Ing. Josef Pokorný

ředitel Odboru provozu silničních vozidel

Ministerstvo dopravy ČR

Nábřeží Ludvíka Svobody 12  
110 15 Praha 1

Č. j. 05/legislativa/2014 Datum: 24. 10. 2014

**Věc: Připomínky k návrhu novely zákona o silničním provozu (zák.č.361/2000 Sb.)**

Dobrý den,

Asociace měst pro cyklisty tímto využívá svých možností a v souladu s s Legislativními pravidly vlády ČR[[1]](#footnote-1) zasílá své připomínky k návrhu novely o silničním provozu (zák. č. 361/2000 Sb.), které jsou uvedeny v příloze 1 tohoto dopisu. Úvodem je třeba zdůraznit, že připomínky vycházejí z řady předchozích pracovních jednání, která iniciovala právě Asociace. Cílem bylo připravit tzv. „cyklobalíček“, který by byl předložen právě do této novelizace. V pracovní skupině, která návrh připravovala, byli zástupci Ministerstva dopravy (Ing. Pokorný, Ing. Decarli, Ing. Židův), dále zástupci měst a odborné veřejnosti. Hlavní milníky projednávání jsou:

* V letech 2011 – 2012 byla města vyzvána, aby zasílala Ministerstvu dopravy své problémy s budováním cyklistické infrastruktury, které plynou ze špatné či zastaralé legislativy. Byl vytvořen seznam celkem třinácti problematických cyklolegislativních okruhů, který se stal podkladem pro připravovanou aktualizovanou Cyklostrategii.
* Dne 22.5.2013 byla Vládou ČR schválena nová [Cyklostrategie](http://www.cyklostrategie.cz/)[[2]](#footnote-2), která ve svém opatření 2.3.1. definuje úkol novelizovat zákon o silničním provozu (zák. č. 361/2000 Sb.) ve vztahu k problematice budování cyklistické infrastruktury. V kapitole Právní nástroje jsou pak definovány problematické okruhy – k nahlédnutí [zde[[3]](#footnote-3).](http://www.cyklodoprava.cz/legislativa/tematicke-okruhy-zmen-predpisu/)
* Dne 29.7.2013 byly zahájeny práce na přípravě novelizace. Celý proces je dobře zdokumentován [zde[[4]](#footnote-4).](http://www.cyklomesta.cz/o-asociaci/iniciovani-zmen-v-cyklolegislative/prubeh-jednani-na-md/)
* Dne 19.6.2014 byla dokončena první verze paragrafového znění navrhovaných změn v zákoně č. 361/2000 Sb., které měly pomoci rozvoji a podpoře cyklistické dopravy. Vše bylo vypracováno pod dohledem odborníků z Ministerstva dopravy.

Nejvíce bylo diskutováno téma přednosti cyklistů na přejezdech, kde jsme také předpokládali nejvíce zkreslených informací. Je třeba zdůraznit, že cyklisté stále musí dávat přednost a že platí § 57 odst.8[[5]](#footnote-5). Paragraf musí nadále platit a k tomu musí směřovat osvěta: „Cyklista nesmí vjíždět svévolně bez rozhlížení do vozovky ani na přejezd pro cyklisty!" Předkládané návrhy ze strany pracovní skupiny pracovaly s termíny neohrožování cyklistů (kteří jedou po přejezdu) při odbočování (§5, odst. 2), tedy nejedná se o přednost v jízdě, dále neohrožování cyklistů při odbočování a najíždění na/z míst mimo pozemní komunikace, otáčení nebo couvání. Dále šlo o vjíždění na pozemní komunikaci a přednost v jízdě cyklistům na stezce. Takto budou stále stezky přerušovány tam, kde být přerušovány nemají, a nadřazený tak bude prostor mimo pozemní komunikace nad pozemní komunikace IV. třídy, což je proti smyslu Zák. 13/1997 i 361/2000.

Asociace byla připravena diskutovat o předloženém návrhu, ale sama byla zaskočena, v jakém rozsahu byly navrhované změny vyškrtnuty. Tyto připomínky jsou tedy mimo jiné rekapitulací všeho, co se z návrhu z června 2014 vytratilo. Pod čarou připomínek pak ještě přikládáme seznam navrhovaných změn, které byly v červnovém návrhu, ale už je ani Asociace neuplatňuje. Současně však vyjadřuje politování nad tím, že tyto návrhy nebyly plně pochopeny. Možná právě nepochopení role cyklistické dopravy ve městech ČR vedlo k takovým škrtům.

Proto je nutné se závěrem ještě dotknout faktu, proč se mají řešit cyklolegislativní změny, jak je prezentuje dokonce i aktuálně platná Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, či Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050[[6]](#footnote-6). V této chvíli se připravují pravidla pro čerpání financí z Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) v letech 2014-2020. Cíl 1.2. tohoto programu je zaměřen na podporu udržitelných forem dopravy. Současné připomínky ze strany Evropské komise hovoří jasně – opatření mají směřovat ke snižování objemu individuální automobilové dopravy ve městech, a naopak podpoře veřejné, pěší a cyklistické dopravy, tedy celé tzv. koalici mobility. Opatření je celá řada, i v nich však jde o automatické zvyšování bezpečnosti všech účastníků. Mimochodem i tím, že dopravu spíše zklidňujeme a nezapomínáme na budování relevantní infrastruktury pro cyklisty a chodce. Nejsou to opatření, která jdou proti lidem nebo proti autům, společně mají budovat místa s „dobrou adresou“. Podobné zkušenosti přináší i vývoj v posledních 25 letech v Německu ([zde[[7]](#footnote-7)](http://www.cyklomesta.cz/novinky/prekvapivy-pohled-vedouciho-odboru-dopravy-lipska-na-cyklistickou-dopravu/)  si můžete přečíst některé postřehy vedoucího odboru dopravy města Lipska). Nepřinášíme revoluční myšlenky. Stejné postřehy zmiňují např. i články v časopise Respekt v uplynulých letech:

* [Budoucnost městské dopravy](http://www.cyklodoprava.cz/budoucnost-mestske-dopravy-v-casopisu-respekt/)
* [Město, které nikdy nespí na vavřínech](http://www.cyklodoprava.cz/respekt-mesto-ktere-nikdy-nespi-na-vavrinech/)

Jde tu především o to, co je podstatou navrhovaných změn a jaké budou jejich důsledky. Jaká vlastně chceme mít města? Mají být přívětivá ke všem druhům dopravy, jako je např. Lipsko či Vídeň, nebo stále jako ta naše současná?

Ing. Jaroslav Martinek, jednatel Asociace měst pro cyklisty

1. Legislativní pravidla vlády ČR schválená dne 19. března 1998 č. 188 a ze dne 14. prosince 2011 č. 922 usnesením vlády ze dne 14. listopadu 2012 č. 820, článek č. 5 bod ( 11) [↑](#footnote-ref-1)
2. <http://www.cyklostrategie.cz/> [↑](#footnote-ref-2)
3. <http://www.cyklodoprava.cz/legislativa/tematicke-okruhy-zmen-predpisu/> [↑](#footnote-ref-3)
4. <http://www.cyklomesta.cz/o-asociaci/iniciovani-zmen-v-cyklolegislative/prubeh-jednani-na-md/> [↑](#footnote-ref-4)
5. § 57 odst. 8 - Před vjezdem na přejezd pro cyklisty se cyklista musí přesvědčit, zda-li může vozovku přejet, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, cyklista smí přejíždět vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k **náhlé** změně směru nebo rychlosti jízdy. Na přejezdu pro cyklisty se jezdí vpravo. [↑](#footnote-ref-5)
6. Konkrétně kapitola 4.2.5 Řešení problémů dopravy ve městech hovoří o potřebě omezovat IAD a zavádí opatření: Opatření: Při řešení cyklistické dopravy budou odpovědné orgány využívat veřejně projednanou Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR. [↑](#footnote-ref-6)
7. <http://www.cyklomesta.cz/novinky/prekvapivy-pohled-vedouciho-odboru-dopravy-lipska-na-cyklistickou-dopravu/> [↑](#footnote-ref-7)