

## Zápis z jednání Komise dopravy č. 1/2021 ze dne 11. ledna 2021

**Přítomní členové:**

Pavel Mokry, Matěj Chmela, Vladimír Benda,  
Oldřich Peprla, Ing. Vladimír Zavřel, Adam Kučerovský

**Hosté:**

JUDr. PhDr. Martin Příborský, EMLE – II. místostarosta ÚMČ Brno-Líšeň

**Program:**

- zahájení Komise dopravy
- projednání bodů předložených členy Komise dopravy a ÚMČ Brno-Líšeň
- diskuze

*Předseda Komise dopravy RMČ Brno-Líšeň konstatuje, že v 17.00 hodin je přítomno všech šest členů komise, která je tak usnášeníschopná a její jednání může začít.*

Matěj Chmela upozornil členy Komise dopravy RMČ na neukázněnost některých řidičů, a to dokonce i profesionálních řidičů autobusů, kteří na některých místech nejenže nedodrží maximální povolenou rychlost, ale dokonce nerespektují pohyb chodců na přechodech. V této souvislosti upozornil například na chybějící přechod pro chodce u zastávky Elplova, kde kvůli absenci přechodu vznikají, jak se sám přesvědčil, kolizní situace. Z následné debaty vyplynulo, že zastávka Elplova opravdu nemá jako jediná v líšeňském sídlišti v blízkosti bezpečné místo pro přecházení chodců, což by se mělo napravit. Už jen kvůli tomu, že silnice je široká a pro starší spoluobčany je cesta přes vozovku nebezpečná.

**USNESENÍ: Komise dopravy DOPORUČUJE RMČ instalaci přechodu pro chodce  
u zastávky Elplova včetně bezpečnostních prvků**

**PRO: 6**

**PROTI: 0**

**ZDRŽEL SE: 0**

Na základě četných podnětů od občanů i členů Komise dopravy RMČ se opět otevřela debata o rozšiřování „Zón 30“ na dalším území Líšně. A to nejen na sídlišti, ale i ve Staré Líšni. „Třicítka“ ve městech navíc začíná být jakousi novou normou, zvláště v evropských metropolích – velké plány má pro letošní rok například Paříž. Jak píše MF DNES z 11. 1. plánuje francouzská metropole rozšířit zóny s maximální povolenou rychlostí třicet km/hod na celou oblast města s výjimkou městského okruhu a pěších zón. Důvodem je bezpečnost. Auto, které jede 30 km/h, zastaví dřív. „Navíc podle odborníků překvapivě taková změna vede i k plynulejšímu dopravnímu provozu. Snížit rychlost na třicet chce na většině komunikací také Brusel, podobné strategie se těší podpoře i ve španělských nebo nizozemských městech,“ píše tisk. V Brně podle dostupných informací má vzniknout zóna 30 v Kohoutovicích a v městské části Brno-sever. Otázkou ale zůstává, jak se k aktivitě, jež by vzešla z líšeňské radnice, postaví Policie ČR, která veškeré úpravy v silničním provozu schvaluje. Argumentem by ovšem měla být v první řadě bezpečnost a zklidnění dopravy v obydlených oblastech. Investice do zavádění zón 30 navíc

nejsou tak nákladné, jako u obytných zón, kde je třeba počítat se stavebními úpravami (viz. příloha Zásadní rozdíly obytná zóna a zóna 30).

**USNESENÍ: Komise dopravy DOPORUČUJE RMČ pokračovat v rozšiřování „Zón 30“ po celém území MČ Brno-Líšeň, prioritně pak v místech, kde je zvýšený pohyb chodců a aut (ulice Jírova, Bednaříkova, Hochmanova, Molákova, Elplova, Masarova, Sedláčkova, Vlkova, Klajdovská, Kubelíkova, Obecká a další)**

**PRO: 6**

**PROTI: 0**

**ZDRŽEL SE: 0**

Adam Kučerovský upozornil na nevalně zakopaný výkop u zastávky Trnkova, který navíc není označen dopravní značkou, čímž hrozí poškození vozidla i v případě, kdy jede řidič nejen maximální povolenou rychlostí, ale i nižší. Kučerovský dále poukázal na propadlou kanalizační vpust' v ulici Wintrova.

### **KOMISE BERE NA VĚDOMÍ**

Po téměř měsíci se Komise dopravy RMČ vrátila k možnému přemístění zastávky autobusů linek 55, 78 a N98 u konečné stanice Jírova. „Pro zkrácení docházkové vzdálenosti mezi zastávkami trolejbusů a autobusů se jeví jako jediná možná varianta přeložení zastávky, která je nyní umístěná ve směru jízdy za křižovatkou, do prostoru bezprostředně před křižovatkou a přechod pro chodce. Jednalo by se o tzv. „zátkovou“ zastávku, kdy není možné autobus v zastávce objíždět,“ napsal Miloslav Jičínský, vedoucí provozního odboru DPMB. Podle Jičínského jsou však pro tuto variantu nezbytné stavební úpravy:

- Mimo komunikaci není dostatek místa pro nástupiště, proto je nezbytné na komunikaci vybudovat 2 metry široké bezbariérové nástupiště délky 20 metrů a výšky 0,16 metru se všemi předepsanými bezpečnostními prvky. A to na komunikaci v místě vyhrazeného pruhu pro cyklisty. Cyklopruh se před zastávkou přerušuje, v křižovatce může zase pokračovat. Obnoví se i v místě nynější zastávky za křižovatkou. V místě nově umístěné zastávky se nenachází žádná uliční vpust', poměry odvodnění komunikace se tak nezmění.
- K zamezení možného objíždění autobusů v zastávce se uprostřed komunikace vybuduje zvýšený dělicí ostrůvek o minimálně stejné délce, jako je délka nástupiště. Vybudováním středního dělicího ostrůvku a zúžením komunikace výstavbou nástupiště se zvýší bezpečnost chodců na přechodu. Při stání autobusu v zastávce se usnadní výjezd vozidlům z bočních ulic. Pro informaci je průměrná doba staničení autobusů v takto frekventované zastávce asi 12 sekund.
- V projektu je vhodné vymezit prostor pro umístění přístřešku pro cestující.

Z názorů členů Komise dopravy RMČ v následné diskusi vyplynulo, že komise ve své podstatě rozhoduje mezi dvěma špatnými řešeními, protože mnohým cestujícím se nelíbí zastávka ve stávající poloze, kvůli silnému provozu v okolí trolejbusové smyčky zase „zátková zastávka“ nebude vyhovovat řidičům. Občanům rovněž může připadat zvláštní, že po více než roce po prodloužení trolejbusové trati a s ní souvisejícími stavebními úpravami, by se zase okolí zastávky Jírova rozkopalo. Není rovněž jasné, jak by do přesunutě zastávky najížděly autobusy, které na stanici Jírova mají konečnou a zároveň z ní po projetí trolejbusové smyčky odjíždějí – v současnosti N98 a kvůli výluce v Ondráčkově ulici také některé spoje linky 55. Podle informací z veřejně dostupných zdrojů navíc společnost KORDIS, koordinátor IDS JMK, uvažuje od letošního května posílit linky 55 a 78 v odpoledních špičkách a to pouze na trase Líšeň, Jírova – Židenice, nádraží a zpět.

**USNESENÍ: Komise dopravy DOPORUČUJE RMČ přemístění zastávky Jírova**

**pro linky 55, 78 a N98 ve směru k zastávce Molákova před křižovatkou ulic  
Novolišeňská x Klajdovská x Bednaříkova k budově trafostanice DPMB a.s.**

**PRO: 0**

**PROTI: 3**

**ZDRŽEL SE: 3**

Z výsledky hlasování Komise dopravy RMČ tedy vyplývá, že komise **NEDOPORUČUJE** přemístění zastávky Jírova k budově trafostanice.

Komise dopravy RMČ upozornila II. místostarostu Martina Příborského na odstavené vraky v líšeňských ulicích, s nimiž se stále nic neděje, přestože už více než půl roku platí novela zákona, která má odstranění takových aut radnicím ulehčit.

**KOMISE BERE NA VĚDOMÍ**




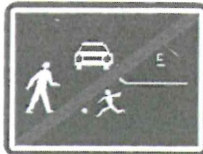
Matěj Chmela požádal, aby byly na některém z dalších jednání Komise dopravy RMČ vyhodnoceny údaje z radaru v ulici Karolíny Světlé.

**KOMISE BERE NA VĚDOMÍ**

*V čase 18.55 hodin ukončil předseda Komise dopravy RMČ lednovou schůzi s tím, že se únorové jednání uskuteční v pondělí 8. února 2021 v tradičním termínu od 17.00 hodin.*

Zapsal Pavel Mokřý  
Ověřil Matěj Chmela

## OBEČNÁ ČÁST

	Zóna 30		Obytná Zóna	
	 č. IP 25a	 č. IP 25b	 č. IP 26a	 č. IP 26b
<b>Stavební úpravy, základní rozdíly</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zachováno členění na vozovku a chodník.</li> <li>• Pro vyšší podporu dodržování rychlostí vozidel vhodné doplnění dopravně zklidňujících opatření a působení na kladný postoj veřejnosti (propagace pomocí kampaní).</li> <li>• Šířky jízdních pruhů pokud možno skromné, střídavé parkování, šikany.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zpravidla nutná přestavba komunikace v celé její šíři na stejnou výškovou úroveň (tzn. odpadá původní členění na vozovku a chodník) a vzniká společná plocha pro všechny druhy dopravy. V principu jde o pojižděný chodník, na kterém je za určitých podmínek povolena jízda a parkování vozidel.</li> </ul>	
<b>Rychlost a chování řidičů</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nejvyšší dovolená rychlost 30 km/h.</li> <li>• Žádoucí je opatrný způsob jízdy.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nejvyšší dovolená rychlost 20 km/h.</li> <li>• Vozidla nesmějí ohrozit chodce, řidič musí dbát vůči chodcům zvýšené opatrnosti, popř. zastavit vozidlo.</li> </ul>	
<b>Umístění Zóny</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vymezené oblasti obce nebo městské části, kde mají komunikace pobytovou funkci a stejně nebo podobné charakteristiky. Je třeba také přiměřeně zohlednit případné nároky HD. Na komunikacích s vyšším dopravním významem než obytné zóny.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ohraničení oblasti obce nebo městské části, kde mají komunikace pobytovou funkci. Svým stavebním provedením musí vzbuzovat dojem, že provoz motorových vozidel zde má jen podřadný význam.</li> </ul>	
<b>Organizace provozu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkování – kdekoliv při okraji vozovky, pokud nejsou žádná místní omezení, při respektování právní úpravy zákona o provozu na pozemních komunikacích.</li> <li>• Přednost v jízdě – doporučuje se celoplošné zavedení přednosti zprava, v odůvodněných případech se úprava přednosti v jízdě řeší pomocí SDZ (např. je-li žádoucí preferovat HD, nebo z důvodů místních poměrů).</li> <li>• Náklady na dopravní značení <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Označení začátku a konce Zóny SDZ č. IP 25a, b</li> <li>◦ Výjezd ze Zóny 30 se řeší jako křižovatka</li> <li>◦ Uvnitř Zóny 30 odůvodněné umístění značek stanovující místní úpravu provozu (přednost v jízdě, jednosměrný provoz apod.)</li> </ul> </li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkování – dovoleno pouze na místech označených jako parkoviště.</li> <li>• Přednost v jízdě <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Nejsou potřeba žádné další dopravní značky</li> <li>◦ Při vyjíždění z obytné zóny na jinou komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě</li> </ul> </li> <li>• Náklady na dopravní značení <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Označení začátku a konce zóny SDZ č. IP 26a, b</li> <li>◦ VDZ pro vyznačení parkovacích míst (podrobněji viz TP 103)</li> </ul> </li> </ul>	
<b>Pohyb pěších a cyklistů</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chodci musí používat chodník, přecházet mohou kdekoliv, vyznačení přechodu pro chodce je zpravidla zbytečné (až nežádoucí).</li> <li>• Cyklisté jsou vedeni společně s automobily na vozovce, v jednosměrných komunikacích zpravidla povolen jejich provoz v protisměru.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Děti si smějí hrát v celé šířce ulice, tj. přímo v prostoru místní komunikace.</li> <li>• Chodci smějí používat místní komunikaci v celé její šířce, nesmějí ale zbytečně omezovat provoz vozidel a musí umožnit vozidlům jízdu.</li> <li>• Pohyb cyklistů je povolen společně s automobily v celém prostoru místní komunikace.</li> </ul>	

Tabulka 1: Srovnání Zóny 30 a obytné zóny – zásady a rozdíly