

Integrace cyklistické dopravy aneb Vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty

Ing. Jaroslav MARTINEK
Ing. Květoslav SYROVÝ
Ing. arch. Tomáš CACH

1 KDE JE PROBLÉM?

Ve dnech 26.–27. 5. 2009 proběhla ve Špindlerově Mlýně odborná část Cyklokonference (www.cyklokonference.cz), kdy jedním z témat byla otázka podpory realizace cyklistických pruhů v hlavním dopravním prostoru. Veřejnost i samotní její zástupci, si totiž při sousloví „cyklistická infrastruktura“ vybaví většinou pouze „cyklostezky“. Důsledkem je, že i na půdě leckteré projektové kanceláře se často bez dlouhého váhání vybaví účel jednostranný: oddech, rekreace, sport = doplňková záležitost. Proto základním posláním daného tématu je změnit tento pokřivený náhled na cyklistickou dopravu a nastínit možnosti řešení dané problematiky.

Cyklistická doprava je v uličním prostoru ovlivněna a limitována ostatními druhy dopravy, zejména automobilovou dopravou a peším provozem, její plánování a pochopení vztahů k peššímu provozu a motorové dopravě vyžaduje zohlednění psychologie chování cyklisty v konkrétních situacích (navrhování z pohledu uživatele). Základními požadavky na cyklistickou infrastrukturu ve městech jsou její **spojitost – ucelenost a logika** dopravní sítě s vhodným řešením uzlů (křižovatek), **přímost spojení, bezpečnost, komfort**, případně atraktivita prostředí. Pokud jsou všechny tyto parametry příznivé, lze dosáhnout v městském prostředí podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce 20–50 % (v nizozemských městech), přičemž za maximum je považováno 55 %. Zatímco i v německých městech se podíl cyklistické dopravy pohybuje v rozmezí 30–40 %, v cyklisticky významných městech ČR (Pardubice, Hradec Králové, České Budějovice) je to jen 10–20 %.



Vyhrazené řadící pruhy pro cyklisty před křižovatkou – Praha, Švábký
Foto: Tomáš Cach

Můžeme ale o našich městech napsat, že nepodporují cyklistickou dopravu, že nemají zpracovány generely cyklistické dopravy, že se nesnaží získávat finanční prostředky ze



Cyklistické pruhy na silnici – Uherské Hradiště

Foto: Jaroslav Martinek

Strukturálních fondů EU, či z SFDI? Ve většině případů musíme říci, že je vidět snahu o podporu cyklistiky, ale otázka je, zda opravdu nejsou při podpoře cyklistické dopravy tak o 10 let pozadu za Evropou. Kde je problém?

V podmínkách českých měst lze pozorovat snahu o striktní oddělení cyklisty od ostatní dopravy. V Evropě se ale od daného systému již opustilo a kromě výstavby cyklostezek je dán i prostor pro realizaci vyhrazených jízdních cyklistických pruhů v hlavním dopravním prostoru. Jednoznačným důvodem je právě bezpečnost. S vyšším počtem separovaných koridorů roste požadavek na technické parametry, bezpečnostních odstupů, logicky se zvyšuje počet kolizních míst a v závislosti na omezeném uličním prostoru mnohdy dochází až k absurdním řešením. Z tohoto se poučili právě naši západní kolegové (např. Francie, Německo, Švýcarsko, Rakousko ad.), kteří začali sběrné automobilové komunikace přebudovávat na městské třídy a bulváry s částečně sdíleným prostorem. Cyklista je zde plnoprávně integrován. V 70. letech 20. století byla automobilová doprava nedotknutelná, intenzity cyklistů klesaly, chyběla pro ně potřebná infrastruktura. Její rozvoj mohl nastat až po podpoře této dopravy ze strany státu a měst, zejména výstavbou komunikací, integrací cyklistů do dopravního proudu. Průzkumy a vyplňování dotazníků potenciálními cyklisty, které tomu předcházely, odhalily skutečnost, že cyklista ve městě vždy hledá nejrychlejší spojení k cíli; čas, vynaložená energie a bezpečnost jsou pro něho na prvním místě. Pokud cyklistická infrastruktura není navržena s ohle-

dem na tyto podmínky, cyklisté ji často nevyužívají, volí jinou trasu, vyhýbají se těm křižovatkám, kde ztrácí příliš času čekáním na světelnou signalizaci, případně volí jízdu na červenou.

2 NEBOJME SE VYHRAZENÝCH JÍZDNÍCH PRUHŮ PRO CYKLISTY

Vyhrazené jízdní pruhy jsou **základním integračním opatřením cyklo dopravy** v hlavním dopravním prostoru, který vhodně přerozdělují tak, aby byla cyklistům poskytnuta při průjezdu ve zovzduch dostatečná ochrana (vymezen vlastní prostor) a zároveň optimalizována plynulost jízdy všech vozidel (tedy motorových i bezmotorových). Pokud má být v souladu s přijatou dopravní koncepcí splněn požadavek na rozvoj cyklo dopravy, je žádoucí postupně plošně vytvářet příznivější městské prostředí pro možnost dopravní obslužnosti formou cyklo dopravy. Na rozdíl od rezidenčních, zklidněných či rekreačních zón je na většině významných komunikací (městské třídy, bulváry, hlavní průtahy obcemi apod.) potřeba integrovat prvky cyklistické infrastruktury, nejčastěji právě formou vyhrazených jízdních pruhů. Ty se totiž zpravidla jeví jako nejvhodnější s ohledem na bezpečnost a plynulost provozu vzhledem ke komplexnímu posouzení charakteru městského prostředí, náročnosti časoprostorové i ekonomické během výstavby i údržby a intenzitám provozu jízdních kol.

Pro ověření vhodnosti návrhu můžeme též postupovat podle pěti kritérií pro rozhodnutí o způsobu vedení komunikace pro cyklisty v území zastavěném nebo určeném k zastavění dle TP 179.

Funkční skupina místní komunikace není překážkou návrhu, pokud automaticky pomine místní komunikace funkční skupiny A. U všech ostatních typů místních komunikací je možný nebo vhodný vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty. To se týká i silnic I., II. a III. třídy, které se v obcích posuzují jako místní komunikace funkční skupiny B, tak dle stejných TP podle ČSN 73 6110. V zónách s omezenou rychlostí do 30 km/h či vyšším stupněm zklidnění je zpravidla vyznačení vyhrazených jízdních pruhů zbytečným, resp. nežádoucím oddělením provozu cyklistů s ohledem na vhodnost celkového společného sdílení prostoru.

Intenzity a návrhové rychlosti (popřípadě nejvyšší dovolené) motorových vozidel – příliš nebrání **zřízení cyklistického pruhu**, neboť až na výjimky nepřesahuje maximální dovolená rychlost 50 km/h. Pokud jsou intenzity a dovolené rychlosti motorových vozidel vyšší, je nutné realisticky vyhodnotit alternativní možnosti nabídky pro cyklodopravu. S ohledem na zpravidla nejvyšší dopravní atraktivitu trasy komunikace a urbanistický charakter prostředí se zpravidla přesto, resp. právě proto jako neúčelnější jeví vyznačení vyhrazených jízdních pruhů na této komunikaci, optimálně v kombinaci s nabídkou jiné objížděné trasy či možnosti jízdy v přidruženém prostoru. Alibistické ignorování dopravního chování uživatelů cyklodopravy s požadavkem dobré časové dostupnosti a spolehlivosti vede především k tomu, že jsou cyklisté na dotčené komunikaci méně chráněni.

U prostorových možností často nastává problém neochoty dotčených orgánů a institucí (příslušného odboru dopravy, dopravní policie, provozovatele veřejné dopravy a dalších) k přerozdělení dopravního prostoru. Toto opatření přitom zpravidla vede k žádoucímu zklidňování motorové dopravy a zároveň se tak mnoha případech získá dostatek prostoru pro zřízení vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty. Pokud se jedná o rekonstrukci, případně o novostavbu, tak v rámci širkových parametrů zřízení vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty nemusí být problémem, pokud byl požadavek na integraci vyhrazených jízdních pruhů deklarován již v zadání projektu, resp. pokud byla komunikace původně „dostatečně předimenzována“. Naopak při současné tendenci ke zklidňování motorové dopravy často dochází k nevhodné situaci, kdy jsou jízdní pruhy zúženy (a s nimi celá vozovka), aniž by byl souběžně vznesen požadavek na integraci prvků cyklistické infrastruktury – dodatečné doplnění vyhrazených jízdních pruhů tak zpravidla není možné vůbec, nebo za cenu významných komplikací a vícenákladů. V takovéto situaci je žádoucí alespoň zabránit vzniku úseků, kde by v rámci jednoho jízdního pruhu (využívaným všemi vozidly včetně jízdních kol) nebylo možné bezpečně míjení motorových vozidel a jízdních kol. V případě legislativních změn zde navíc v budoucnu bude možné doplnit integrační řešení formou tzv. „víceúčelových jízdních pruhů“, běžných v mnoha jiných evropských zemích.

Funkce cyklistické trasy je v případě významných městských komunikací prakticky vždy dopravní, přičemž lze jednoznačně konstatovat, že optimálním místem vedení této trasy je obvykle hlavní dopravní prostor místní komunikace. Pokud se zde spíše výjimečně vyskytuje významný podíl rekreační funkce, je vhodné **zvážit možnosti doplnění vedení této trasy i v přidruženém prostoru s ohledem na rekreační vazby**. Křižovatky je pak opět v zájmu bezpečnosti a plynulosti provozu vhodnější řešit převedením jízdního pruhu pro cyklisty hlavním dopravním prostorem.

Zřízením vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru dochází zpravidla ke **zúžení jízdních pruhů pro motorovou dopravu**. Tím se sníží její rychlost a tím i vzájemný odstup vozidel, čímž naopak dojde k zvýšení plynulosti jízdy a propustnosti komunikace, která je nejvyšší při rychlostech od 30 do 50 km/h. Dále se vedle motoristů objevují cyklisté, jedoucí paralelně ve svém vlastním pruhu, často srovnatelnou rychlostí. **Motoristé i cyklisté se tak začnou vzájemně více vnímat jako spoluúčastníci, tj. rovnocenní účastníci v dopravním prostoru**. Postupně si na sebe lépe zvyknou, začnou se více respektovat a naučí se spolu lépe vycházet. Podstatnou výhodou těchto pruhů je relativní jednoduchost jejich zřízení – jedná se pouze o vodorovné a svislé dopravní značení, někdy může být nutná rekonstrukce povrchu vozovky. Komplikací pro vybudování vyhrazených pruhů jsou až stavební úpravy související většinou s nutností rozšíření vozovky. Součástí řešení provozu v hlavním dopravním prostoru jsou i opatření na křižovatkách, kde se musí především zajistit bezpečné odbočení cyklistů vlevo. Toto se řeší nejčastěji předsunutou stopčarou pro cyklisty („prostor pro cyklisty“: V 19) před automobily. Cyklista je zcela vpředu a rozjíždí se tak do křižovatky první. Během čekání je více chráněn před emisemi a prachovými částicemi motorových vozidel, pro motoristu není „schován“ ve slepém úhlu a při neagresivním rozjezdu bývá rychlejší než motorové vozidlo. Jiným možným řešením je nepřímé levé odbočení.

3 PRŮJEZD KŘÍŽOVATKOU V HLAVNÍM DOPRavním PROSTORU

Průjezd cyklistů křižovatkami se v naprosté většině případů odehrává v celé délce v hlavním dopravním prostoru, výjimku tvoří pouze přejezdy stezek vedoucích v přidruženém pro-



Brno, Pisárky

Foto: Tomáš Cach

storu. V Česku většina křižovatek zpravidla neobsahuje žádná zvláštní opatření pro jízdní kola – ta se pak při průjezdu chovají jako ostatní vozidla. U významnějších komunikací, které především v intravilánu fungují jako hlavní uliční dopravní osy, je vhodné integrovat prvky cyklistické infrastruktury, které pomáhají bezpečnějšímu a plynulejšímu provozu motorových i bezmotorových vozidel tím, že lépe přerozdělují jejich společný dopravní prostor.



Opava, ul. Ratibořská; I/56

Foto: Dušan Vaculík

4 POROVNÁNÍ JÍZDY V PŘIDRUŽENÉM A HLAVNÍM DOPRavním PROSTORU

V závislosti na vedení cyklistické komunikace v daném koridoru v hlavním dopravním či přidruženém prostoru se významně mění způsob jízdy, cestovní rychlost a celková atraktivita cyklodopravy. Ve významných uličních profilech v intravilánu, zvláště pak širším centru měst, se v českém prostředí jako nejvýhodnější jeví využívání integračních opatření v hlavním dopravním prostoru formou vyhrazených jízdních pruhů, resp. zvýšenými pásy přimknutými k vozovce se zachováním přednosti v jízdě.

Segregované stezky začínají, resp. končí společně s přidruženým prostorem, v lepším případě překonávají hlavní dopravní prostor přejezdem pro cyklisty. Právě v těchto místech nutně dochází ke kontaktu cyklisty s ostatními účastníky silničního provozu, především s motoristy. Zde nastává jeden paradox, který ve svém důsledku snižuje bezpečnost jízdy na kole po městě při budování segregované cyklistické infrastruktury. V úsecích vedených v přidruženém prostoru je od motorové dopravy cyklista více ochráněn, avšak v místech křížení s pozemními komunikacemi či na zbytku uliční sítě je tomu právě naopak. Při relativně vysokém rozsahu segregovaných stezek si motoristé snáze odvyknou přítomnosti cyklistů na komunikacích. Následně pak ve společném provozu motorová a bezmotorová uživatelé často neví, jak se správně chovat. V českém prostředí není nikde vybudována takto hustá síť cyklostezek. Vzhledem ke zpravidla omezenému prostorovému a finančním podmínkám jsou tendence k budování tvrdě segregovaného subsystému cyklodopravy naprosto nereálnou vizí. Snaha o zvýšení bezpečnosti pro městské cyklisty musí být prováděna především pomocí integračních opatření namísto budování cyklostezek za každou cenu.