

Městský úřad Břeclav, odbor správních činností, oddělení dopravy

č.j.: MUBR 124949/2025

Navrhovatel: Spolek přátel dopravy, z.s., Urbánkova 3367, Praha 4, 143 00, IČ 17402727.

Připomínka k návrhu stanovení místní úpravy provozu BV, okolí ZŠ Slováká

Tímto podáváme připomínku podle ust. § 172 odst. 1 správního řádu k návrhu opatření obecné povahy (dále jen OOP), č.j. **MUBR 124949/2025**, který vydal **Městský úřad Břeclav, odbor správních činností, oddělení dopravy**, dne 29.9.2025.

Členové Spolku často používají dopravu pěšky a na kole. Jsou tedy dotčeni úpravami dopravního značení, které omezuje bezpečnost a komfort chůze a jízdy na kole nebo jinak nezohledňuje pěší a cyklistickou dopravu.

Vítáme zavedení zóny 30, bohužel OOP nadále ignoruje udržitelnou dopravu, když jednosměrný provoz, v tomto případě bezdůvodně, v některých ulicích dopadá i na cyklisty.

Požadavek na přehodnocení stávající místní úpravy při jakékoli změně místní úpravy potvrdil i Nejvyšší správní soud, v rozsudku č. j. 5 As 318/2022 – 39 ze dne 27.3.2024.

1) žádáme o stanovení obousměrného provozu cyklistů v ulici Nová, Riegrova, Hrnčířská, Slováká a po obvodu náměstí Svobody.

Jednosměrný provoz bez povolení obousměrné jízdy cyklistů je v rozporu s bezpečností provozu – nutí cyklisty jezdit delší trasou, přes více křižovek, ulicemi s intenzivnějším provozem, zhoršuje prostupnost území, je v rozporu s obecným užitím veřejných komunikací a veřejným zájmem.

Stačí do situace přidat doplňkovou tabulku E12a (k IP4b), E12b (k B2) a E12c (k C2 a B24). Bez nutnosti vodorovného značení. Od 1.7.2025 je pak možno kombinaci IP4b + E12a nahrazovat za IP4c.

Povolení jízdy cyklistů v obou směrech na komunikaci, která je širší než 3 metry, je současně v souladu s platnými normami a technickými předpisy, zejména s ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací a TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty. Ke vzájemnému vyhýbání protijedoucího cyklisty a dalšího vozidla se pak dají využít četné vjezdy.

Jsme si vědomi, že v části ulice Slováká je sice stezka pro chodce a cyklisty, s ohledem na špičkové zatížení chodníku dětmi u ZŠ, dopravní obsluhu domu na jižní straně a na zimní údržbu trváme ne požadavku na cykloobousměrku i ve Slováké.

Je prokázáno zahraničními i českými studiemi, že legální obousměrná jízda cyklistů v jinak jednosměrných úsecích je **bezpečnější** než jízda ve stejném směru s ostatní dopravou:

<https://www.cistoustopou.cz/kolo/clanek/cykloobousmerky-jeou-pro-cyklisty-bezpecne-tvrdi-data-z-prazskych-ulic-1515>

Vzhledem k šířce stávající komunikace může být doplňkově cykloobousměrnost zvýrazněna pomocí piktogramového koridoru (V 20) v mezikřižovatkovém úseku.

Jednosměrný provoz s sebou nese i menší obezřetnost řidičů a vyšší dosahované rychlosti. Je tedy sporné, může-li dojít aspoň částečně ke zlepšení bezpečnosti provozu, jak předpokládá odůvodnění OOP.

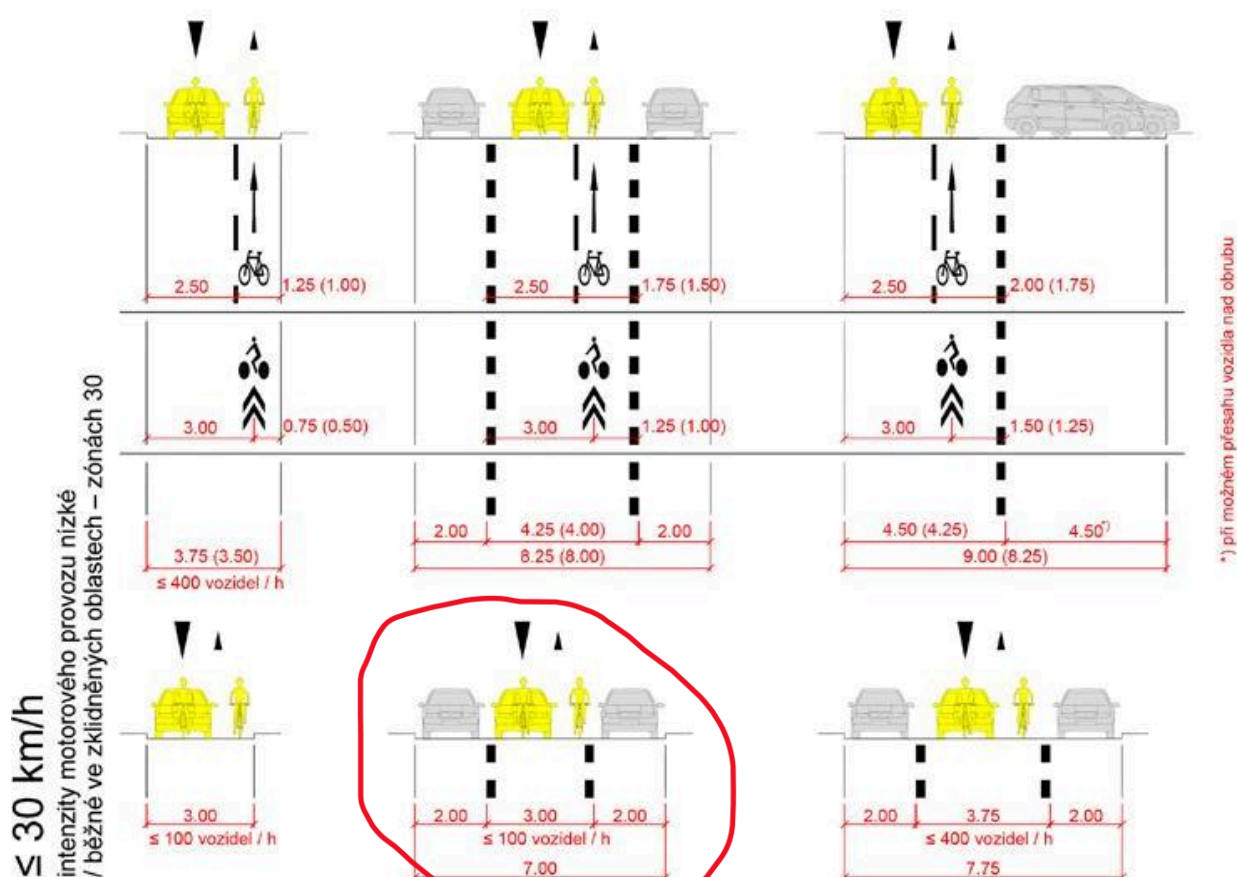
Obousměrný provoz cyklistů po obvodu náměstí je např. v Litoměřicích, Řečanech nad Labem, Sedlci u Prčic nebo Telči (Oldřichovo náměstí).

Dle §23 odst. 1 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb. lze rezidentní parkování na místní komunikaci stanovit pouze v případě, že není ohrožena bezpečnost, plynulost provozu a jiný veřejný zájem.

Zájem na dlouhodobém odstavování automobilů je zájmem ryze individuálním. Naproti tomu zájem na projíždění na kole oběma směry blíže neurčenými osobami je zájmem ryze veřejným.

Umožnění průjezdu cyklisty po komunikaci oběma směry má coby veřejný zájem přednost před parkováním, coby individuálním zájmem.

Parkování je proto třeba stanovit v dané oblasti tak, aby nebyl znemožněn průjezd na kole oběma směry.



ČSN 73 6110 kap. 4.1.1 „Účelem projektování místních komunikací je zajištění co největší bezpečnosti všech účastníků dopravy v obcích, zejména **chodců a cyklistů**...

ČSN 73 6110 kap. 4.2 Bezpečnost - zajištění co nejvyšší bezpečnosti provozu na všech komunikacích v obcích je jedním z hlavních principů, které tato norma sleduje. K zajištění bezpečnosti všech účastníků provozu slouží aplikace opatření, která tato norma obsahuje. Zejména se jedná o bezpečnost chodců, cyklistů a osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Principy bezpečnosti provozu musí také obsahovat každý urbanistický návrh.

ČSN 73 6110 kap. 8.1.2 „Příčné uspořádání provozu místní komunikace při rekonstrukcích v omezeném prostoru musí vytvořit příznivé podmínky jednotlivým účastníkům provozu v tomto pořadí důležitosti: chodci, veřejná doprava, cyklisté, motorová vozidla.“

ČSN 73 6110: Návrh cyklistické infrastruktury je nedílnou součástí řešení dopravní soustavy obce a má být především plánováním nabídky pro rozvoj této dopravy. Pro cyklistickou dopravu má být v obci vytvořena ucelená síť, která umožní plošnou dopravní obsluhu a kvalitní spojení potenciálních zdrojů a cílů, včetně širších regionálních vazeb. **Trasy pro cyklisty mají být zřizovány všude, kde to prostorové podmínky místních komunikací umožní.**

TP 132, kap. 7 komentář k TP

V širším pohledu je **nutno při dopravním zklidňování** místních komunikací využít všech možností, které vedou ke snížení dopravního zatížení motorovými vozidky ve městech, ať už celosíťově, nebo v určité části města. Tuto možnost poskytují zejména postupy organizace a regulace dopravy, zvýhodnění MHD a **podpora cyklistické dopravy.**

Opatření se užívá především v zastavěném území a tam, kde jednosměrný provoz komunikací omezuje přímost a rychlost cyklistického průjezdu a dopravní obsluhu území pomocí jízdního kola.

Jednosměrný provoz je v těchto případech stanoven zejména z důvodů, které nemají vést k omezení prostupnosti území pro cyklistickou dopravu:

- nedostatečné šířkové poměry pro plynulý obousměrný provoz všech vozidel;
- zamezení nežádoucí tranzitní automobilové dopravy;
- zvýšení kapacity parkování;
- kombinace výše uvedeného.

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.

TP 179, kapitola 6.4.1 Cykloobousměrky, obecně

Dopravní politika ČR pro období 2020–2070 v bodě 1.3.1.15: „Zlepšovat podmínky pro pravidelné dojíždění do zaměstnání a škol, a to i jako součást firemních a školních plánů mobility“

Státní koncepce aktivní a městské mobility 2021–2030 „Cíl 2.1.2.3: Zvýšení významu aktivní mobility – cykloobousměrky tomuto cíli napomáhají. V kap. 2.3.2 (Úprava dopravního značení v souvislosti s aktivní mobilitou) jsou cykloobousměrky jmenovány jako oblast k řešení.“

Poukazujeme na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 1. 2009, č. j. 2 Ao 3/2008 - 100, podle něhož je při posuzování zákonnosti omezení osob dopravními značkami nutno zkoumat jeho **proporcionalitu**. To znamená, že je třeba poměřovat v kolizi stojící práva a hodnoty.

Dále poukazujeme na rozsudky Krajského soudu v Brně č. j. 64A 2/2020 – 149, č. j. 65A 2/2020 – 172, Městského soudu v Praze č. j. 18 A 58/2022- 47, č. j. 14 A 73/2022- 61 č. j. 11 A 126/2021- 54 a Nejvyššího správního soudu: 10 As 336/2017 - 46 a další, které vždy zrušily OOP, které nevyhovělo připomínce nebo námitce požadující cykloobousměrky.

Poukazujeme na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 6. 9. 2024, č. j. 5 As 265/2022 - 31, „Nad rámec nutného odůvodnění Nejvyšší správní soud poznamenává, že i **technické podmínky či normy ČSN** (pakliže budou relevantní a stanou se součástí spisu) je třeba aplikovat **v souladu s běžnými pravidly výkladu**, zejména jazykového a logického...“ (důraz doplněn).

Ve svém důsledku OOP preferuje dopravu auty, kterým tolik nevádí prodloužení tras jízdy. Polovinu profilu vozovky vyhrazuje pro parkování aut, přičemž cyklisty v některých ulicích nezohledňuje vůbec nijak, ani dodatkovou tabulkou Přestože doprava auty má mnohá obecně známá negativa, je tímto OOP zvýhodňována. Lidé při volbě dopravního prostředku budou volit více dopravu auty, nad dopravou na kole nebo pěšky. Toto OOP zvyšuje pravděpodobnost nehody s chodcem nebo cyklistou, jde proti vizi 0.

https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-11/collision-matrix-2019.pdf?fbclid=IwAR3Zx1NUQk3_BZ8XL5AvfeBW4-6dHLjK5eQ_8iV7ZBvmVOlzzHwRHHzKbfc

Jak je z výše uvedeného patrné, v TP 179 není žádný požadavek na „šíři komunikace 5,0 metru“. Tento požadavek je tedy svévolný a nijak nepodložený. Jak je z TP 179 patrné, obousměrné parkování s cykloobousměrným provozem je možné už od 3,0 metru pojízdné šíře vozovky.

Nerovný přístup

V daném případě je navrhována jednosměrná komunikace se stavební šířkou od 6,0 m s jednou řadou podélně parkujících vozidel a není umožněn obousměrný provoz cyklistů (ul. Nová).

V jiných případech v sousedním kraji ale při výrazně menší průjezdné šířce je umožněn obousměrný provoz **veškerých** vozidel. Jak je patrné např. z opatření obecné povahy, vydaného městským úřadem **VELKÉ MEZIŘÍČÍ**, pod č.j.: DOP/68443/2023-krej /106/2023 ze dne 11.12.2023, v případě Průmyslové zóny Košíkov ve Velké Bíteši byl při šířce 2,75 metrů zachován obousměrný průjezd pro veškerá vozidla. Tato situace byla odsouhlasena sousedním krajským ředitelstvím Policie ČR pod č.j. KRPJ-124454-2/ČJ-2023-161406- DING ze dne 18.10. 2023. Netřeba dodávat, že v průmyslové zóně převládá provoz jízdních souprav s výrazně vyššími rozměry, než v okolí ZŠ v Břeclavi.

Přitom je zjevné, že jízdní kolo je mnohem užší a více obratné než jakékoli auto. V daném případě tedy není k omezování průjezdu cyklistů důvod, je plně dostačující zjednosměrnit ulici pouze pro širší dopravní prostředky, tedy automobily.

Dle §2 odst. 4 správního řádu /"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**."/

Nestanovení obousměrného provozu pro cyklisty by v daném případě bylo důkazem **selektivního přístupu** silničního správního úřadu **k různým způsobům dopravy**. S ohledem na to považujeme za vhodné, aby správní orgán obousměrný pohyb cyklistů v předmětné oblasti stanovil.

2) Žádáme legalizaci pohybu cyklistů v rameni ul. Slovácká u čp. 2587. Tj. výměně B1 za B11.

Omezení cyklistů zde nemá smysl. Zejména s ohledem na stavební dispozice vozovky.

Poukazujeme na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 7. 1. 2009, č. j. 2 Ao 3/2008 - 100, podle něhož je při posuzování zákonnosti omezení osob dopravními značkami nutno zkoumat jeho proporcionalitu. To znamená, že je třeba poměřovat v kolizi stojící práva a hodnoty.

3) Žádáme zachování přechodů pro chodce v ul. B. Němcové a Libušina

Předložený návrh OOP **ignoruje bezpečnost a potřeby chodců.**

Postrádá jakékoli odůvodnění v OOP.

Neexistence přechodu komplikuje běžný pohyb po městě, mj. pro osoby pohybově znevýhodněné, je v rozporu s vyhl. 398/2009 Sb. Pro úplnost dodejme, že tyto přechody využívají i školní děti.

4) Žádáme o zúžení krátkého zpomalovacího prahu.

U širokých zpomalovacích prahů dochází k objíždění aut jedním kolem mimo práh a tím i mimo vozovku, nebo po části chodníku. Dále práh bezdůvodně znepříjemňuje jízdu cyklistům, kteří stejně rychlost nepřekračují.

Ponechání mezery pro bezpečný průjezd cyklisty doporučuje i TP 85:

Citace z TP 85 Zpomalovací prahy, kap. 3.1.1: „...zohlednit cyklistickou dopravu, tzn. Ponechat mezeru mezi zpomalovacím prahem a obrubníkem 0,5 – 1,0 m.“

3. ZPOMALOVACÍ PRAHY

3.1 Krátké zpomalovací prahy

3.1.1. Charakteristika

Krátké zpomalovací prahy jsou v rámci vyhlášky č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů zařazeny do kategorie „Dopravní zařízení“ a jsou definovány jako „Krátký příčný práh“. Povrch konstrukce prahu je tvořen žlutočernými pruhy. Stavebně se krátké prahy neprovádějí.

Krátké zpomalovací prahy působí především fyzicky vytvořením umělé změny výškových podmínek na vozovce. Kromě toho působí svým provedením i opticky a zvukově. Účelem je dosažení snížení rychlosti jízdy tak, aby při dodržení nejvyšší dovolené rychlosti nebylo přejetí prahu spojeno s výrazným snížením pohodlí pro cestující ve vozidle. Při realizaci krátkých zpomalovacích prahů je vhodné zohlednit cyklistickou dopravu, tzn. ponechat mezeru mezi zpomalovacím prahem a obrubníkem 0,5 – 1,0 m.

5) Závěr

OOP postrádá odůvodnění pro rušení přechodů a pro nestanovení cykloobousměrek ve všech ulicích. OOP je tedy **nepřezkoumatelné**.

Celkově OOP nezlepšuje bezpečnost chodců a cyklistů, zhoršuje bezpečnost i atraktivitu jízdy na kole a nerespektuje ČSN 73 6110, TP 103 a TP 179.

Odůvodnění OOP není v souladu s ústavou zaručenými právy, mj. na ochranu zdraví.

Žádáme o obeslání se stanovením OOP, bude-li toto vydáno.

V případě zamítnutí z důvodu přihlédnutí k negativnímu stanovisku PČR žádáme o zaslání tohoto stanoviska.

Žádáme o sdělení, na základě jakých konkrétních odstavců TP 179 nelze zřídit cykloobousměrky v ulici pod 5,0 šířky a dále při parkování po levé straně (ul. Nová). Nám tyto skutečnosti nejsou známy.

Za Spolek přátel dopravy, z.s., Zbyněk Uzel