s cílem Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy.

[...]

parkovišť.“ K tomu uvádíme, že u navržených opatření nelze vyloučit negativní dopady na plynulost provozu individuální motorovou dopravu, což je však přímým důsledkem preference vybraných druhů vozidel, zejména hromadné dopravy, cyklistů a chodců. Preference těchto druhů dopravy je motivována snahou zajistit udržitelnou dopravní obslužnost hl. m. Prahy jako celku a bezpečnost méně chráněných účastníků provozu na pozemních komunikacích, tedy cyklistů a chodců. Navržené opatření skutečně zvýší přehlednost a kontrolovatelnost užitého dopravního značení

[...]

Pokud by mimo špičku, tedy mimo dobu současného časového omezení VJP, skutečně nebyly problémy s plynulostí provozu, nevystávala by potřeba jízdy ve dvou (více) jízdních pružích a nebyl by tak důvod rozporovat vyhrazení jednoho jízdního pruhu pro vybrané druhy vozidel.

[...]

Pokud by mimo špičku, tedy mimo dobu současného časového omezení VJP, skutečně nebyly problémy s plynulostí provozu, nevystávala by potřeba jízdy ve dvou (více) jízdních pružích a nebyl by tak důvod rozporovat vyhrazení jednoho jízdního pruhu pro vybrané druhy vozidel. V této souvislosti nezpochybňujeme nárok na zajištění dopravní dostupnosti pro individuální motorovou dopravu, ale upozorňujeme například na potřebu zajištění stabilního dodržování jízdních řádů prostředky městské hromadné dopravy, což je jedním z hlavních předpokladů pro její využívání cestující veřejností.

[...]

Ve věci zpochybňování potřeby bezpečnosti cyklistů a chodců před plynulostí provozu upozorňujeme na nesoulad takového tvrzení s ČSN 73 6110, z níž jednoznačně plyne, že bezpečnost provozu má přednost před jeho plynulostí. Norma plošný zásah do práv části účastníků provozu na pozemních komunikacích z pohledu plynulosti dopravy ve věci dosažení veřejného zájmu dokonce předpokládá. Současné upozorňujeme, že se nejedná o omezení rozsahu dopravní obslužnosti, ani o znevýhodnění uživatelů např. zpoplatněním či jiným omezením přístupu k individuální motorové dopravě. Z uvedeného důvodu považuje správní orgán navržené opatření a jeho uplatnění formou plošného opatření za přiměřený zásah do práv všech účastníků provozu na pozemních komunikacích, který je navíc v souladu s veřejně deklarovaným veřejným zájmem České republiky i hlavního města Prahy.

[...]

Navržené opatření zvyšuje nejen plynulost dopravy hromadné, ale i bezpečnost zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích, tedy cyklistů a chodců. Správní orgán nesouhlasí s nastíněnou myšlenkou zbytečné a neproporciální diskriminace ostatních účastníků vozidel, a to už z principu fungování VJP. Při nízkých intenzitách provozu na pozemních komunikacích je provoz všech vozidel plynulý a žádná skupina účastníků provozu na pozemních komunikacích není existencí VJP omezována a existence VJP „pouze“ zvyšuje bezpečnost cyklistů a chodců. Při zvýšení intenzity provozu nad míru, při které se začnou tvořit dopravní kongesce, zajišťuje zřízení VJP plynulý průjezd

prostředků hromadné dopravy a bezpečnost zranitelných účastníků provozu a tedy působí v souladu s důvodem jeho zřízení. Plošné pojetí opatření pak zvyšuje jeho předvídatelnost a zlepšuje jeho kontrolovatelnost, což jsou také základní principy užívání dopravního značení i faktory důležité pro jeho jednoznačné a přehledné vnímání účastníky provozu. V této souvislosti zdůrazňujeme, že nemalý počet VJP na komunikacích hl. m. Prahy dnes v režimu bez časového omezení běžně funguje.

Prosím o vypořádání, pevný co se od léta změnilo, že tyto argumenty již neplatí, a to zejména s ohledem na ustanovení správního řádu, které jsem citoval na začátku svého podání. Konkrétně prosím o vyvrácení každé části citace oddělené znaky „[...]“, neb se jedná o odlišné argumenty. Není třeba hledat kompromis mezi IAD a MHD, ale naopak v souladu s normami i koncepčními normami preferovat MHD, jak to činilo Letní OOP. Lidem v automobilech se zároveň nikam vjezd nezakazuje, vždy jim zůstane k dispozici pruh, kdy se navíc jedná o období mimo špičku, takže ulice bude tak jako tak poloprázdná nebo prázdná. Posledními dvěma větami ale jen nosím dříví do lesa.

1.6. Dále se v odůvodnění uvádí, že prý celodenní režim platnosti VJP „není v tuto chvíli i s ohledem na aktuální epidemickou situaci efektivní hromadně zavádět“. Ale tento režim na základě letního OOP již platí. **Prosím o to, aby odůvodnění reflektovalo realitu a pokusilo se obhájit, proč se celodenní platnost VJD ruší.**

1.7. V bodu 1.6 cituji odkaz na „aktuální epidemickou situaci“. Tento odkaz je zcela nejasný, neb není jasné, jak má aktuální epidemická situace se zrušením celodenní platnosti VJD souviset. **Prosím o jeho vypuštění nebo o jeho osvětlení.** K tomu též podotýkám, že epidemiologická situace se od léta, kdy bylo vydáno Letní OOP zhoršila, a podporovat MHD v tom, aby byla rychlá a nevystavovala své cestující možnosti nákazy je ještě potřebnější. Případné zdržení lidí v autech z epidemiologického hlediska není relevantní (a ani by k němu fakticky nedocházelo).

2. Obecně žádám o odůvodnění, proč k tomuto OOP je nutné přistupovat. Ze žádosti TSK ani z odůvodnění to vůbec není patrné. OOP snižuje srozumitelnost dopravního značení, kdy fakticky zavádí výjimku (časovou omezenost) z výjimky (vyhrazení pruhu pro MHD). Navíc zavádí tři různé časy, kdy je omezení v platnosti. **Žádám úřad o zachování srozumitelnosti a přehlednosti zajištěné celodenní platností VJD.**

3. Z odůvodnění není patrný veřejný zájem, který toto Stanovení sleduje a je tedy nesrozumitelné a nepřezkoumatelné, **prosím o nepřijmutí tohoto Stanovení nebo specifikaci tohoto veřejného zájmu.**

4. Dodatkové tabulky omezující platnost VJD jsou nákladné, přispívají k vizuálnímu smogu,

zahlcují řidiče a řidičky pokyny (z jedoucího auta navíc nejdou přechíst a tak řidiče buď nutí zastavením vytvářet nebezpečné situace nebo jezdit v rozporu s předpisy), a tak přispívají k jejich zahlcení. Obecně jistě platí princip, že značek má být co nejméně. **Jaký je důvod toho, že se dodatkové tabulky budou zavádět a jak jejich přínosy vyvažují zápory?**

Předem děkuji za kladné vyřízení svých připomínek.

S pozdravem,

Tomáš Hnyk