# 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

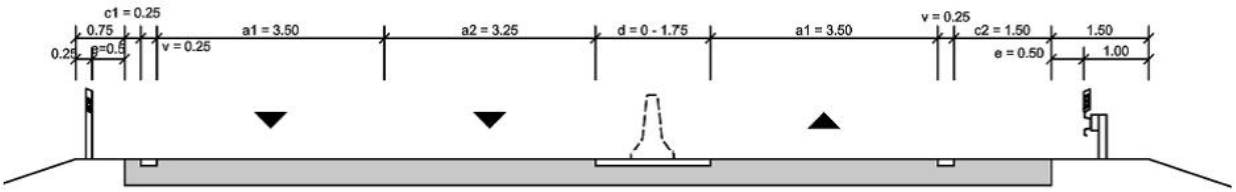
Šířkové uspořádání 2+1 spočívá v přidání předjížděcího jízdního pruhu do dvoupruhového uspořádání a oddělením jízdních směrů buď pomocí svodidel (Švédsko) nebo pouze vodorovným dopravním značení (např. Německo).




Obr. 1: Německo (B 54)

© Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz

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 kategorii (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 křížením.