

**.DATUM:** 17.12.2020

**ÚČASTNÍCI:** viz prezenční listina (k nahlédnutí u Ing. P. Gelnara)

**VYHOTOVIL:** Ing. P. Gelnar OD MMB

---

## ZÁPIS Z JEDNÁNÍ KONCEPČNÍ PRACOVNÍ CYKLOSKUPINY

---

### PROGRAM JEDNÁNÍ:

1. Úvod – personální změny / nový cyklokoordinátor
2. Cyklistická doprava na Nové městské třídě (Cejl – Křenová)
3. Přehled činnosti Technické cykloskupiny
4. Prioritizace činností pro rok 2021
  - Citylogistika / Cargo kola
  - Propagace sdílené mobility - bikesharing

Podněty zaslané k bodu č. 4:

#### Kancelář architekta města

- a) Pokračování v „generelu cykloobousměrek“ a to v souladu s TP 179. Ty, které nebude možné vzhledem k požadavkům PČR dnes realizovat alespoň připravit, aby jejich značení mohlo být provedeno, jakmile to bude možné.
- b) Vytipování, příprava a realizace zkušebního úseku ochranného cyklo pruhu. Diskuze nad evaluací tohoto opatření – jak a za jak dlouho bude posouzena bezpečnost atd.
- c) Prověření možného povolení vjezdu cyklistů na některé málo využívané chodnících u zatížených komunikací – např. ve směru do kopce na ulici Drobného od smíšené stezky vedoucí k Mendlově univerzitě a další lokality na základě tabulky podnětů, návrhů členů KCS, či ankety mezi veřejností.
- d) Vyznačení komunikací, na kterých je umožněný provoz cyklistů v městských parcích zejména v Lužánkách.
- e) Doplnění drobných podpůrných opatření pro cyklisty jako například ližiny na schodech mezi ulicemi Josefská (Novobranská) a Benešova, na Leitnerově a dalších.
- f) Přemístění "auto" cyklo stojanů od dolního nádraží na nějaké lepší místo.

### PRŮBĚH JEDNÁNÍ:

#### ad bod 1) Úvod – personální změny / nový cyklokoordinátor

- Úvodem jednání byli členové KCSk v návaznosti na personální změny na OD MMB seznámeni s novým cyklokoordinátorem, pověřeným Radou města Brna vedením KCSk a TCsk Ing. Petrem Gelnarem.

## **ad bod 2) Cyklistická doprava na Nové městské třídě (Cejl – Křenová)**

- Z důvodu technických potíží na straně zpracovatele PD projektu Nová městská třída (Ing. Hruban – PK Ossendorf) nemohla být tato dokumentace řádně projednána.
- Zástupcům KCSK byly představeny dva návrhy vedení cyklistické dopravy na NMT – v hlavním a přidruženém dopravním prostoru. Spolek BrnoNaKole představil návrh vedení v přidruženém dopravním prostoru s návrhem řešení v křižovatkách. Jednotlivé návrhy jsou součástí příloh.
- Po krátkém vyjádření zástupců KCSK k představeným návrhům bylo domluveno, že zástupci své vyjádření zašlou písemně pro doplnění zápisu.

Vyjádření k možnostem vedení cyklistické dopravy v rámci NMT.

### **Kancelář architekta města.**

*„KAM doporučuje v rámci zpracování studie „BRNĚNSKÁ TŘÍDA V ÚSEKU CEJL – KŘENOVÁ“ prověřit vedení cyklistické dopravy v přidruženém dopravním prostoru, a to zejména z důvodu vytvoření bezpečného koridoru pro cyklistickou dopravu chráněného od motorové dopravy. Pro funkčnost tohoto opatření je nutné vést cyklisty v přidruženém prostoru i v místě křižovatek. KAM zároveň upozorňuje na nutnost zajištění důstojného prostoru pro pěší, a to včetně umístění předzahrádek, vyčkávacích prostorů v nárožích křižovatek a zastávek MHD. Cyklistická doprava by měla být výškově oddělená (cca -0,06) od průběžného chodníku pro omezení konfliktů mezi cyklisty a chodci, a to ideálně zkosenou obrubou.*

*KAM zároveň upozorňuje, že tato varianta snižuje komfort a rychlost jízdy „zkušených“ cyklistů, a to především z důvodu ztráty přednosti v jízdě na křižovatkách bez světelného řízení a omezené šířce stezky pro cyklisty, způsobené omezenou šířkou městské třídy a snahou zachovat komfort pro všechny účastníky provozu. Proto nedoporučujeme přijímat toto řešení jako jednotné a univerzální pro všechny městské třídy a vždy přihlídnout k okolnostem daného území.*

*Konkrétně například území Nové Zbrojovky nabízí mimo hlavní třídu dvě bezpečné alternativy pro „méně zkušené“ cyklisty (segregovaná trasa podél Svitavy a průjezd zklidněnou zónou uvnitř území), a proto se KAM v této variantě přiklání spíše k „rychlejší“ infrastruktuře pro zkušené cyklisty tedy jízdním pruhům pro cyklisty.*

*V tomto směru podporujeme vznik obecného generelu, který by tyto otázky řešil koncepčně včetně navazujících úseků.“*

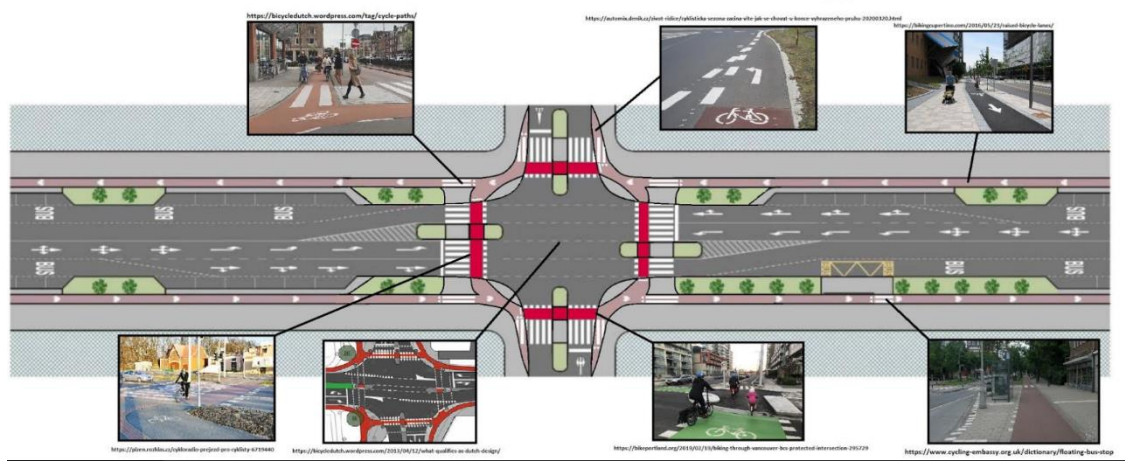
### **BKOM, a.s.**

*Dle předpokládaných intenzit automobilového provozu doporučujeme vedení cyklistické dopravy na Brněnské třídě v přidruženém dopravním prostoru nebo společně ve vyhrazeném pruhu s MHD a to kontinuálně. Dále doporučujeme případně vedení cyklistické dopravy v přidruženém dopravním prostoru oddělit od chodců (výškově, odlišným povrchem) pro větší bezpečnost chodců i cyklistů. Upozorňujeme, že jednosměrné pásy pro cyklisty šířky 1,5m na rozdíl od vyhrazených pruhů s MHD neumožňují vzájemné předjíždění cyklistů. Řešení cyklistů v přidruženém dopravním prostoru a povinnost cyklistů užít tento vymezený prostor bude mít vliv na cestovní rychlost cyklistické dopravy a bude docházet k větší interakci mezi cyklisty a chodci, především na nárožích křižovatek, ale i např. u zastávek MHD, vjezdů či vchodů, což dále může snížit cestovní pohodu jak cyklistů, tak pěších. Na světelně neřízených křižovatkách upřednostňujeme takové vedení cyklistické dopravy po Brněnské třídě, které nedává povinnost cyklistům dát přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím po vedlejší komunikaci.*

### **Brno na kole, z.s.**

*Za spolek Brno na kole požadujeme řešení vedení cyklistů v rámci NMT a ulic podobného charakteru formou fyzicky oddělené infrastruktury včetně řešení křižovatek podle našeho návrhu.*

## VARIANTY VEDENÍ CYKLODOPRAVY – VARIANTA X 3



### Mgr. Marek Lahoda – místopředseda Komise dopravní RMB

Město Brno by na všech svých páteřních cyklotrasách mělo v případě stavebních akcí budovat segregovanou cyklistickou infrastrukturu - tj. bezpečně oddělenou jak od automobilové dopravy, tak od prostoru pro pěší. A to jak na trasách radiálních (např. Štefánikova, Veverí nebo Křenová), tak i tangenciálních (právě projednávaná Nová městská třída). Důvody k tomu jsou následující:

1. **Občané Brna se chtějí po městě bezpečně dopravovat na kole** - viz [průzkum dopravního chování obyvatel Brna](#):
  - 51 % obyvatel využívá kolo již dnes a 36 % by ho využívalo častěji v případě zlepšení podmínek
  - 63 % obyvatel souhlasí, že "pro bezpečnou a snadnou jízdu na kole po Brně jsou nutné oddělené cyklostezky"
  - 56 % se vyjádřilo, že "množství aut v ulicích Brna snižuje mou ochotu jet na kole"
2. Stejně poznatky i ze zahraničí - viz např. [poptávka občanů Berlína po oddělené infrastruktuře](#)
3. Vědecké poznatky dokládají, že:
  - **bezpečná infrastruktura pro kola má pozitivní vliv na celkové zklidnění dopravy a s tím související pokles počtu vážných dopravních nehod**: <https://www.sciencedaily.com/releases/2019/05/190529113036.htm>
  - **světelně řízené křižovatky jsou nejbezpečnější v případě segregace cyklistické infrastruktury**: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847816300705#b0050>
4. Město Brno si ve svém **Plánu mobility** stanovilo **cíl zvýšit podíl přepravní práce vykonané prostřednictvím cyklo dopravy na 6 % do roku 2030 a 12 % do roku 2050**. Toho lze dosáhnout pouze pomocí dobudování páteřní sítě bezpečných, tj. oddělených cyklotras.
5. Nová městská třída je v aktuálním [návrhu nového územního plánu](#) vedena jako páteřní tangenciální cyklotrasa zajišťující obsluhu tohoto rozvojového území Brna cyklo dopravou.

### ad bod 3) Přehled činnosti Technické cykloskupiny

- KCSk byly představeny závěry jednání Technické cykloskupiny ze zasedání 29.9. 2020 a 11.12.2020.
  - **ul. Libušina třída** (most přes ul. Žebětínskou – zastávka Bellova)
  - **ul. Joštova** (úsek Husova – Údolní)
  - **ul. Křenová, Benešova**
  - **ul. Kronova, Novoměstská, Kolaříkova, Vránova**
  - **trasa od VŠ kolejí Pod Palackého vrchem přes Purkyňovu směr centrum**
  - **CS Davidkova**

- **Zastávka Pisárky**
- **KČT Žebětín**
- **ul. Záhřebská – Voroněžská**
- **ul. Renneská třída**
- **ul. Botanická**

#### **ad bod 4) Prioritizace činností pro rok 2021**

##### City logistika / Cargo kola

- Vedoucí oddělení koncepce a strategie rozvoje dopravy Mgr. Iva Rorečková představila za účasti jednatele společnosti Švihé Synku p. Erika Nálepky pilotní projekt týkající se spolupráce této společnosti a jednotlivých poskytovatelů logistických služeb (PPL, DHL, alza.cz, a další) za účelem zásobování a poskytování logistických služeb v širším centru města pomocí Cargo kol.
- Diskutována byla zejména finanční stránka tohoto projektu, který by měl být jako pilotní projekt financovaný z Fondu Mobility.
- Dále se diskuze věnovala obecně trendu CargoKol a dalším projektům např. bezplatné zapůjčení tohoto kola veřejnosti (připravuje Nadace Partnerství)

##### Propagace sdílené mobility – bikesharing

- Z důvodu žádostí firem poskytujících sdílenou mobilitu – bikesharing o podporu ze strany města, byl cyklokoordinátorem představen návrh možnosti společné propagace poskytovatelů v rámci akcí spojených se zahájením cyklistické sezóny.

##### Prioritizace činností pro rok 2021 – podněty Kanceláře architekta města

- a) Pokračování v „generelu cykloobousměrek“ a to v souladu s TP 179. Ty, které nebude možné vzhledem k požadavkům PČR dnes realizovat alespoň připravit, aby jejich značení mohlo být provedeno, jakmile to bude možné.
  - Byly představeny historické souvislosti tohoto řešení.
  - Po krátké diskuzi se KCSK shoduje na nekonzistentnosti požadavků PČR na parametry řešení cykloobousměrek. Z toho důvodu je nutné svolat jednání, které pomůže tyto parametry ujasnit.
  - **KCSK přijala jednohlasně usnesení ve znění:** *„Koncepční cykloskupina požaduje svolání jednání za účasti PČR, OD MMB (samospráva i státní správa), vedení města a Kanceláře architekta města, za účelem stanovení parametrů pro navrhování a stanovení cykloopatření.“*
- b) Vytipování, příprava a realizace zkušebního úseku ochranného cyklo pruhu. Diskuze nad evaluací tohoto opatření – jak a za jak dlouho bude posouzena bezpečnost atd.
  - Po krátké diskuzi se KCSK shodla na projednání tohoto podnětu v rámci jednání svolaného na základě usnesení uvedeném v podnětu a).
- c) Prověření možného povolení vjezdu cyklistů na některé málo využívané chodnicích u zatížených komunikací – např. ve směru do kopce na ulici Drobného od smíšené stezky vedoucí k Mendlově univerzitě a další lokality na základě tabulky podnětů, návrhů členů KCS, či ankety mezi veřejností.
  - Členům KCSK bude zaslána k doplnění tabulka míst/chodníků k prověření možnosti povolení vjezdu cyklistů, vyhotovena na základě jednání KCSK v roce 2017.

- d) Vyznačení komunikací, na kterých je umožněný provoz cyklistů v městských parcích zejména v Lužánkách.
- Po krátké diskuzi se členové KCSk dohodli na prozatímním ponechání současného stavu a doporučuje se bodem zabývat až při řešení návazností na nově vzniklou cykloinfrastrukturu.
- e) Doplnění drobných podpůrných opatření pro cyklisty jako například ližiny na schodech mezi ulicemi Josefská (Novobranská) a Benešova, na Leitnerově a dalších.
- Byl dohodnut stejný postup jako u podnětu c). Bude zaslána tabulka k doplnění.
- f) Přemístění "auto" cyklo stojanů od dolního nádraží na nějaké lepší místo.
- Z důvodu zájmu využití „auto“ cyklo stojanu městskou částí Brno – Královo Pole byly ze strany OD MMB upřesněny podmínky, za jakých je možné umístit stojan v dopravním prostoru.

#### **ÚKOLY:**

#### **PŘÍLOHY:**

- **Prezentace PK Ossendorf – Nová městská třída**