# 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 nedoceněno. **Zůstávají tak k dispozici obrovské rezervy dopravních ploch, které není nutno draze 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 vodicí proužky. Výsledná šířka mezi obrubami tak vychází 8,00 m, což je většinou

CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*

zbytečné. Velké možnosti pro vedení cyklistů též skýtají kapacitně nevyužité čtyřpruhové komunikace, které lze redukovat na dvoupruhové a ušetřené místo věnovat cyklistům, ale i podélnému parkování, vyhrazenému pruhu pro autobusy a preferenci MHD, apod. (**viz obrázek 2**).



Obrázek 1



Obrázek 2

**Jaké možnosti vedení cyklistů nabízí hlavní dopravní prostor?**

Zpravidla dvojí, a to podle šířky disponibilní vozovky.

- Je-li k dispozici šířka mezi obrubníky alespoň 8,50 m, je zpravidla možné vyznačit (běžné) jízdní pruhy pro cyklisty
- Je-li šířka menší než 8,50 m a alespoň 7,00 m,. ani v tomto případě není nutno snahu o vedení cyklistů v HDP vzdát. Nabízí se v ČR zatím málo známá, v zahraničí však hojně využívaná a osvědčená varianta tzv. víceúčelového pruhu.

**Co je víceúčelový pruh?**

Jde na první pohled o téměř „obyčejný“ jízdní pruh pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru, i jeho rozměry jsou shodné (šířka zpravidla 1,50 m, v nouzi 1,25 m, v sousedství podélného parkování 1,75 m kvůli bezpečnostnímu odstupu [1], [2]). Vtip je ovšem v tom, že **jeho vyznačení může jít (a zpravidla jde) šířkově mírně na úkor pruhů pro automobily a pruhy pro automobily jsou tak redukovány pod „normové“ hodnoty** (zpravidla v rozmezí 2,75 m až 2,25 m). Podstatou fungování je, že osobním automobilům tyto šířky zcela dostačují a rozměrná vozidla (kterých ovšem nemá být příliš mnoho) mohou v případě nutnosti, např. při vyhýbání, částečně zasáhnout do víceúčelového pruhu.

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 pojížděn i jinými vozidly, jestliže pro tato vozidla není vlevo sousedící jízdní pruh dostatečně široký nebo jestliže vjezd přikazují směrové šipky na vozovce za účelem zařazení se do příslušného řadicího pruhu v souladu s dalším směrem jízdy".**

**Způsob vyznačování:**

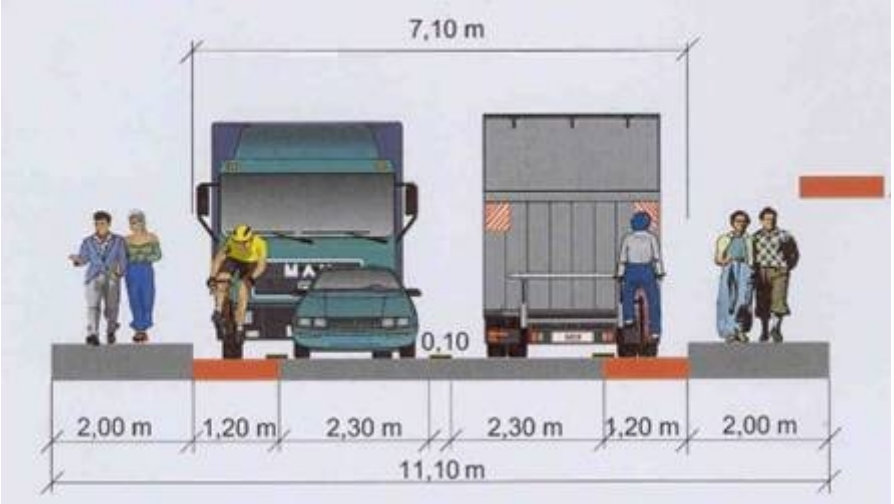
Víceúčelový pruh se obecně vyznačuje „úzkou“ přerušovanou čarou šířky 10-12 cm. Kadence čára-mezera se v různých státech liší, např. Německo a Nizozemí užívají kadenci 1 m čára 1 m mezera, Rakousko 6 m čára a 1,5 m mezera. V České republice předběžně doporučujeme užít spíše rakouského systému, nejen 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 „nápisy na vozovce“) má podobnou základní myšlenku: senzibilizovat řidiče na přítomnost cyklistů na takové komunikaci a motivovat je k jízdě dál od pravého okraje tak, aby byl lépe využíván střed vozovky a pravý okraj zůstával 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), Forschungsgeselschaft 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