

Ing. Josef Laža  
jos.laza@post.cz  
+420 602 119 896

Mgr. Martin Kupka, ministr  
Ministerstvo dopravy ČR  
posta@mdcr.cz

Mgr. Bc. Vít Rakušan, ministr  
Ministerstvo vnitra ČR  
posta@mvcz.cz

Ostrava, 13. 12. 2023

#### Otevření dopis ministrům k budované silniční infrastruktuře

Vážený pane Kupko, vážený pane Rakušane, vážení ministři,

obracím se na Vás prostřednictvím otevřeného dopisu jako dopravní inženýr pohybující se v oblasti městské mobility a v oblasti BESIP na úrovni krajského města od roku 2007.

Otevřený dopis se týká pohledu státní organizace a státní správy na bezpečnost silničního provozu u „relativně nových“ silničních staveb v obcích, a to zejména s ohledem na bezpečnost bezmotorových druhů dopravy. Pro ilustraci byla vybrána letos zprovozněná stavba ,Dálnice D56 Frýdek-Místek připojení na D48', konkrétně její částí okružní křižovatka ulic 17. listopadu a Kvapilova.

Prakticky ihned po otevření této křižovatky a jejích ramen se zde začali objevovat lidé na jízdních kolech či koloběžkách. A to nejen na původní stezce pro cyklisty podél ul. Kvapilova, ale zejména na ul. 17. listopadu. Po této ulici je nejen značena cyklistická trasa č. 6006 a místní cyklistická trasa Místecký okruh, ale hlavně jde o přirozenou spojnicí mezi jednotlivými částmi města (Lysůvky, Místek, rekreační oblast Olešná atd.). Protože stavba nového ramene křižovatky ulice 17. listopadu neobsahovala žádnou infrastrukturu pro cyklisty (cyklistické pruhy či stezky), pohybují se cyklisté ve vozovce, ale v mnoha případech i po novém chodníku, resp. skrz nástupiště autobusové zastávky (viz fotografie na následující straně).

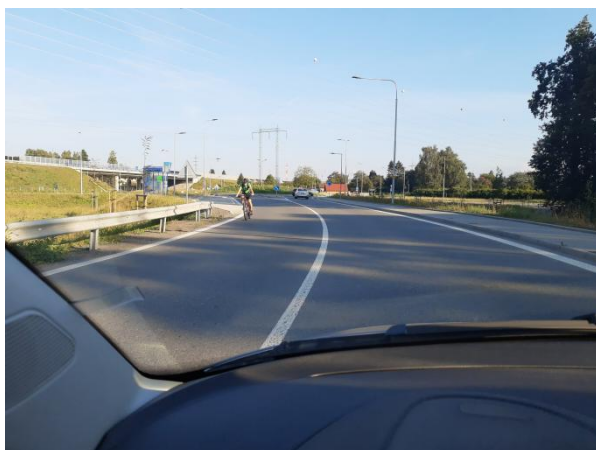
Česká technická norma ČSN 73 6110 ve znění Změny 1 Projektování místních komunikací uvádí v bodech 4.1.1 pro místní komunikace a 4.1.4 pro průjezdné úseky silnic:

*4.1.1 Účelem projektování místních komunikací je zajištění co největší bezpečnosti všech účastníků dopravy v obcích, zejména chodců a cyklistů a vytvoření takových podmínek, aby prostor místní komunikace funkčních skupin B, C, D plnil v obci ve vzájemné rovnováze jak funkci dopravní, tak obslužnou a přiměřeně i pobytovou a společenskou v závislosti na významu té které komunikace*

a v závislosti na prostoru obce, kterým komunikace prochází. Pro plnění těchto funkcí místních komunikací se uplatňují principy zklidňování dopravy na místních komunikacích jak funkční skupiny B, tak zejména C ve smyslu zvláštních předpisů.<sup>8)</sup>

4.1.4 Průjezdni úseky silnic obcemi jsou zpravidla součástí silniční sítě a též hlavními komunikacemi v obcích. V návrhu průjezdních úseků silnic musí být v rovnováze podmínky jednotlivých druhů dopravy (chodců, cyklistů, veřejné hromadné, individuální automobilové, dynamické, statické). Rovnováha podmínek znamená přerozdělování dopravních ploch v zájmu bezpečnosti všech druhů dopravy, zejména chodců a cyklistů, v zájmu preference veřejné dopravy a také v zájmu dopravy statické. Uspořádání dopravního prostoru má být takové, aby řidiče psychologickou motivací a stavebními opatřeními vedlo k chování z hlediska bezpečnosti žádoucím, zejména k volbě přiměřené rychlosti (nanejvýš rychlosti dovolené) podle zvláštních předpisů.<sup>8)</sup>

<sup>8)</sup> (TP 85, TP 132, TP 135, TP 145).



Fotografie z provozu pořízené většinou v pracovní dny při odpoledních cestách domů

Oslovil jsem investora stavby ŘSD ČR a dále dotčené orgány státní správy silniční správní úřad ve Frýdku-Místku a Policii ČR dopravní inspektorát Frýdek-Místek s dotazy, zda z jejich pohledu tato křižovatka znění normy z roku 2006 naplňuje. Plné znění jednotlivých odpovědi přikládám v příloze. Hlavní části odpovědí:

ŘSD ČR: „U čtyř ramen okružní křižovatky z celkových pěti se jedná o silnice II. a III. třídy, nikoliv místní komunikace. Pohyb chodců a cyklistů byl zohledněn v maximální míře, oproti původnímu stavu

*se jedná o výrazné zlepšení s přechody s dělicími ochrannými ostrůvky a doplněním o prvky pro osoby se sníženou orientací.“*

OD MMFM: „Dle našeho názoru stavba pětiramenné okružní křižovatky splňuje normu ČSN 73 6110/Z1 z pohledů bodů 4.1.1 a čl. 4.1.4.“

PČR DI FM: „Z porovnání realizované stavby a předložené části projektové dokumentace stavby vyplývá, že provedení dílčích částí stavby/stavebních objektů, neodpovídá předložené projektové dokumentaci.

*Odchylné provedení realizované stavby se především týká zřízení míst pro přecházení, místo projektovaných přechodů pro chodce.“*

Územní rozhodnutí stavby bylo vydáno v září 2006, stavební povolení pak v květnu 2010. Jedná se tedy o poměrně starý projekt, který vznikl za jiných podmínek a představ o udržitelné městské mobilitě. Nenaplnění (dle mého názoru) výše uvedených bodů normy tak nelze samotné stavbě, resp. tehdejšímu projekčnímu týmu prakticky vytýkat.

Na odpovědích oslovených institucí a orgánů Vám ale chci ukázat, že ani za tak dlouhou dobu od vydání územního rozhodnutí na tuto stavbu, ani za tolik popsaných koncepcí a plánů na udržitelnou městskou mobilitu a bohužel ani za tolik nehod cyklistů s motorovými vozidly ve vozovce nebo za tolik střetů cyklistů s chodci na chodnících jsme se v přemýšlení o skutečné ochraně zranitelnějších účastníků silničního provozu moc neposunuli. Nadále orgány státní správy zřejmě mají za to, že k ochraně chodců a cyklistů stačí platná legislativa. A jak vidmo, stav nezachrání ani znění normy a výslovně uvedený požadavek na přerozdělení dopravních ploch v zájmu bezpečnosti zejména chodců a cyklistů.

Přitom ze zkušeností ze zahraničí a z dlouhodobé společenské diskuse je zřejmé, že fyzické přerozdělení dopravních ploch pro jednotlivé druhy dopravy u takových staveb má větší vliv na bezpečnost a atraktivitu udržitelných druhů dopravy než preventivní kampaně BESIP a neustálé upozorňování, zda cyklista měl či neměl v době nehody na hlavě helmu.

Na závěr svého dopisu Vás chci požádat o zamyšlení, na kolik jste si jistí, že Vám podřízené nebo ministerstvy spravované organizace a orgány státní správy berou cyklistickou dopravu hlavně ve městech a obcích za plnohodnotný způsob každodenní dopravy. Na kolik tyto instituce usilují o skutečnou ochranu lidí na kole před řidiči motorových vozidel a zároveň nepřehlídí realitu běžných dnů a chrání chodce před cyklisty, kteří jezdí po chodnících, tak aby se vyhnuli společnému provozu s motorovými vozidly na silnicích a místních komunikacích zejména se silnou tranzitní, resp. nákladní dopravou.

Za Váš čas věnovaný dopisu a případnému zamyšlení předem děkuji.

S pozdravem

Josef Laža

PS: Pokud souhlasíte s vyjádřeními, že popisovaná stavba je i z dnešního pohledu postavena s maximálním zohledněním cyklistického provozu, pak si dovoluji dát podnět k úpravě znění bodů

4.1.1 a 4.1.4 normy ČSN 73 6110 a vymazat věty obsahující požadavek „na bezpečnost zejména chodců a cyklistů“. V praxi se tím nic do budoucna nezmění a alespoň to nebude živit naděje na bezpečnější pohyb bezmotorové dopravy hlavně v našich městech a obcích.

#### Přílohy

- 1 – Vyjádření ŘSD ČR vč. přílohy
- 2 – Vyjádření odboru dopravy Magistrátu města Frýdek-Místek
- 3 – Sdělení Policie ČR, dopravní inspektorát Frýdek-Místek

Na vědomí:

Ředitelství silnic a dálnic ČR, [posta@rsd.cz](mailto:posta@rsd.cz)

Magistrát města Frýdku-Místku, [podatelna@frydek-mistek.cz](mailto:podatelna@frydek-mistek.cz)

DI Frýdek-Místek, Policie České republiky – KŘP Moravskoslezského kraje, [fm.di@pcr.cz](mailto:fm.di@pcr.cz)

Správa silnic Moravskoslezského kraje, středisko Frýdek-Místek, [fm.podatelna@ssmsk.cz](mailto:fm.podatelna@ssmsk.cz)

Partnerství pro městskou mobilitu, z.s., [info@dobramesta.cz](mailto:info@dobramesta.cz) (národní cyklokoordinátor)

Moravian-Silesian Tourism, s.r.o., [tomas.novak@mstourism.cz](mailto:tomas.novak@mstourism.cz) (krajský cyklokoordinátor)

Krajský koordinátor BESIP pro Moravskoslezský kraj, [msk.besip@mdcr.cz](mailto:msk.besip@mdcr.cz)

Text otevřeného dopisu zveřejněn na osobním profilu sociální sítě X.