



## INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ VE VOZOVCE

# 17

Jízdní kolo je vozidlo a cyklista je řidič. Základní výchozí situací pro jízdu na kole je pohyb ve vozovce při pravém okraji, společně s automobilovou dopravou. Cílem integračních opatření je zajistit bezpečné soužití oběma skupinám – řidičům motorových vozidel i cyklistům. Čím jsou rychlosti a intenzity motorových vozidel nižší, tím menší jsou i odlišnosti jejich pohybu oproti jízdním kolům. Uživatelé zde mohou snadno sdílet stejný dopravní prostor. Naopak, čím jsou intenzity a rychlosti motorové dopravy vyšší, tím vyšší je požadavek na vzájemné oddělení: nejprve pouze mírnější optické, následně raději fyzické.

### SPOLEČNÝ PROVOZ

#### 1. Bez jakéhokoliv oddělení či značení

V případě spíše slabšího provozu cyklistů lze zvýšit jejich bezpečnost např. snížením dovolené rychlosti nebo jinak upravit dopravní režim (viz LEKCE 21 – Zklidňování dopravy). Důležitá je i šířka jízdního pruhu, optimálně buď do 3,0 m (pro jízdu za sebou) nebo 3,75 m a více (jízdní kola a min. osobní vozidla se mohou vzájemně míjet v rámci jízdního pruhu).

#### 2. Naznačení pohybu cyklistů

V některých místech (např. v úzkých profilech, při jízdě mezi kolejnicemi apod.) je vhodné všem naznačit (cyklistům i motoristům), kudy nejlépe na kole projet. Standardně lze ve vozovce použít piktogramový koridor pro cyklisty (tj. symbol cyklisty se dvěma šipkami), nebo pouze zmenšený symbol cyklisty (v parcích, v pěších zónách atd.).

#### 3. Jízda po krajnici (mimo obce)

V případě, že není možné zajistit oddělení provozu cyklistů, lze využít zpevněné krajnice mj. i pro pohyb jízdních kol nebo pomalých vozidel. Silnice s parametry umožňující souběžnou jízdu jízdních kol a motorových vozidel jsou zpravidla ty, které mají za vodící čarou zpevněný povrch alespoň 1,5 m (komunikace kategorie S 11,5 a více).

Základním principem integračních opatření je „podkreslení“ průjezdu jízdních kol ve vozovce. Tato opatření jsou provedena zpravidla tam, kde by se cyklista pohyboval automaticky ve společném provozu, tj. i bez jejich realizace.

Přestože smysl integračních opatření je nezpochybnitelný, stále u odborné veřejnosti převládá názor, že jakékoliv integrační opatření je nebezpečné. Ve výsledku se proto buď dělají „násilně“ segregační opatření v podobě oddělených cyklostezek, kde často vznikají konflikty mezi cyklisty a chodci, anebo se naopak nedělají žádná s odůvodněním, že to norma neumožňuje. Řešení je přitom v přerozdělení dopravního prostoru na vozovce.

Moderní a chytrá řešení dopravy ve městech ukazují, že integrační opatření jsou obvykle základem bezpečné a souvislé páteřní sítě cyklotras.

# 17. Integrační opatření ve vozovce



## SPOLEČNÝ PŘEROZDĚLENÝ PROVOZ UMOŽŇUJÍCÍ VZÁJEMNÉ MÍJENÍ

### 4. Piktogramový koridor pro cyklisty

Toto opatření vyznačuje možnost vzájemného míjení jízdních kol a minimálně osobních vozidel v rámci jízdního pruhu, rozměrnější vozidla značení pojíždějí. Jeho použití je významné zejména ve stísněných poměrech, kde nelze použít cyklopruh. Vyznačení je pouze informativní a pro žádného z uživatelů z něj nevyplývají žádná zvláštní práva ani povinnosti.

### 5. Psychologický pás

Jedná se pouze o psychologické zvýraznění vybraného průjezdu jízdních kol ve vozovce barevným (červeným) pásem, zpravidla v rámci významných cyklotras či jako propojení jiných opatření (prvků) pro cyklistickou dopravu. Pásky mohou být užity jak v rámci zatížených komunikací, tak ve zklidněných zónách. Vyznačením pro žádného z uživatelů nevyplývají žádná zvláštní práva ani povinnosti.

## ČÁSTEČNĚ ODDĚLENÝ PROVOZ

### 6. Vyhrazený jízdní pruh pro více druhů vozidel (BUS+CYKLO+TAXI pruh)

Opatření se užívá v případě, že je nutné zajistit preferenci vozidel veřejné dopravy (popř. dalších). Pokud je vyhrazeným pruhem pravý jízdní pruh, je nezbytné v něm automaticky zlegalizovat provoz jízdních kol. Z důvodu bezpečnosti provozu je třeba zajistit, aby se cyklisté neocitli mezi dvěma souběžnými proudy vozidel.

### 7. Víceúčelový / ochranný pruh

Je to obdobné opatření jako souvislý piktogramový koridor pro cyklisty, na rozdíl od něj ale víceúčelový jízdní pruh dosud není v českém právním prostředí ukotven. Provoz jízdních kol je vymezen čarou, což je vhodnější především pro úseky mezi křižovatkami, mimo obce a všude tam, kde je nižší pravděpodobnost potenciální záměny s jinými čarami vodorovného značení. Nižší jsou i náklady na realizaci a údržbu.

## ODDĚLENÝ PROVOZ

### 8. Cyklopruh ve vozovce

Základní integrační opatření tvořené jednosměrným jízdním pruhem umístěným zpravidla při pravém okraji vozovky. Zvyšuje bezpečnost a optimalizuje plynulost jízdy cyklistů a ostatních vozidel tam, kde jsou vyšší intenzity a rychlosti automobilové dopravy. Nejčastěji se používá u městských tříd a významnějších komunikací.

### 9. Fyzicky oddělené pásy

Fyzicky oddělené samostatné pásy pro jednosměrný provoz jízdních kol umístěné v těsné blízkosti jízdních anebo parkovacích pruhů (zpravidla mezi vozovkou a chodníkem). Oddělení může být provedeno montovanými prvky nebo stavebně, nejlépe na samostatném zvýšeném pásu. Vhodné jsou pro komunikace s vysokými intenzitami provozu a minimem příčných vazeb a křížení. V zimě vyžadují samostatnou údržbu. V místech křížení mohou plynule přecházet v běžné cyklopruhy ve vozovce.

## Weby a literatura

- [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/prvky-infrastruktury/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/prvky-infrastruktury/)
- Příručka Mobile 2020: „Cyklodopravní encyklopedie“, strany 75–77

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 2.1.1. VOZOVKA



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).