

# Silnice s uspořádáním 2+1

Publikováno: 19. 4. 2013

Šířkové uspořádání 2+1 (neboli navýšení počtu jízdních pruhů dvoupruhové silnice o další jízdní pruh, který se střídavě přiděluje pro každý dopravní směr) je v mnoha zemích stále populárnějším typem příčného uspořádání extravilánových silnic. V Evropě se používá např. ve Finsku, Švédsku, Německu, Francii, Itálii, Španělsku, Velké Británii a v Irsku. Největší zkušenosti s tímto uspořádáním má Švédsko, kde je v provozu více jak 2000 km těchto tzv. bezkolizních silnic. V každé zemi jsou provozní požadavky a návrhové prvky silnic 2+1 samozřejmě mírně odlišné. V tomto textu jsou stručně představeny především poznatky ze Švédska a z Německa a jsou porovnány se stavem v ČR, kde pravidla pro realizaci silnic 2+1 stanovuje ČSN 73 6101, konkrétně její změna z roku 2009. V současné době jsou v ČR řešeny také dva projekty vědy a výzkumu na toto téma.

## Definice

Šířkové uspořádání 2+1 spočívá v přidání předjížděcího jízdního pruhu do dvoupruhového uspořádání a oddělení jízdních směrů buď pomocí svodidel (Švédsko) nebo pouze vodorovným dopravním značením (např. Německo).



Obr. 1: Německo (B 54)

Šířkové uspořádání 2+1 je používáno v **extravilánu** na trasách s malým počtem křižovatek. Mnoho z těchto silnic má téměř dálniční charakter s mimoúrovňovými křižovatkami a zamezením provozu cyklistické a pěší dopravy.



**POZNÁMKA:**

Pokud není navrženo středové svodidlo a je navržena dvojitá plná čára, pak je šířka  $d = 0$  m

## Švédsko

Ve Švédsku tvořily široké dvoupruhové extravilánové silnice (o celkové šířce  $13$  m) s intenzitami provozu od  $4000$  do  $20\,000$  voz/24 h taktéž velmi rozšířenou kategorií (celková délka těchto silnic byla  $3600$  km, z toho  $2800$  km se širokými krajnicemi a  $800$  km se širokými jízdními pruhy). Vzhledem k nevyhovující bezpečnosti a na základě zásad bezpečnostní filozofie „vize nula“ byla značná část těchto silnic přestavěna na uspořádání 2+1 s použitím středového lanového svodidla. Takový typ přestavba je považován za nízkonákladové opatření. Mnoho úseků těchto silnic vykazuje téměř dálniční charakter, s omezeným přístupem chodců, cyklistů, pomalých vozidel a s mimoúrovňovými křiženími.