

Víceúčelové pruhy

Publikováno: 28. 2. 2011

Abstrakt

V České republice začíná stoupat zájem o vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru podobně, jak je tomu již dlouho v mnoha státech EU (Nizozemí, Francie, Německo, Rakousko, atd.). Tato varianta působí velmi perspektivně, neboť kromě klasického a známého jízdního pruhu pro cyklisty je možné využít i variantu tzv. víceúčelového pruhu. Tento pruh je při splnění určitých vstupních podmínek (intenzita provozu a procentní zastoupení těžké dopravy) možné zřídit i při poměrně skromných šířkových parametrech hlavního dopravního prostoru (šířka mezi obrubníky 7,00-8,50 m). Základní filozofií řešení není stavba nových drahých zpevněných ploch, nýbrž účinnější využití ploch existujících, a to hlavně úpravou vodorovného dopravního značení.

Klíčová slova: víceúčelový pruh, vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru, rezerva pro rychlý rozvoj cyklistické infrastruktury.

Úloha plánování nabídky cyklistické infrastruktury

Rozvoj cyklistické dopravy (dopravní politikou vítaný a žádoucí) je limitován existencí vhodné infrastruktury. Nikoli náhodou v zahraničních příručkách pro navrhování prvků pro cyklisty hned v preambuli čteme větu „**Plánování cyklistické dopravy je především plánováním nabídky**“ (viz např. rakouská směrnice RVS 03.02.13 [1] nebo německá ERA [2], ale i české TP 179 [3]). Tj. vychází se z předpokladu, že teprve nabídka kvalitních a bezpečných komunikací povede i k nárůstu poptávky po cyklistické dopravě a zvyšování jejího podílu v dělbě přepravní práce.

Cyklistické koncepty dříve a dnes

Cyklistické koncepty (resp. dopravní generely) v minulých letech převážně vycházely ze zřizování samostatně vedených tzv. cyklostezek. Takovýto přístup je však nejen pomalý a velmi drahý, ale i falešný až perverzní. Ve městech, kde mnoho důležitých funkcí (nakupování, bydlení, zaměstnání, zábava, školy, firmy....) situováno právě v blízkosti hlavních městských tříd s intenzivním provozem, je nutné zajistit dostupnost těchto aktivit i na kole a nabídnout vhodnou formu cyklistické infrastruktury i zde.

Jaké prvky máme k dispozici? Jednou z variant je vedení stezky pro cyklisty v přidruženém dopravním prostoru, běžně v těsné blízkosti prvku pro chodce (chodníku či stezky pro chodce). Zkušenosti však ukazují, že nejde o variantu jednoznačně bezpečnější než případný provoz cyklistů v hlavním dopravním prostoru, neboť případná vyšší bezpečnost na úsecích je vyvážena horší bezpečností na křižovatkách. Nehledě k tomu, že i chodníkové stezky jsou drahé a často nerealizovatelné z důvodu chybějícího prostoru.

Chvála vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru

Vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru je v České republice z výše popisovaných důvodů nedocenoeno. **Zůstávají tak k dispozici obrovské rezervy dopravních ploch, které není nutno dříve projednávat, financovat a stavět, ale které jsou již teď postaveny!** Jde především o jejich lepší využití optickým přerozdělením pomocí vodorovného dopravního značení (**viz obrázek 1**). A těchto ploch není málo, především „díky“ dřívější tradici tvorby šířkově předimenzovaných komunikací.

Lze uvést běžný příklad, kdy hlavní místní dvoupruhové komunikace jsou v zahraničí dimenzovány šířkou mezi obrubníky 6,50 m (2 x 3,25 m jízdní pruh), zatímco v ČR se dimenzovalo 2 x 3,50 m jízdní pruhy + 2 x 0,5 m vodící proužky. Výsledná šířka mezi obrubami tak vychází 8,00 m, což je většinou

A photograph showing a cyclist in a red jacket riding a bicycle on a city street. The cyclist is positioned in the center of the frame, moving away from the camera. The street has white dashed lines and a white painted symbol on the pavement. In the background, there are cars, a bus, and buildings under a cloudy sky.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © **Observační středisko silničního provozu, www.czrso.cz**

Víceúčelový pruh je tedy motivován snahou odsunout automobily dále od pravého okraje vozovky a lépe využívat jinak málo pojížděný střed vozovky tak, aby pro cyklisty zůstávalo vpravo volné místo pro jízdu (**viz obrázky 3 a 4**).



Obrázek 3 - současný stav



Obrázek 4 - animace řešení (ADOS, s r.o.)

Řešení se též s velkou výhodou uplatní např. před světelně řízenými křižovatkami, kde je tak cyklistovi zaručena možnost objet frontu čekajících vozidel a přijet až k SSZ (jde o vynikající formu preference cyklistů, viz obrázky 5 a 6).



Obrázek 5



Obrázek 6

Ve kterých státech se víceúčelový pruh používá?

Víceúčelový pruh je standardním řešením známým a používaným v mnoha evropských státech, například:

- Rakousko (pod názvem „Mehrzweckstreifen“)
- SRN (pod názvem „Schutzstreifen“ nebo „Angebotsstreifen“)
- Nizozemí (pod názvem „Suggestivstreifen“)
- Velká Británie (pod názvem „advisory cycle lane“)
- Švýcarsko (pod názvem „Kernfahrbahn“)
- a další.

Z těchto států též přicházejí celkově velmi kladné provozní zkušenosti, které lze shrnout:

- Zdůraznění prezence cyklistů v dopravním prostoru řidičům automobilů (cyklista ovšem jede tam, kde by jel tak jako tak, což je argument pro případné kritiky)
- Zvětšení bočního odstupu při předjíždění cyklistů
- Snížení dopravní nehodovosti

Na následujících obrázcích je několik příkladů realizací víceúčelových pruhů v zahraničí – (**obrázky 7 a 8 Rakousko, obrázek 9 SRN**).



Obrázek 7



Obrázek 8



Obrázek 9

Právní definice a způsob vyznačování vodorovným značením

Příklad rakouské definice: Zákon o silničním provozu (StVO, § 2, č.7a):

"Víceúčelový pruh je pruh pro cyklisty nebo jeho část, který smí být při zachování ohleduplnosti vůči cyklistům poježděn i jinými vozidly, jestliže pro tato vozidla není vlevo sousedící jízdní pruh dostatečně široký nebo jestliže vjezd příkazují směrové šipky na vozovce za účelem zařazení se do příslušného řadicího pruhu v souladu s dalším směrem jízdy".

Způsob vyznačování:

Víceúčelový pruh se obecně vyznačuje „úzkou“ přerušovanou čarou šířky 10-12 cm. Kadence čára-mezera se v různých státech liší, např. Německo a Nizozemí užívají kadenci 1 m čára 1 m mezera, Rakousko 6 m čára a 1,5 m mezera. V České republice předběžně doporučujeme užít spíše rakouského systému, nejen pro geografickou blízkost, ale hlavně pro dobrý psychologický efekt. Z pozice řidiče osobního automobilu, který sedí níže, totiž tato čára vypadá jako „téměř souvislá“ (a řidič osobního auta nemá vcelku důvod do víceúčelového pruhu zajíždět), zatímco řidič nákladního automobilu, který sedí výše, čáru vnímá jako fakticky přerušovanou (symbolizující fakt, že v případě potřeby (vyhýbání) může do víceúčelového pruhu zasáhnout).

Parametry pro zřizování víceúčelového pruhu

- Spíše v intravilánu (do 50 km/h)

- Vhodné zejména pro dvoupruhové komunikace v rozmezí šířek mezi obrubníky 7,00 – 8,50 m
- Profilové intenzity provozu do 10 000 vozidel/24 h, podíl těžké dopravy max. 6 %
- Šířky víceúčelového pruhu zpravidla 1,20 – 1,60 m
- Šířky sousedního pruhu zpravidla 2,30 – 2,75 m

Tyto parametry jsou převzaty ze směrnice Magistrátu města Vídně, oddělení MA 46 [4], který je v praxi užívá společně se souborem vzorových příkladů různých variant (ulice bez parkování, ulice s podélným parkováním, ulice s šikmým parkováním). Jedno ze schémat pro ilustraci principu následně uvádíme (**viz obrázek 10**):



Obrázek 10

Víceúčelový pruh a legislativa v České republice

V České republice není zatím víceúčelový pruh legislativně zakotven; doporučení v tomto smyslu má vzejít z projektu ministerstva dopravy VaV ROCY [5] na konci roku 2010 tak, aby bylo možno doplnit a upravit jak zákon č.361/2000 Sb., tak i související technické předpisy.

Dílčím „diplomatickým úspěchem propagandy vedené v souvislosti s myšlenkou víceúčelového pruhu“ je legislativní zakotvení tzv. piktogramového koridoru pro cyklisty (dopravní značka č. V 20) formou vyhlášky č. 247/2010 Sb. [6]. Cyklopiktokoridor (původně zřizovaný jako „nápis na vozovce“) má podobnou základní myšlenku: senzibilizovat řidiče na přítomnost cyklistů na takové komunikaci a motivovat je k jíždě dál od pravého okraje tak, aby byl lépe využíván střed vozovky a pravý okraj zůstal volný pro cyklisty.



Obrázek 11



Obrázek 12

Pozorování provozu na tzv. cyklopiktokoridorech sice napovídá tomu, že toto značení je funkční a většina řidičů opravdu jezdí dále vlevo od tohoto značení a cyklista má k dispozici větší prostor (**viz obrázky 11 a 12**). Dotazníkový průzkum prováděný v rámci projektu VaV ROCY však signalizuje, že potenciální uživatelé jednoznačně upřednostňují víceúčelový pruh (tj. včetně podélné čáry), neboť se tak cítí lépe chráněni.

Cyklopiktokoridor lze proto chápat jako historicky přechodnou formu víceúčelového pruhu do doby, než bude víceúčelový pruh plně ošetřen v zákoně o provozu na pozemních komunikacích podobně, jako v zahraničí.

Shrnutí - co nabízí víceúčelový pruh pro ČR?

Perspektivy víceúčelového pruhu v ČR lze shrnout následně:

- Možnost rozšíření cyklistické infrastruktury v historicky krátké době a při nízkých nákladech
- ČR má vhodné podmínky i proto, že díky tradici širokých komunikací bývá v HDP pro zřízení víceúčelového pruhu dostatek místa
- Víceúčelový pruh nevyžaduje žádné zpevněné plochy navíc – snaží se o hospodárnější využití ploch stávajících.

Rozšíření víceúčelového pruhu v ČR je závislé na kladném provozním odzkoušení (v současnosti se připravuje pilotní úsek v Brně) a následném stanovení pravidel chování v zákoně o provozu na pozemních komunikacích.

Literatura

[1] RVS 03.02.13 Anlagen für den nichtmotorisierten Verkehr, Radverkehr, Österreichische Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr, Vídeň 2009

[2] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2010

[3] TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty, EDIP s.r.o. 2006

[4] Handbuch Mehrzweckstreifen, Magistrat der Stadt Wien, Abteilung MA 46, Vídeň 2005

[5] Projekt VaV „Bezpečnost návrhových prvků pro cyklistickou dopravu“ (ROCY), zpráva o aktivitě A 401, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., 2009

[6] Vyhláška č. 247/2010 Sb., kterou se mění vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění

pozdějších předpisů