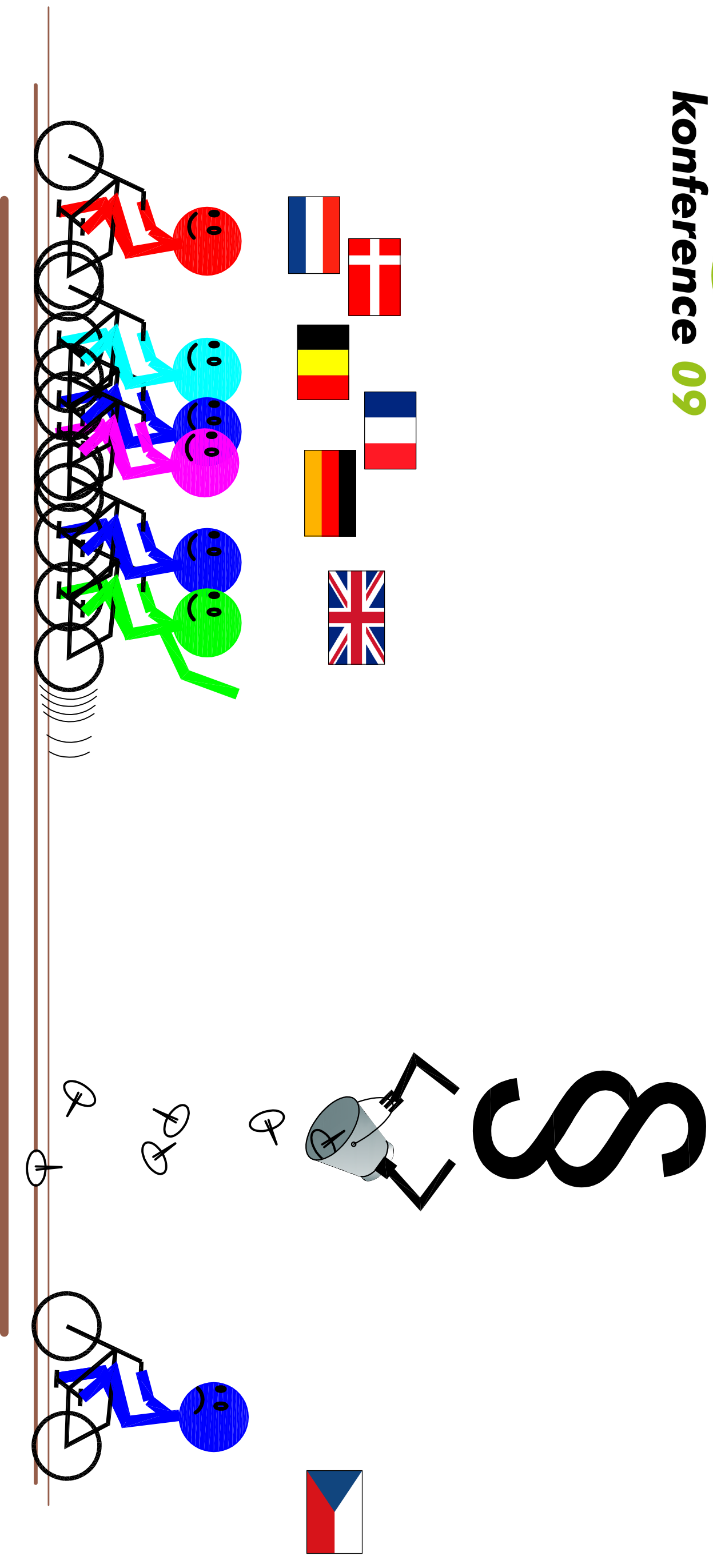


Téma konferenčního dne 26.5.2009


cyklo
konference 09



PROCYKLISTICKÁ LEGISLATIVNÍ OPATŘENÍ
Pracovní podklad - seznam opatření a jejich nutná úprava v odpovídající legislativě resp. technické literatuře

poř. č.	popis	kde	361/2000	30/2001	TP 179	TP 66	TP 133	TP 81	CSN 73 6101	CSN 73 6102	CSN 73 6110	VL 3-krčžovacký	VL 6.1-SDZ	VL 6.2-VDZ
1	Přednost v jízdě vozidlem jedoucím ve vřez. pruhu na směr. Signály	HDP	X	-	X	-	-	X	-	-	-	-	X	-
2	Cyklisté na přelezdu pro cyklisty /zřízení světelnou signalizací - PP	PDP / PP	X	-	X	-	-	X	-	-	-	-	-	-
3	Víceúsekový jízdní pruh	HDP	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	Přikročením izdního kola mimo vřezaný pruh – cykloprotektor	HDP	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5	Místo pro překovárání komunikace - PŘECHOD + PŘE JEZD	PDP/HDP	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	Prostor s preferencí převazující funkce určeno dříve dopravu (obdobu pěší zóny)	PDP/HDP	X	X	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-
7	Legalizace předjíždění bezmotorového vozidla 1 v případě plně čáry	HDP	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	Legalizace jízdy cyklisty nejen při pravé straně vozovky	HDP	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	Preference cyklistů na přelezdu pro cyklisty „ve vřezaných případech“	PDP/HDP	X	X	X	X	-	X	-	X	X	X	X	-
10	Přelezdu pro cyklisty přilehající přechodu pro chodce	PDP/HDP	-	-	X	-	X	-	-	-	-	-	-	-
11	Dvoubarevná soustava se signály pro cyklisty / pro chodce a cyklisty	PDP/HDP	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X
12	Možnost vypuštění „stopčáry“ předsaženého prostoru pro cyklisty (boxu) před přechodem pro chodce	HDP	-	-	X	X	X	X	-	-	-	-	-	-
13	Nepřímé levé odbočení („ah koněm“)	HDP	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14	Jízda ve vřezaném jízdním pruhu	HDP	X	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	Jasnější definice brusle, kolečkového jízde	PDP/HDP	X	X	X	-	-	-	-	-	X	X	X	-
16	Stále pravé odbočení na SSZ krčžovacke	HDP	X	X	X	X	-	-	X	-	-	X	X	-
17	Doplňení VDZ	PDP/HDP	-	X	X	X	X	X	-	-	-	-	X	X
18	Doplňení SDZ	PDP/HDP	-	X	X	X	-	-	-	-	-	-	X	X

Legenda:

X	chybí, je třeba definovat, doplnit
ANO	je již definováno
ANO / X	definováno nedostatečně
HDP	hlavní dopravní prostor
PP	přidružený prostor
SSZ	světelná signalizace
VDZ	vodorovné dopravní značení
SDT	svislé dopravní značení

Návrh legislativních opatření pro cyklistickou dopravu (05/2009)

1. Přednost v jízdě vozidlům jedoucím křižovatkou ve vyhrazeném jízdním pruhu na směrové signály

Současné znění zákona 361/2000 Sb.) **neumožňuje** umístit **samostatné řadící pruhy pro cyklisty** do světelně řízených křižovatek **se směrovými signály**.

Důsledek dnešní úpravy:

V případě směrových signálů a současného umístění cyklopruhů (viz. foto) lze v současnosti tuto situaci řešit pouze oddělenými fázemi v signálním plánu => celkové snížení kapacity křižovatky.

Legislativní změna:

z. 361/2000 Sb.: § o odbočování + signalizované křižovatky

Důsledek legislativní změny:

- ⇒ **zvýšení bezpečnosti v souvislosti s vnímáním cyklisty v prostoru křižovatky, kde dnes v podstatě není chráněn žádným způsobem**
- ⇒ **možnost odbočení přes vyhrazený jízdni pruh + dát přednost vozidlům ve vyhrazeném pruhu (vyhrazený pruh značen i v křižovatce)**
- ⇒ **zvýšení kapacity křižovatky,**



Praha – Rohanské nábřeží : toto vodorovné dopravní značení muselo být odstraněno, z důvodů společných směrových signálů v SSZ (pro motoristy i cyklisty) – pruh totiž nemůže pokračovat křižovatkou aniž by neměl „samostatný signál“. Týká se levého i pravého odbočení.



2. Cyklisté na přejezdu pro cyklisty řízeném světelnou signalizací

Důsledek dnešní úpravy:

Na světelně řízeném přejezdu pro cyklisty má v současnosti cyklista přednost pouze před „kolizním“ směrem v případě plných signálů (v jedné resp. společné fázi). **V případě směrových signálů lze umístit přejezd pro cyklisty pouze za předpokladu, že signály volno budou v oddělených fázích => celkové snížení kapacity křižovatky.**

Legislativní změna:

z. 361/2000 Sb. § o odbočování + signalizované křižovatky + zavedení možnosti umístění oranžového přerušovaného signálu stejně jako je tomu dnes v případě chodců resp. přechodu (doplnění § 70, odst. 2 písm. c) a f) a příslušných prováděcích předpisů - > navazuje úprava vyhlášky č. 30/2001 Sb. + TP 81 /SSZ/)

Důsledek legislativní změny:

- ⇒ **zvýšení kapacity křižovatky,**
- ⇒ **možnost odbočení přes vyhrazený jízdní pruh + dát přednost vozidlům ve vyhrazeném pruhu (vyhrazený pruh značen i v křižovatce)**

Návrh znění doplnění § 70, odst. 2 písm. c) a f) a příslušných prováděcích předpisů:

f) signál "Signál žlutého světla ve tvaru chodce, **cyklisty nebo chodce a cyklisty**", jímž je doplněn signál se zelenou šipkou směřující vpravo nebo vlevo, upozorňuje řidiče, že při jízdě směrem, kterým tato šipka ukazuje, křížuje směr chůze přecházejících chodců, **přejíždějících cyklistů nebo přecházejících chodců s přejíždějícími cyklisty.**



inspirace: Freiburg, Rostock (Německo) na fotografiích jsou však plné signály, v ČR známe pouze oranžového přerušovaného chodce

3. Víceúčelový jízdní pruh

Nový prvek vymezující podélný koridor určený především pro cyklisty, který může zúžit sousední levý souběžný pruh i pod současnou normovou šířku. Víceúčelový pruh mohou užít vozidla, která svými rozměry nemohou využít zúženou šířku původního jízdního pruhu (BUS, N). Jedná se i o pruhy řadící. Rozměrnější vozidla se s cyklisty vzájemně řadí za sebe.

Legislativní úprava: nutno nově definovat (dle, švýcarské, rakouské RVS nebo nizozemské legislativy)
-> navazuje úprava vyhlášky č. 30/2001 Sb. + TP 81 /SSZ/

Důsledek legislativní úpravy:

- ⇒ **integrační opatření napomáhající vnímání společného dopravního prostoru cyklisty i ostatními, především motorizovanými účastníky provozu** (jednotliví uživatelé o sobě vzájemně lépe vědí a chovají se předvídatelněji = sdílení dopravního prostoru)
- ⇒ **nevymezuje tak striktní práva a povinnosti**
- ⇒ **efektivní hospodaření s dopravním prostorem nejen v centrech měst**
- ⇒ **možnost širokého využití (intravilán / extravilán)**
- ⇒ **finančně nenáročné pouze vodorovné značení (prakticky bez svislého)**



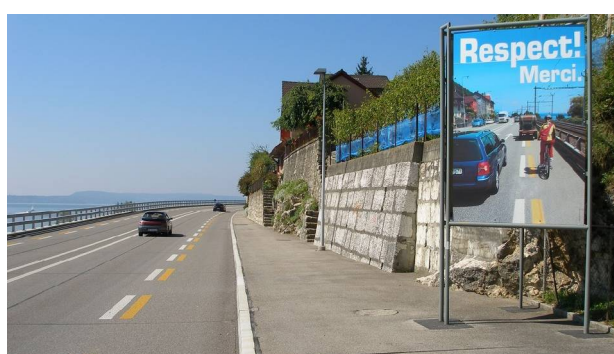
víceúčelový pruh ve vysoce urbanizovaném prostředí (Rakousko, Vídeň)



dopravně zklidněná oblast, průtah obcí (Nizozemí)



ve sběrné komunikaci (Rakousko)



v extravilánu včetně osvěty (Švýcarsko)



v křižovatce sběrných kom. (Švýcarsko)



v extravilánu (Švédsko)

4. Piktogram jízdniho kola mimo vyhrazený pruh – zvýraznění pohybu cyklistů (pracovní název: cyklistický piktogramový koridor - cyklopiktokoridor)

- Integrovaná opatření pro cyklo dopravu
- Efektivní sdílení prostoru cyklisty s ostatními uživateli
- Zlepšení orientace a předvídatelnosti chování všech účastníků provozu

*Legislativní úprava: nutno nově definovat (dle, švýcarské, rakouské RVS nebo nizozemské legislativy)
- > navazuje úprava vyhlášky č. 30/2001 Sb. + TP 81 /SSZ/*

Důsledek legislativní úpravy:

- ⇒ **výrazné zvýšení vnímání cyklisty v hlavním dopravním prostoru (oproti víceúčelovým pruhům i včetně křižovatek)**
- ⇒ **zvýšení bezpečnosti**
- ⇒ **zlepšení orientace všech účastníků**
- ⇒ **dopravní osvěta (v Paříži lze sledovat měnící se způsob chování vůči cyklistům a naopak)**

"**Cyklopiktokoridor**" (snad se najde menší jazykolam, který bude obsahově srozumitelný a nezaměnitelný) je:

- integrovaná opatření cyklo dopravu napomáhající vnímání společného dopravního prostoru cyklisty a ostatními, především motorizovanými účastníky provozu: jednotliví uživatelé o sobě vzájemně lépe vědí a chovají se předvídatelněji = sdílení dopravního prostoru,
- vodorovné dopravní značení, složené z piktogramu cyklisty a směrového znaku, vhodně podkresluje doporučený bezpečný a plynulý průjezd cyklistů danou komunikací, při zachování dostatečných bezpečnostních odstupů,
- dopravní opatření, které velmi efektivně hospodáří s prostorem komunikace a může být provedeno tam, kde kvůli nedostatečné šířce není možné provedení samostatného vyhrazeného jízdniho pruhu pro cyklisty (resp. pro jízdni kola),
- koridor, resp. prostor určený především cyklisty, jehož vyznačením pro účastníky provozu neplynou žádná další práva ani povinnosti jako v případě vyhrazeného jízdniho pruhu pro cyklisty (princip sdílení prostoru),
- opatření, jehož vyznačením se v jízdním pruhu jízdni kolo a osobní vozidlo mohou vzájemně bezpečně míjet a rozměrnější vozidla (BUS, IZS, popeláři atd.) pojíždějí i samotný cyklopiktokoridor; Rozměrnější vozidla se s cyklisty za sebe vzájemně řadí jako v běžném jízdním pruhu,
- opatření, jehož vyznačením je možné řešit průjezd místy, kde legislativa bezproblémově jiné opatření pro cyklisty neumožňuje, například při průjezdu světelně řízenou křižovatkou,



vyznačení hlavní a vedlejší komunikace pomocí piktogramů pro cyklisty (vedlejší koridor je přerušen)



příklad opatření v místě signalizované křižovatky - Francie (Paříž)



příklad naznačení průjezdu do vyhrazeného pruhu společného s vozy BUS - Francie (Paříž)



Lokální zúžení profilu vozovky, kde nelze vyznačit cyklistický pruh, avšak cyklista a vozidlo se stále mohou bezpečně míjet – koridor pro cyklisty lze legálně pojíždět rozměrnějšími vozidly (BUS, HZS, údržba, popeláři atd.) - Francie (Paříž)

5. Místo pro překonání komunikace: PŘECHOD+PŘEJEZD (společný provoz chodců a cyklistů)

Nově definovat tzv. „**Místo pro překonání komunikace se společným provozem** chodců a cyklistů“ Opatření **chybí** v návaznosti na stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem – podél hlavních komunikací – křížení s vedlejšími. Nutno definovat přednost. Provádět s podbarvením.

Možné dvě varianty:

A, příčné čáry značeny jako přechod pro chodce v přejezdu pro cyklisty (Švýcarsko)

B, příčné čáry značeny přerušovanou linií š. 0,125 m (Německo)

Rozdíl je především ve vnímání této značené plochy, kdy A) – je přednost jedoucích vozidel ve vozovce, B) – přednost je na společném prostoru – sloučeném přechodu s přejezdem



Současnost v Uherském Hradišti – přerušovaná stezka a striktní dodržování zákona a předpisů k označování konce a začátku stezky (SDZ vždy při pravé straně) namísto chodníkových přejezdů s předností v jízdě na stezce, pokud je na chodníku stezka vyznačena. Řešení je na úkor bezpečnosti absurdní.



1



2



3

1. Uherské Hradiště: precizně dotaženo řešení přednosti výjezdů z míst ležících mimo PK (cyklista sesedá celkem 17x cca po deseti metrech) – **VELMI ŠPATNÝ PŘÍKLAD ŘEŠENÍ**

2. Praha Podolí: chodníkový přejezd na stezce – **VHODNÉ ŘEŠENÍ**

3. Praha Podolí: ukončení stezky a přechod (běžné řešení pro ČR), dle průzkum 2008 (711 cyklistů za den, z toho 1 sesednul) – **ŠPATNÉ ŘEŠENÍ**, avšak dnešní předpisy striktně nařizují: přechod šířky



4,0m + přejezd š. 3,0m + mezi nimi odstup 0,25m. Jak plynule navázat koridor široký 3,5 metru na šířku 7,5m již nikde není řešeno.

Legislativní úprava: nutno nově definovat - > navazuje úprava vyhlášky č. 30/2001 Sb. + TP a ČSN

Důsledek legislativní úpravy:

V současnosti řešeno pouze přechody pro chodce - cyklisté tato místa musí překonávat jako chodci a jízdní kolo tedy vést. Pro umístění přejezdu pro cyklisty podél přechodu pro chodce jsou komplikované prostorové nároky a ohrožena samotná přehlednost a bezpečnost při změně režimu stezky: změna ze společného provozu na oddělený (dle značení na PK: C9 na C10).

V případě vyšších intenzit cyklistů na stezce než na komunikaci, která se s stezkou kříží, přestávají cyklisté jízdní kola na přechodech vodit a v drtivé míře porušují předpisy.

Praktický dopad:

- ⇒ **snížení prostorových nároků (dnes min. 6 m, nově min. 3 m),**
- ⇒ **zlepšení přehlednosti a srozumitelnosti – jasné vymezení a vypovídací schopnost značení a reálnému chování všech uživatelů PK,**
- ⇒ **zvýšení bezpečnosti,**
- ⇒ **nižší náklady.**



přechod s přejezdem (Švýcarsko)



přechod s přejezdem (Německo, Drážďany)



přechod s přejezdem Rakousko



Polsko

6. Prostor s preferencí převažující funkce určitého druhu dopravy (obdobá pěší zóny)

Nadřazenost pohybu je dána příkazovým značením. Nepreferovaná postavená skupina uživatelů musí dbát zvýšené opatrnosti, nesmí ohrožovat a omezovat (20 km/h apod.).

Legislativní úprava: nutno doplnit vyhlášku č. 30/2001 Sb. pro příkazové značky + doplnění VL, TP. Zvážit zavedení tzv. doporučených stezek (hranatá IP s vyobrazením odpovídajícího symbolu)



Německo - převažuje pěší doprava, cyklisté vjezd povolen,

Rakousko – vyhrazený BUSpruh s povoleným provozem cyklistů



Německo – příklad primárního pohybu, který je určen bezmotorové dopravě - místní obsluze, resp. mopedům atd. je však vjezd povolen.

Důsledek legislativní úpravy:

- ⇒ **zdůraznění primární funkce komunikace, prostoru**
- ⇒ **výraznější a jasnější právní dopad při řešení kolizí apod.**
- ⇒ **zvýšení bezpečnosti na těchto komunikacích**

V ČR se již takovéto značení resp. dopravní režim z logiky věci objevuje, avšak nemá oporu v současné legislativě (Bedihošť, Pardubice – viz níže). Na stezku pro chodce nebo cyklisty nemá mít vjezd žádné jiné vozidlo, pro které není určena, a to bez výjimky.



Bedihošť, Prostějov



Pardubice, komunikace podél Labe

7. Legalizace předjíždění jednostopého vozidla i v případě plné čáry

Stejně jako je možné přes podélnou čáru souvislou „V1a“ objíždět vozidlo které stojí, nebo je odstaveno, mělo by být možné předjíždět vozidlo, alespoň nemotorové a motocykl bez postranního vozíku.

Důsledek legislativní úpravy:

⇒ **především plynulost dopravy**

Legislativní úprava:

doplnit v 30/2001: §18 a) k textu V 1a doplnit totéž, co je u B 21a "Zákaz předjíždění" tj. **„Nemotorové vozidlo a motocykl bez postranního vozíku lze předjíždět“**.

Příklad:

V případě komunikace ve stoupání, kde se cyklista může pohybovat rychlostí i kolem 5-10 km/hod a je zde vyznačena podélná čára souvislá tj. zákaz předjíždění, je narušena plynulost dopravy pokud tudy jede cyklista nebo motocykl s nízkým obsahem, resp. moped a vozidlo za ním striktně dodržuje zákaz předjíždění.

Výjimka samozřejmě platí za dodržení předpisů o předjíždění.

8. Legalizace jízdy cyklisty nejen při pravé straně vozovky

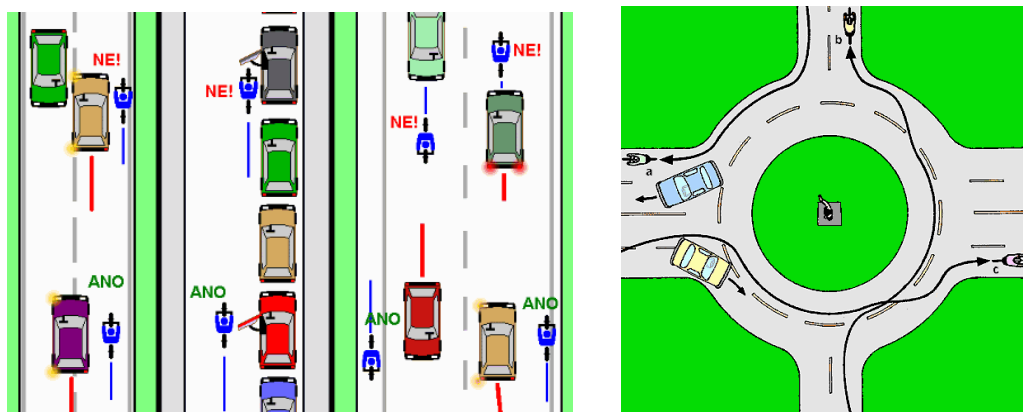
V zákoně chybí výjimka, že v případě úzkých šířkových poměrů, se cyklista nemusí pohybovat při pravém okraji. Právě v takovýchto situacích často dochází ke kolizím, kdy cyklisté v podstatě nabízejí prostor automobilistům pro předjetí, avšak fyzicky to není možné.

Důsledek legislativní úpravy:

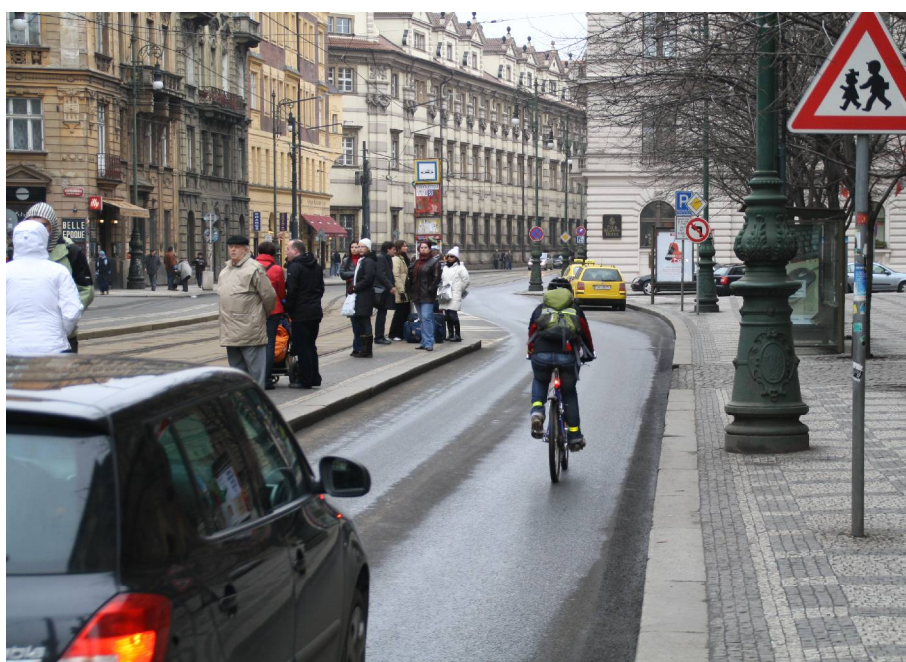
- ⇒ **bezpečnost samotných cyklistů** (jízda podél parkovacího pásu, okružní křižovatkou, mezi chodníkem a nástupním ostrůvkem -viz. foto, jízda v případě, že to nedovoluje stav komunikace (uliční vpusti s podélnými vtoky ve směru jízdy),
- ⇒ **předvídatelnost chování,**
- ⇒ **zrovnoprávnění cyklisty v pozici, kdy má s ostatními stejnou rychlost (okružní i běžná křižovatka, apod.**

Legislativní úprava:

doplnit ve výše popsaném smyslu zákon 361/2000 Sb.: § 57 odst. (2)



Praha – správná jízda podél nástupního ostrůvku zastávky Staroměstská = jízda při pravém okraji je nebezpečná



Praha – zastávka Staroměstská

9. Preference cyklistů na přejezdu pro cyklisty „ve vyznačených případech“

V případech, že je například vysoká intenzita provozu cyklistů nebo je třeba upozornit na cyklisty v hlavním dopravním prostoru a místo je např. nepřehledné, je vhodné na křižující cyklisty upozornit např. dodatkovou tabulí (viz. fotografie níže).

Důsledek legislativní úpravy:

⇒ **všeobecné zvýšení bezpečnosti dopravy**

Legislativní úprava :

doplnit zákon 361/2000 Sb.: § 57 resp. § 58 ve smyslu § 54 (chůze a přecházení) a odpovídající technické předpisy (VL, TP pro DZ):

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 příježdějících vozidel nedonutí jejich řidiče ke změně směru nebo rychlosti jízdy.

Vozidlo ve vozovce: s výjimkou řidiče tramvaje musí umožnit cyklistovi, který je na přejezdu pro cyklisty nebo jej zřejmě hodlá použít, nerušené a bezpečné přejetí vozovky; proto se musí řidič takového vozidla přibližovat k přejezdu pro cyklisty takovou rychlostí, aby mohl zastavit vozidlo před přejezdem pro cyklisty, a pokud je to nutné, je povinen před přejezdem pro cyklisty zastavit vozidlo.



Hamburg



Dánsko



Pardubice





10. Přejezd pro cyklisty přiléhající přechodu pro chodce

Důsledek legislativní úpravy:

- ⇒ **Snížení prostorových nároků**, které mají často za následek nemožnost realizace. Je třeba definovat prostor ve vozovce navazující na stezku oddělenou (vzhledem ke stísněným poměrům nelze realizovat přechod s přejezdem v plných šířkách /což činí = 7,5m/ a je tedy často nerealizovatelné).
- ⇒ **Snížení finančních nároků**

Legislativní úprava : doplnění do technických předpisů (VL, TP)



Lužice (Hodonínsko) – dnes je toto provedení česká legislativa nezná, avšak funguje a provádí se. Pro vyšší zřetelnost by měl být cyklistický přejezd navíc podbarven - červeně. [1]



Rakousko (Vídeň)



Dánsko



Pardubice



Dánsko

11. Dvoubarevná soustava se signály pro cyklisty / pro chodce a cyklisty

Přesněji definovat možnost vypuštění žlutého signálu z třibarevné soustavy. V současnosti se užívá „zejména“ třibarevné soustavy (§70, odst 1.), což limituje užití dvoubarevné soustavy.

V některých případech není nutné třibarevné soustavy, navíc na samostatném sloupku SSZ. V současnosti je to pouze věc individuálního přístupu příslušného silničního správního úřadu nebo PČR.

Legislativní řešení:

Doplnit ve výše a níže popsaném smyslu § 70, odst. 1.

Důsledek legislativní úpravy:

- ⇒ **snížení finančních nároků,**
- ⇒ **snížení počtu fyzických překážek v prostoru (sloupky, pokud není SSZ na výzvu**



Praha (Těšnov): dle souč. legislativy nelze umístit dvoubarevnou soustavu pro cyklisty

Pardubice: realizováno



inspirace - Dánsko

12. Možnost vypuštění „stopčáry“ předsazeného prostoru pro cyklisty (boxu) před přechodem pro chodce

Dnes je možné „stopčáru“ umístit na výjimku až na min. 0,25m od přechodu (nutno však přepočítávat SSZ).

Legislativní řešení: doplnit TP a VL

Praktický dopad:

- ⇒ **zkrácení mezičasů průjezdu cyklistických účastníků křižovatkou,**
- ⇒ **předsazení před jízdním pruhem pro automobilová provoz**
- ⇒ **nízké náklady.**



inspirace Francie (Paříž)



ČR (Praha) - ul. Pobřežní



Francie (Paříž)



13. Nepřímé levé odbočení („tah koněm“)

Nepřímé levé odbočení prostřednictvím najetím do čela zprava přicházející komunikace. Využití především ve světelně řízených a rozlehlých křižovatkách.

Legislativní řešení: doplnění do TP, ČSN

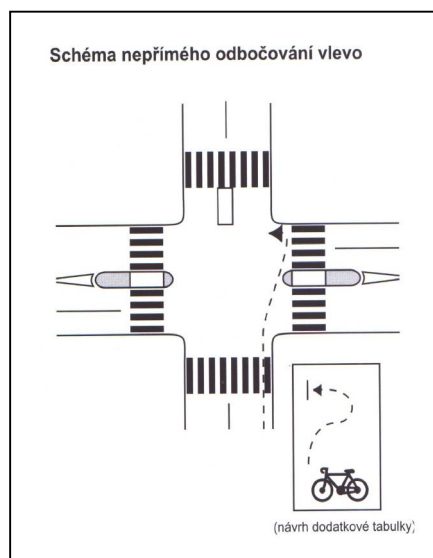
Odůvodnění: Chybí definice, podmínky možnosti umístění v TP a ČSN

Praktický dopad: V rozlehlejších křižovatkách a kde nejsou prostorové podmínky pro cyklistické řadící pruhy lze navrhnout tzv. nepřímé levé odbočení (tah koněm).

- ⇒ **bezpečnost**
- ⇒ **efektivněji řízená křižovatka**
- ⇒ **nižší náklady**



Rakousko, Vídeň - vnitřní okruh: Ring x Mariahilferstrasse,



4x Dánsko





14. Jízda ve vyhrazeném jízdním pruhu

Definovat vzájemné předjíždění v rámci vyhrazeného pruhu

Příklady: 1, Pokud je šířka pruhu taková (min. 2,0m, např. Břeclav), že se cyklisté v rámci pruhu mohou předjíždět, aniž by z pruhu vyjeli, mohou tak učinit (dnešní legislativa toto nedefinuje).

2, V případě, že šířka pruhu neumožňuje předjetí pomalejšího uživatele (cyklisty) může být předjíždějící manévr provést v případě, že budou dodrženy všechny předpisy §12 a §14 o jízdě v jízdních pruzích a ve vyhrazených jízdních pruzích (ad. bod 7 výše).



vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (Břeclav)



BUS + cyklo (Muenster)



Praha – ul. Korunní





15. Jasnější definice bruslaře, kolečkového lyžaře... - odstranit rozpory

Nově definovat bruslaře, kolečkového lyžaře jako zvláštní kategorie včetně práv a povinností s možnostmi nebo nemožnostmi využívat jednotlivé druhy zařízení pro všechny ostatní účastníky provozu na PK.

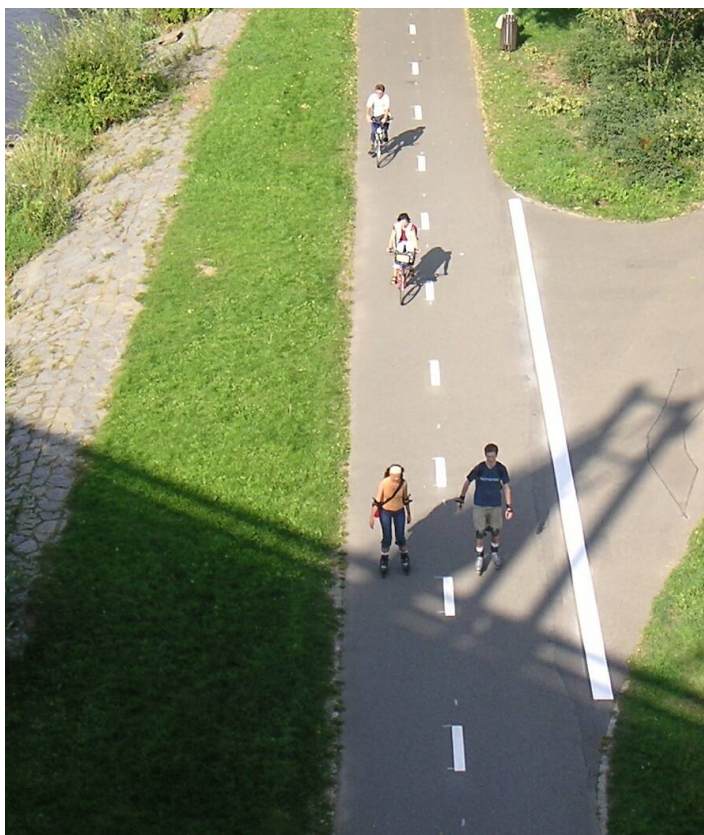
Legislativní řešení: Nově definovat v zákoně 361/2000 Sb. a prováděcí vyhlášce 30/2001 Sb. (a taktéž novou příkazovou a doporučující značkou?) - doplnění §2(j) / §11(1)

Odůvodnění: S ohledem na rychlost a reakčních dob (obtížné brždění méně zdatných uživatelů bruslí) není vhodné bruslaře vždy považovat za chodce, jak je tomu v současném znění z. 361/2000 Sb.

Praktický dopad:

- ⇒ **Zvýšení odpovědnosti uživatelů bruslí, kolečkových lyží atd.,**
- ⇒ **jasnější definice vztahů s ostatními uživateli.**

Bruslař je dnes legislativou definován jako chodec s tím, že na stezkách pro cyklisty může používat práv cyklisty. Na jiné pozemní komunikaci se však má chovat jako chodec (včetně absurdní jízdy při levém okraji vozovky – rychlosti se sčítají). Konkrétně zákon 361/2000 Sb. stanovuje stranu pro chůzi pouze v případě vozovky bez chodníků (vlevo) a v případě přechodů pro chodce (vpravo). V případě stezek pro chodce a cyklisty není strana vůbec určena pro žádného z účastníků. Nezávisle na legislativě a s ohledem na tradici, zvyklosti a osobní zkušenosti považujeme na bezmotorových komunikacích za nejbezpečnější pohyb respektující pohyb u pravého okraje komunikace. Tím totiž dochází k oddělení protisměrných pohybů a tím i k minimalizaci času i prostoru potřebného pro míjení účastníků (zjednodušeně řečeno by se odehrávalo jen předjíždění rozdílem rychlostí, nikoli protisměrné vyhýbání součtem rychlostí). Naopak při striktním dodržování zákonných pravidel dochází k naprosto chaotickému proplétání všech účastníků.



Praha Braník



16. Stálé pravé odbočení ve světelně řízené křižovatce

V případě průběžného pruhu, kde nedochází ke kolizi s jinými směry, umístit tzv. stálý signál „volno“ (stále pravé odbočení).

Legislativní řešení:

- ⇒ *Nově definovat v zákoně 361/2000 Sb. a prováděcí vyhlášce 30/2001 Sb. v částech o světelně řízených křižovatkách signálech,*
- ⇒ *doplnění do VL*
- ⇒ *doplnění do odpovídajících TP*

Odůvodnění:

- ⇒ *u bezkolizního směru není důvodu mít signál stůj za předpokladu přednosti v případě umístěného přechodu pro chodce*
- ⇒ *kapacita křižovatky pro cyklistickou dopravu*
- ⇒ *zjednodušení signálního plánu, signalizace*



Německo

17. Příklady nového nebo upraveného dopravního značení

Legislativní řešení: po odpovídajícím definování v 361/2000 Sb. nových prvků a opatření (dopravního značení) doplnění do:

- prováděcí vyhlášky č. 30/2001 Sb.
- TP a VL (technických podmínek vzorových listů)



Společné přechody s přejezdy - křížení stezek se smíšeným provozem



piktogramy cyklistů i mimo jízdní pruhy (zvýraznění pohybu)



doporučená komunikace pro cyklisty (nová IP xx)



slepá s výjimkou cyklistů (IP xx)



zmenšené velikosti DZ, dodatkové tabulky



piktogramy mimo jízdní pruhy včetně jejich velikostí pro různé situace (společně v BUSpruhu apod.)



Svislá návěstidla pro cyklistickou dopravu na portálech DZ

Připravil:

Ing. Květoslav Syrový, tel. 731 990 760, syrovky.k@centrum.cz

Fotografie a spolupráce:

Tomáš Prousek, Ing. arch. Cach www.prahounakole.cz, CDV Brno