



## JEDNOSMĚRKY



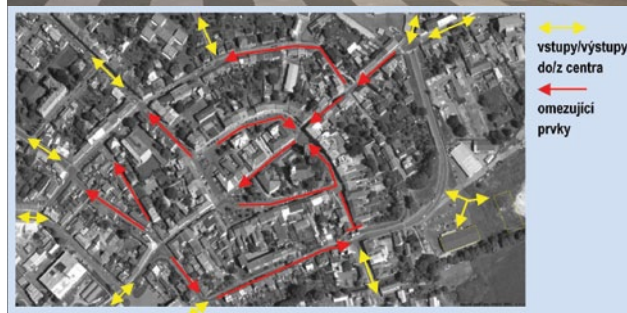
Hlavním principem pro dosažení co nejlepší dopravní obsluhy území by měla být průjezdnost komunikací pro jízdní kola. Nejčastějším opatřením je zajištění obousměrného provozu jízdních kol pomocí tzv. „cykloobousměrek“ s omezením automobilové dopravy v jednom směru, resp. s povolenou jízdou cyklistů v protisměru. Je jen málo takových opatření, které vyvolávají tak rozporuplné reakce, jako právě cykloobousměrky. Pokud často dopravní specialisté argumentují tím, že toto opatření nelze zřídit, ať už kvůli zákonu, vyhlášce nebo normě, tak bychom si měli nejprve uvědomit, co od tohoto řešení očekáváme. Pokud chceme opravdu podpořit cyklistickou dopravu ve městech, pak cyklisty do jednosměrek pustit musíme.

### KDE JE PROBLÉM A JAK VZNIKL?

Jednosměrné ulice zpravidla vznikají z důvodů nedostatečných šířkových poměrů, nebo požadavku snížit atraktivitu průjezdu nežádoucí tranzitní automobilové dopravy, zvýšení kapacity parkování v území, nebo kombinací výše uvedených aspektů. Tato opatření však s sebou přináší zásadní zhoršení možnosti průjezdu územím pro cyklisty a cyklistika se pak stává mnohem méně efektivním a konkurenceschopným způsobem dopravy. Cyklodoprava je tak nadbytečně zatížena negativními vlivy automobilové dopravy i na té nejnižší úrovni obslužných komunikací, pro kterou bývá nejefektivnější, aniž by jí tato ztráta byla jakkoliv kompenzována v nad-

řazené komunikační síti. V této souvislosti je nutné připomenout, že v souladu se zajišťováním rovnocenných podmínek jednotlivých druhů dopravy dle přijatých strategií je snaha o co nejjednodušší, nejpřímější a nejméně komplikovaný průjezd územím pro cyklisty žádoucí v rámci zvyšování prostupnosti území pro nemotorovou dopravu oproti stávajícímu stavu. To je rozdíl oproti dopravě automobilové. Pro tu je vzhledem k její prostorové náročnosti, charakteristice pohybu a minimálních vzdálenostech pro reálnou efektivitu vykonané jízdy v kompaktním polyfunkčním městském prostředí zpravidla vyžadován pravý opak.

## 22. Jednosměrky



▲ Schéma „modelového města“, kde jsou vyznačeny vstupy / výstupy do / z centra města



### Weby a literatura

- [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/cyклоobousmerky/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/cyклоobousmerky/)
- Příručka Mobile 2020: „Cyklodopravní encyklopedie“, strana 84

Zavedení obousměrného provozu cyklistů v ulicích s jednosměrným provozem tak v případě městské zástavby pouze částečně navrácí původní komfort prostředí pro bezmotorovou dopravu, pro kterou bylo toto území primárně vystavěno a s jejímž významným podílem na dopravních výkonech zvláště v koncové obslužné funkci území je schopno fungovat efektivněji. Vysoké procento jednosměrných komunikací nabízí dostatečně široký profil pro bezpečné míjení dvoustopého a jednostopého vozidla.

### JEDNOSMĚRNÉ ULICE – PRO CYKLISTY OBOUSMĚRNĚ

V menších městech není významná část vnitroměstské dopravy uskutečňována individuální automobilovou, nýbrž cyklistickou dopravou s pozitivními dopady na životní prostředí, dopravu v klidu, bezpečnost chodců atp. Častým problémem je ovšem přístupnost centra města cyklistům, neboť je zde vybudován systém jednosměrných ulic, který usměrňuje pohyb automobilů a do jisté míry tak žádoucím způsobem zklidňuje centrální zóny měst. Protože jsou však cyklisté účastníky silničního provozu stejně jako motoristé, jsou i oni při pohybu v centru města stejně omezováni, i když k tomu není racionální důvod. Výsledkem tohoto stavu je pak permanentní porušování zákazu vjezdu do jednosměrných ulic ze strany cyklistů, neboť jiné řešení v praxi není možné. Akceptovat jednosměrné ulice totiž znamená třeba objet celé centrum města, což je pro cyklisty naprosto nepřijatelné a nesmyslné. Cyklista se totiž chová velmi podobně jako chodec. Vyvíjí fyzickou námahu vlastním tělem, a proto hledá co nejkratší trasu. Cyklista zároveň svou charakteristikou pohybu často vůbec nemusí bránit plynulosti provozu oproti motorovým vozidlům.

Na schématu vlevo jsou vyznačeny vjezdy/výjezdy do/z centra „modelového města“ a omezující prvky v podobě jednosměrných ulic. Je vhodné si uvědomit, kudy je nucen cyklista projet, pokud jede např. ze severu na jih, nebo z východu na západ.

Řešením, které má za cíl umožnit volnější, resp. legální pohyb cyklistů po městě, je zobousměrnění jednosměrných ulic pro jízdní kola, neboť pohyb cyklistů po městě na rozdíl od pohybu motoristů není třeba usměrňovat. Problémem, který je v tomto případě nutné vyřešit, je koexistence automobilové dopravy v jednom směru a cyklistické dopravy v obou směrech. Vyžaduje to tedy více respektu ze strany motoristů a naopak od cyklistů, alespoň pro začátek, více předvidavosti v nevyklé situaci či z případného nepochopení ze strany motoristů při pohybu v této nově zřízené „cyklo-obousměrné komunikaci“. Samozřejmě problém nelze paušalizovat a tedy předjímat nejlepší řešení. Záleží na konkrétní situaci.

Častým problémem při zřizování obousměrných komunikací pro cyklisty je nedostatek prostoru pro vzájemné míjení s protijedoucími dvoustopými vozidly. Jedním z řešení mohou být výhybny v místech výjezdů, nebo zkrátka jen vynechaná parkovací místa v dostatečných rozestupech. Obdobně je řešen provoz na obousměrných jednopruhových komunikacích.

### Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 2.2.5. – JEDNOSMĚRKY



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).