



GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY MĚSTA ČESKÉ BUDĚJOVICE

CYKLOGENEREL Č. BUDĚJOVIC

MOTIVACE
ANALÝZA
NÁVRH
ZÁSADY
OPATŘENÍ
METODIKA
ETAPIZACE
OSTATNÍ



2014

OBJEDNATEL

STATUTÁRNÍ MĚSTO ČESKÉ BUDĚJOVICE
NÁMĚSTÍ PŘEMYSLA OTAKARA II. Č.1, 2
370 92 ČESKÉ BUDĚJOVICE

ZPRACOVATEL

Ing. ADOLF JEBAVÝ
ADOS, ALTERNATIVNÍ DOPRAVNÍ STUDIO, GORKÉHO 59/9, 602 00 BRNO

Ing. LUKÁŠ ČERNÝ
Mgr. ONDŘEJ HREJSEMNOU
Ing. NELA KOLKOVÁ

ODBORNÁ SPOLUPRÁCE

Ing. arch. TOMÁŠ CACH

DOPRAVNÍ MODEL

HASKONINGDHV CZECH REPUBLIC, SPOL. S R.O.
Ing. DAN BÁRTA

FOTOGRAFIE

Mgr. LUKÁŠ BAJT
Ing. arch. TOMÁŠ CACH
Ing. LUKÁŠ ČERNÝ
Ing. ADOLF JEBAVÝ
Ing. NELA KOLKOVÁ
Ing. JAKUB KUTÍLEK

GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY MĚSTA ČESKÉ BUDĚJOVICE

CYKLOGENEREL Č. BUDĚJOVIC

MOTIVACE

ANALÝZA

NÁVRH

ZÁSADY

OPATŘENÍ

METODIKA

ETAPIZACE

OSTATNÍ



2014

ZÁSADY ZOHLEDNĚNÍ CYKLISTICKÉHO PROVOZU	71
ZMĚNY V KONCEPCI	71
PLÁN ROZVOJE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY	71
ZÁSADY ZOHLEDNĚNÍ CYKLISTICKÉHO PROVOZU	71
ZÁSADY INTEGRACE CYKLISTICKÉHO PROVOZU	72
ZÁSADY URČUJÍCÍ OPATŘENÍ (PROSTOROVÉ NÁROKY)	73
LOGICKÉ VEDENÍ VŮČI HLAVNÍMU DOPRAVNÍMU PROUDU	73
PRÁVA PŘEDNOSTI V JÍZDĚ	73
MÍRA ODDĚLENÍ OD PĚŠÍ DOPRAVY	73
MÍRA ODDĚLENÍ OD MOTOROVÉ DOPRAVY	74
ŠÍŘKA VYHRAZENÉHO PROSTORU	75
MÍRA ODDĚLENÍ OD MOTOROVÉ DOPRAVY - SITUACE	76
PARKOVÁNÍ NA KOMUNIKACÍCH	77
ŠÍŘKA VOZOVKY U VÝZNAMNÝCH TRAS	78
KVALITA POVRCHU	79

GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY MĚSTA ČESKÉ BUDĚJOVICE

CYKLOGENEREL Č. BUDĚJOVIC

MOTIVACE

ANALÝZA

NÁVRH

ZÁSADY

OPATŘENÍ

METODIKA

ETAPIZACE

OSTATNÍ



2014

ZÁSADY ZOHLEDNĚNÍ CYKLISTICKÉHO PROVOZU

Při navrhování nových opatření pro cyklisty je nutné zejména pochopit podstatu a principy používání jízdního kola a souvislost s požadavky na plošnost a komplexnost dopravní obslužnosti a pohybu v území. Proto je potřeba se poněkud oprostít od často rozšířené potřeby „vymýšlet vedení cyklistů“ územím (kudy cyklista podle subjektivního názoru dotyčného pojede a kudy ne, popř. kudy „mu to bude dovoleno nebo ne“) na základě mechanické aplikace těchto kritérií. Je nutné více se soustředit na to, jaké řešení je pro cyklistickou dopravu a rekreaci přirozené, logické a skutečně relevantní ve vztahu k území a požadavkům všech uživatelů, protože jinak nebude v reálném prostředí fungovat. Proto se s výše uvedenými kritérii musí pracovat jako s orientačními pomocnými vodítky při hledání vhodného řešení či kombinace opatření namísto striktního samoúčelného naplňování formálního obsahu jednotlivých kritérií.

ZMĚNY V KONCEPCI

Soustředění cyklistů na cyklostezky, resp. do složitějšího systému zklidněných obslužných komunikací bez možnosti přímého průjezdu územím, se ukazuje jako nedostatečné. Rychlost budování cyklostezek společně s podrobnými průzkumy pohybu cyklistů po městě tuto skutečnost potvrdily. Je proto třeba změnit základní koncept, pokusit se definovat skutečné potřeby cyklistů a posléze najít způsob, jak tyto potřeby naplnit. Tento proces musí prostřednictvím odpovídajících legislativních prostředků využít existující dopravní infrastruktury a prostředky vhodné integrace.

PLÁN ROZVOJE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

Nový plán rozvoje cyklistické infrastruktury je dlouhodobým plánem, který vytváří logický rámec pro postupné smysluplné investice a iniciativy na podporu cyklistické dopravy. Hlavním cílem navržených opatření je snaha o zvýšení podílu dopravní práce ve prospěch cyklistické dopravy. Celý proces postupného zkvalitňování podmínek pro jízdu městem na kole by přitom měl přispět k obnově obytné funkce města.

Plán rozvoje cyklistické infrastruktury identifikuje celkem osm hlavních směrů, kde je třeba pracovat na zlepšení. Nejde přitom o izolovaná opatření, nýbrž o komplexní strategii. Pouze

synergie všech těchto opatření vede k úspěchu – tedy k úspěšnému naplnění cílů generelu.

Jedním ze základních pilířů cyklogenerelu je vytvoření souvislé sítě cyklistických tras zajišťujících plošnou obsluhu území. Ta je založena na skutečných potřebách cyklistů. Dále je provedena klasifikace celé sítě a jsou stanoveny priority pro nejbližší období, které při současném zohlednění finančních možností města vytváří podklad pro akční plán. Dalšími oblastmi, na které se tento materiál soustředí, je zvýšení průchodnosti a plynulosti cyklistické dopravy, a to za současného zvýšení bezpečnosti, zlepšení parkovacích možností pro kola, zajištění správy a údržby komunikací, po kterých jsou vedeny cyklistické trasy. Důležitým kritériem je rovněž lepší dialog s veřejností a její informování.

Hlavním úkolem generelu je přitom zajistit fungování celoměstského systému.

ZÁSADY ZOHLEDNĚNÍ CYKLISTICKÉHO PROVOZU

Nadřazené liniové dopravní stavby (koridory rychlostních komunikací, železničních tratí apod.)

- nejčastěji souběžné účelové či obslužné komunikace, případně stezky (samostatné či s chodci)
- směrově a převážně i niveletně souběžně vedené v koridoru rychlostní komunikace či železniční trati
- přiměřený odstup od samotné dopravní stavby ve volné krajině
- ve stísněných poměrech (úseky na mostech, v terénním zářezu apod.) v těsném prostorovém přimknutí (např. segregované v PP)

Významné obslužné a sběrné komunikace

- vhodný pohyb jízdních kol (dle kontextu stavby) nejčastěji jako oddělený v hlavním dopravním prostoru (HDP) především pomocí cyklopruhů, případně v přidruženém prostoru (PP) dle ČSN 73 6110
- především integrační, případně též segregáčnické prvky dopravní infrastruktury pro provoz jízdních kol
- s ohledem na dopravní vazby a druh cyklotras možný či vhodný souběh opatření v HDP i PP

Městské třídy a bulváry

- vhodný pohyb jízdních kol nejčastěji jako oddělený, případně společný v HDP, ojediněle též v PP

- především integrační prvky dopravní infrastruktury pro provoz jízdních kol

Zklidněné obslužné komunikace

- pohyb jízdních kol zpravidla jako společný v HDP bez zvláštních opatření pro cyklo dopravu
- důležité především celkové zklidňování provozu (zvláště v křižovatkách), volba vhodného povrchu
- integrace prvků cyklistické infrastruktury, nejčastěji pro zajištění obousměrného provozu jízdních kol

Obytné a pěší zóny

- pohyb cyklistů společně s pěšími, resp. vozidly, zpravidla bez zvláštních opatření pro cyklo dopravu
- především zajištění obousměrného průjezdu jízdních kol v potřebných směrech
- žádoucí volba dobře sjízdných povrchů v částech prostoru určených k pojíždění

Účelové komunikace

- zpravidla bez zvláštních opatření pro cyklo dopravu, s minimálním provozem motorových vozidel
- zajištění průjezdnosti bez nutnosti překonávání bariér (vrata, závory, nevhodné úpravy povrchu)
- často vázáno na liniové dopravní stavby nadřazeného charakteru (železniční tratě, rychlostní silnice)

Zelené cesty

- především rekreační účel, cykloturistika (vhodná obnova či tvorba stromořadí, odpočívák apod.)
- zpevněné účelové komunikace, lesní a polní cesty
- zajištění dobré sjízdnosti povrchu (zpravidla bez nutnosti náročnějších stavebních úprav)

Přírodní stezky

- rekreační účel, ochrana přírodního koridoru
- zajištění průjezdnosti bez nutnosti překonávání bariér (oplocení, nevhodné úpravy povrchu)
- pouze dílčí šetrné úpravy zemního krytu, vždy bez stavebních zásahů

ZÁSADY INTEGRACE CYKLISTICKÉHO PROVOZU

Cílem podpory cyklistického provozu je umožnit na většině komunikací ve městě bezpečný a plynulý pohyb cyklistů tak, aby se pro ně město stalo plošně prostupným. S ohledem na to je třeba řešit konfiguraci komunikační sítě, provedení jednotlivých úseků komunikací i křižovatek.

Základní charakteristikou opatření pro cyklisty na konkrétní komunikaci s motorovým provozem je **logické vedení cyklistického provozu** vůči hlavnímu dopravnímu proudu, který je tvořen provozem motorovým. Vedení vpravo ve směru jízdy se uplatňuje v zastavěném území, kde je vysoká koncentrace křižovatek, cílů a dalších příčných vazeb. Toto vedení zde maximálně zajišťuje plošnou prostupnost a ulehčuje řešení křižovatek včetně zachování přednosti v jízdě pro cyklisty jedoucí ve směru hlavní komunikace (před vozidly přijíždějícími z příčných směrů i vozidly do těchto směrů odbočujícími). Jednostranné obousměrné vedení se naopak uplatňuje zejména tam, kde je třeba zajistit delší průjezd bez příčných vazeb. V případě jednostranného vyčlenění obousměrného cyklistického provozu je třeba místo křížení s příčnými vazbami řešit samostatně, vedle křížení hlavních dopravních proudů a v závislosti na významu cyklistické trasy a křižující komunikace.

V městském prostředí je důležitým parametrem opatření také **míra oddělení od pěší dopravy**. Sdílení prostoru s chodci představuje pro cyklisty i chodce omezení a riziko kolize. Obě skupiny v provozu spojuje vysoká míra zranitelnosti. Odlišují se však z hlediska rychlosti a charakteru pohybu (usměrněnosti) se však výrazně liší. Na dlouhých úsecích mimo zastavěné území (s nižší intenzitou chodců a cyklistů) je většinou možné uspokojit potřeby pěší a cyklistické dopravy společnou infrastrukturou. V městském prostředí, kde jsou vysoké intenzity pěší dopravy a chodníky plní také pobytovou funkci a zajišťují přímou obsluhu přilehlých nemovitostí a zastávek MHD, je třeba dostatečně široké chodníky ponechat pouze pro chodce, tj. bez cyklistů.

Míra oddělení od motorové dopravy je důležitým faktorem pro bezpečnost provozu. Jízdní kolo je vozidlo a jako takové se primárně pohybuje ve vozovce. Od motorových vozidel jej však odlišuje jednak dynamika jízdy (která se také výrazně liší i mezi cyklisty navzájem), jednak zranitelnost cyklisty jako řidiče. Příliš úzkostlivá snaha o maximální oddělení cyklistů od motorové dopravy může mít za důsledek podstatné snížení jízdního komfortu cyklistů, snížení bezpečnosti a komfortu chodců a v neposlední řadě - při nevhodném řešení křížení - snížení

bezpečnosti cyklistů. Při nízkých rychlostech (do 30 km/h) a nízkých intenzitách motorové dopravy (v řádu tisíců vozidel za 24 hodin) je společný provoz motorových vozidel a jízdních kol bezproblémový. S rostoucí rychlostí a intenzitou provozu je žádoucí oddělit cyklistický provoz od motorové dopravy v zájmu zajištění bezpečnosti cyklistů a plynulosti motorové i cyklistické dopravy.

Cyklistická i veřejná doprava patří k šetrným dopravním módům. Teprve jejich kombinací však vzniká efektivní nástroj mobility, který je konkurenceschopný (zejména vůči individuální automobilové dopravě) i pro delší cesty a zejména pro pestrý soubor cest, které vykoná občan v průběhu dne. **Cyklistickou dopravu je proto třeba maximálně integrovat s dopravou veřejnou** – městskou i nadměstskou. Možnost použití jízdního kola v kombinaci s prostředky hromadné dopravy podstatně zvětšuje mobilitu lidí používajících kolo. Pokud má být kolo začleněno do integrovaného dopravního systému, je třeba, aby tento systém umožňoval bezpečné zaparkování kola ve významných dopravních uzlech ve městě (přestupní terminály), přepravu kol v prostředcích veřejné dopravy a v neposlední řadě půjčení kola na vytipovaných dopravních uzlech majících vazbu na území kraje (autobusové nádraží, vlakové nádraží).

Spolu s budováním liniové infrastruktury je třeba nabídnout **bezpečné odstavení kol**, zejména tam, kde je poptávka očekávána. Jedná se o dopravní terminály, místa cílů cest obecně (služby, úřady, školy, sportovní zařízení...). Jde i o zdrojové lokality, jelikož ne každý má možnost odstavit svoje kolo doma.



ZÁSADY URČUJÍCÍ OPATŘENÍ (PROSTOROVÉ NÁROKY)

Logické vedení vůči motorové dopravě

Práva přednosti v jízdě

Míra oddělení od pěší dopravy

Míra oddělení od motorové dopravy

Šířka vyhrazeného prostoru

LOGICKÉ VEDENÍ VŮČI HLAVNÍMU DOPRAVNÍMU PROUDU

HODNOTA	UPLATNĚNÍ
jednosměrné po pravé straně	souvisle zastavěné území a krátké úseky tato území spojující
obousměrné po jedné straně	za hranicemi souvisle zastavěného území
kombinované	dle specifických podmínek - obsluha parteru, souběh tras
obousměrné po obou stranách	dle specifických podmínek - vysoká bariérovost vozovky

Toto kritérium popisuje, zda je cyklistický provoz ve směrovém souladu s hlavním dopravním proudem na dané komunikaci (tj. vždy vpravo ve směru jízdy), nebo zda je obousměrný cyklistický provoz vyčleněn vně na jednu stranu (případně na obě strany, případně v kombinaci s vedením vpravo).

Vedení vpravo ve směru jízdy se uplatňuje v zastavěném území, kde je vysoká koncentrace křižovatek, cílů a dalších příčných vazeb. Toto vedení zde maximálně zajišťuje plošnou dostupnost a ulehčuje řešení křižovatek včetně zachování přednosti v jízdě pro cyklisty jedoucí ve směru hlavní komunikace.

Jednostranné obousměrné vedení se naopak uplatňuje zejména tam, kde je třeba zajistit delší průjezd bez příčných vazeb.

Kombinované a oboustranné obousměrné řešení se uplatňuje zejména tam, kde je výrazná potřeba obsluhovat jednu nebo obě strany podél komunikace a hlavní dopravní proud tvoří bariéru. Kombinované vedení se také uplatňuje při souběhu dvou koridorů, když není účelné zajišťovat na obou koncích úseku přesmyk pro plynulé navázání na jeden typ infrastruktury.

Z hlediska fungování komunikační sítě jako systému (její kontinuity z pohledu cyklisty jako jejího uživatele) a z hlediska řešení křižovatek a jiných vazeb v území je toto kritérium zcela zásadní. Pokud by přesto bylo nutné revidovat hodnoty tohoto kritéria, je třeba tak činit maximálně obezřetně s ohledem na vazby na všechny přílehlé úseky i další vazby v území a se zvláštním zřetelem na řešení křižovatek.



Ilustrační příklad: Aarhus (Dánsko), Vestre Ringgade – jednosměrné vedení po pravé straně nevylučuje fyzické oddělení od motorové dopravy a zároveň umožňuje zachování plynulosti srovnatelné s pohybem ve vozovce

PRÁVA PŘEDNOSTI V JÍZDĚ

HODNOTA	UPLATNĚNÍ
shodně s hlavním dopravním proudem	tam, kde je cyklistický provoz při pravé straně
nezávisle na hlavním dopravním proudem	tam, kde je obousměrný cyklistický provoz vyčleněn mimo hlavní dopravní proud – je třeba řešit jednotlivě

S vedením vůči hlavnímu dopravnímu proudem úzce souvisí práva přednosti v jízdě.

Při pravostranném vedení má být zachováno právo přednosti v jízdě při průjezdu ve směru hlavní komunikace před křižujícími vozidly (včetně vozidel odbočujících z hlavní komunikace).

Naopak v případě jednostranného vyčlenění obousměrného cyklistického provozu je třeba místo křížení řešit samostatně vedle křížení hlavních dopravních proudů, a to v závislosti na významu cyklistické trasy a křižující komunikace.

Pro lepší srozumitelnost (a předvídatelnost) komunikační sítě pro všechny řidiče (motorových vozidel i jízdních kol) je žádoucí dodržovat sepjetí tohoto kritéria s kritériem logického vedení.



Ilustrační příklad: Pardubice, Dašická – ztratila infrastruktura pro cyklisty logickou vazbu s vozovkou, neplatí pro shodné rozlišení hlavní a vedlejší komunikace

MÍRA ODDĚLENÍ OD PĚŠÍ DOPRAVY

HODNOTA	UPLATNĚNÍ
fyzicky (obruba, dělicí pás, zábradlí...)	na běžných místních komunikacích sběrných a obsluhových – pro zachování komfortu a bezpečnosti chodců a plynulosti jízdy cyklistů
vizuálně (značení, barevnost povrchu) + hmatné prvky	pouze výjimečně, pokud není možné fyzické oddělení
společný provoz	na úsecích s nízkými intenzitami pěší i cyklistické dopravy a ve sdíleném prostoru

Sdílení prostoru s chodci představuje pro cyklisty i chodce omezení a riziko kolize. Obě skupiny v provozu spojuje vysoká míra zranitelnosti, z hlediska rychlosti a charakteru (usměrňenosti) pohybu se však výrazně liší.

Na dlouhých úsecích mimo zastavěné území (s nižší intenzitou chodců a cyklistů) je většinou možné uspokojit potřeby pěší a cyklistické dopravy společnou infrastrukturou.

V městském prostředí, kde jsou vysoké intenzity pěší dopravy a chodníky plní také pobytovou funkci a zajišťují přímou obsluhu přílehlých nemovitostí a zastávek MHD, je třeba (dostatečně široké) chodníky ponechat pouze pro chodce (bez cyklistů).

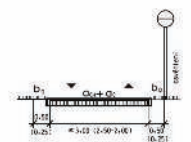
Stávající budějovická infrastruktura mnohdy zcela popírá základní princip chodníků. Mnozí návštěvníci města jsou zaskočení tím, že se v Českých Budějovicích po chodnících pohybují cyklisté. Při mnohých dosavadních realizacích došlo také k výraznému překročení mezních hodnot intenzit pro společný provoz chodců a cyklistů, resp. k šířkovému poddimenzování těchto prostor*.

Tam, kde generel požaduje oddělení od pěší dopravy, je třeba v první řadě zajistit dostatečně (s ohledem na intenzitu a charakter pěšího pohybu) široké prostory pro chodce (chodníky) a teprve zbylý prostor přerozdělit pro další funkce (a druhy dopravy).

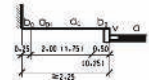
Při návrhu oddělené infrastruktury je nezbytné, aby jednotlivé prostory určené jednotlivým cílovým skupinám uživatelům dostatečně uspokojovaly jejich potřeby. V opačném případě se takové oddělení zpravidla mívá účinkem - například při nedostatečné šířce dochází spontánně k obsazování prostoru určeného pro opačnou skupinu.



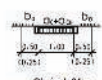
Ilustrační příklad: Aarhus (Dánsko), Vestre Ringgade – jednosměrný pás pro cyklisty je od chodníku oddělen obrubou



Obrázek 68 – Společné obousměrné stezky pro cyklisty a chodce (při intenzitě > 100 vozidel/24 h v obou směrech a při menších intenzitách možná šířka zmenšit na 2,50 m až z 3,00 m)



Obrázek 61 – Společný pás pro cyklisty a chodce v příloženém provedení (při intenzitě < 50 vozidel/24 h a 100 chodců/24 h v obou směrech)



Obrázek 64 – Společná obousměrná stezka pro chodce a cyklisty při nízkých intenzitách ohledem a cyklistů v území navazujícími s možností vybití v dopravně vyžadovanost (při intenzitě < 20 vozidel/24 h a < 50 chodců/24 h v obou směrech)

MÍRA ODDĚLENÍ OD MOTOROVÉ DOPRAVY

HODNOTA	UPLATNĚNÍ
bezmotorová komunikace	
fyzicky (obruha, dělicí pás, zábradlí...)	rychlost nad 30 km/h, vysoké intenzity motorové nebo cyklistické dopravy
vizuálně – podélnou čarou VDW	rychlost nad 30 km/h, středně vysoké intenzity motorové dopravy
vizuálně - podkreslení pohybu (cyklopiktokoridor, podbarvení)	pouze lokálně nebo jako provizorní opatření
společný provoz	na zklidněných komunikacích (do 30 km/h) a na úsecích s minimálním významem pro cyklistickou dopravu

Jízdní kolo je vozidlo a jako takové se primárně pohybuje ve vozovce. Od motorových vozidel jej však odlišuje jednak dynamika jízdy (která se také výrazně liší i mezi cyklisty navzájem), jednak zranitelnost cyklisty jako řidiče.

Míra oddělení od motorové dopravy je důležitým faktorem pro bezpečnost provozu. Mnohdy má ale její úzkostlivé naplňování za důsledek podstatné snížení jízdního komfortu cyklistů, snížení bezpečnosti a komfortu chodců a v neposlední řadě při nevhodném řešení křížení snížení bezpečnosti cyklistů.

Při nízkých rychlostech (do 30 km/h) a nízkých intenzitách motorové dopravy (v řádu tisíců vozidel za 24 hodin) je bezproblémový společný provoz motorových vozidel a jízdních kol.

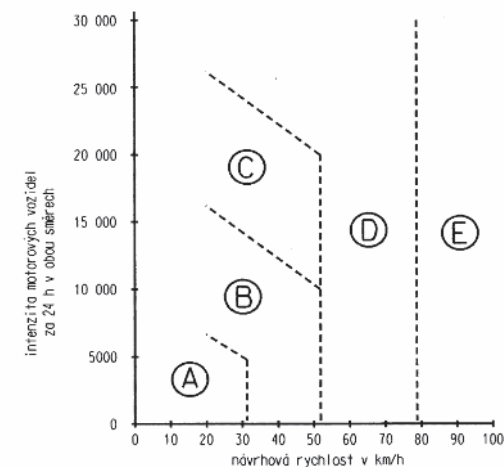


Ilustrační příklad: Praha, Československého exilu – vyhrazený pruh pro vozidla veřejné dopravy a jízdní kola poskytuje veřejné dopravě preferenci, cyklistům potom výrazně vyšší míru bezpečnosti díky oddělení od (řádově intenzivnějšího) provozu ostatních motorových vozidel

S rostoucí rychlostí a intenzitou provozu je žádoucí cyklistický provoz od motorové dopravy oddělit v zájmu bezpečnosti cyklistů a plynulosti motorové i cyklistické dopravy – bezkolizní míjení motorových vozidel a jízdních kol.

Oddělení lze provést vizuálně (v rámci vozovky) nebo – při vyšších rychlostech nebo vyšších intenzitách motorové nebo cyklistické dopravy – fyzicky. Při fyzickém oddělení je ale třeba respektovat kritéria aplikovaná na ucelenou oblast (logické vedení vůči hlavnímu dopravnímu proudu a práva přednosti v jízdě) tak, aby byla zajištěna kontinuita v rámci komunikační sítě.

Pro potřeby tohoto kritéria se za motorovou dopravu nepovažují vozidla veřejné dopravy, to znamená, že společný provoz jízdních kol a vozidel veřejné dopravy je považován za cyklistický provoz oddělený od motorové dopravy. Takto lze navrhnout například vyhrazené pruhy pro vozidla veřejné dopravy a jízdní kola, které dle konkrétních podmínek buď umožňují, nebo neumožňují vzájemné míjení jízdních kol a vozidel veřejné dopravy.



Např. Česká technická norma ČSN 73 6110 uvádí jako doporučenou orientační mez, do které lze navrhnout oddělený provoz v HDP (vizuální oddělení od motorové dopravy), intenzitu motorové dopravy 20 000 voz./24 hod při rychlosti 50 km/h (oblast B+C). Evropské zkušenosti a předpisy (například německá ERA) tyto hranice posouvají ještě o něco výše a zdůrazňují nutnost zohledňovat další faktory.

Naopak při rychlosti 30 km/h a intenzitě do 5 000 voz./24 hod (oblast A) uvádí ČSN jako jedinou variantu společný provoz v HDP. Proto také generel (opět v souladu s evropskou praxí) navrhuje na většinu komunikační sítě (obslužné komunikace) aplikovat zklidněné zóny, které také umožňují zobousměrnění jednosměrných komunikací pro cyklisty.

ŠÍŘKA VYHRAZENÉHO PROSTORU

HODNOTA	UPLATNĚNÍ
pouze společný prostor (s pěší nebo motorovou dopravou)	tam, kde se cyklisté pohybují ve společném provozu s motorovými vozidly nebo chodci
prostor vyhrazený pro cyklisty pro jeden základní proud cyklistů (předjíždění probíhá v prostoru společném)	tam, kde mají cyklisté možnost vybočit z vyhrazeného prostoru doleva (vizuální oddělení od motorové dopravy)
prostor vyhrazený pro cyklisty pro více proudů cyklistů (předjíždění probíhá v rámci tohoto vyhrazeného prostoru)	tam, kde cyklisté nemají možnost vybočit z vyhrazeného prostoru doleva (fyzické oddělení od motorové dopravy)

Uživatelská škála cyklistů je široká a rozdíl v jejich rychlostech může být i násobný. Infrastruktura proto musí cyklistům umožňovat vzájemné předjíždění. Od tohoto požadavku lze v odůvodněných případech lokálně upustit. Předjíždí se zleva.

Pohybují-li se cyklisté v prostoru, který je vyhrazen pouze jim a který je zleva fyzicky ohraničen (nejčastěji v případě fyzického oddělení od motorové dopravy), je třeba zajistit podmínky pro předjíždění (dostatečnou šířku) v rámci tohoto prostoru pro cyklisty. Lokálně nemusí být splněno například v úseku u zastávky veřejné dopravy.

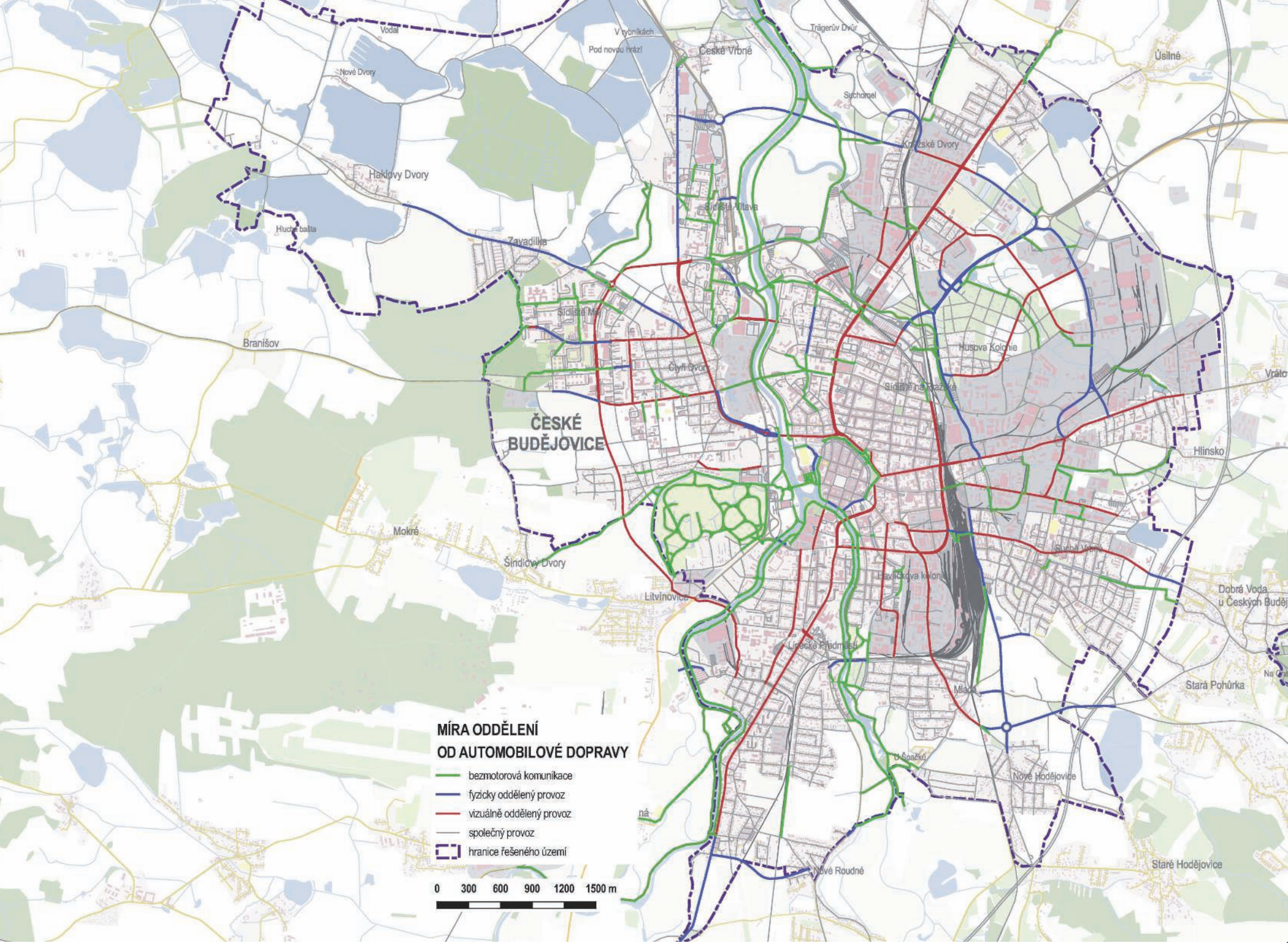
Je-li prostor pro cyklisty oddělen od motorové dopravy pouze vizuálně, umožňuje předjíždění přilehlý jízdní pruh. Lokálně je možné zakázat předjíždění do přilehlého jízdního pruhu v zájmu bezpečnosti provozu (například nedostatečné rozhledové poměry ve směrovém oblouku).

Pokud v rámci návrhu není možné dodržet požadavek na fyzické oddělení od motorové dopravy a je přistoupeno k oddělení vizuálnímu, je žádoucí ponechat požadavek na šířku vyhrazeného prostoru pro cyklisty, což jednak zvyšuje boční odstup základního proudu cyklistů od motorové dopravy a jednak umožňuje vzájemné předjíždění cyklistů bez vybočení do prostoru s motorovou dopravou. Takto je možné navrhnout například široký pruh vyhrazený pro jízdní kola nebo pruh vyhrazený společně pro vozidla veřejné dopravy a jízdní kola.

Nicméně platí, že i „základní“ (jednoprudový) cyklopruh ve vozovce je lepší než fyzicky oddělený pás znemožňující vzájemné předjíždění.



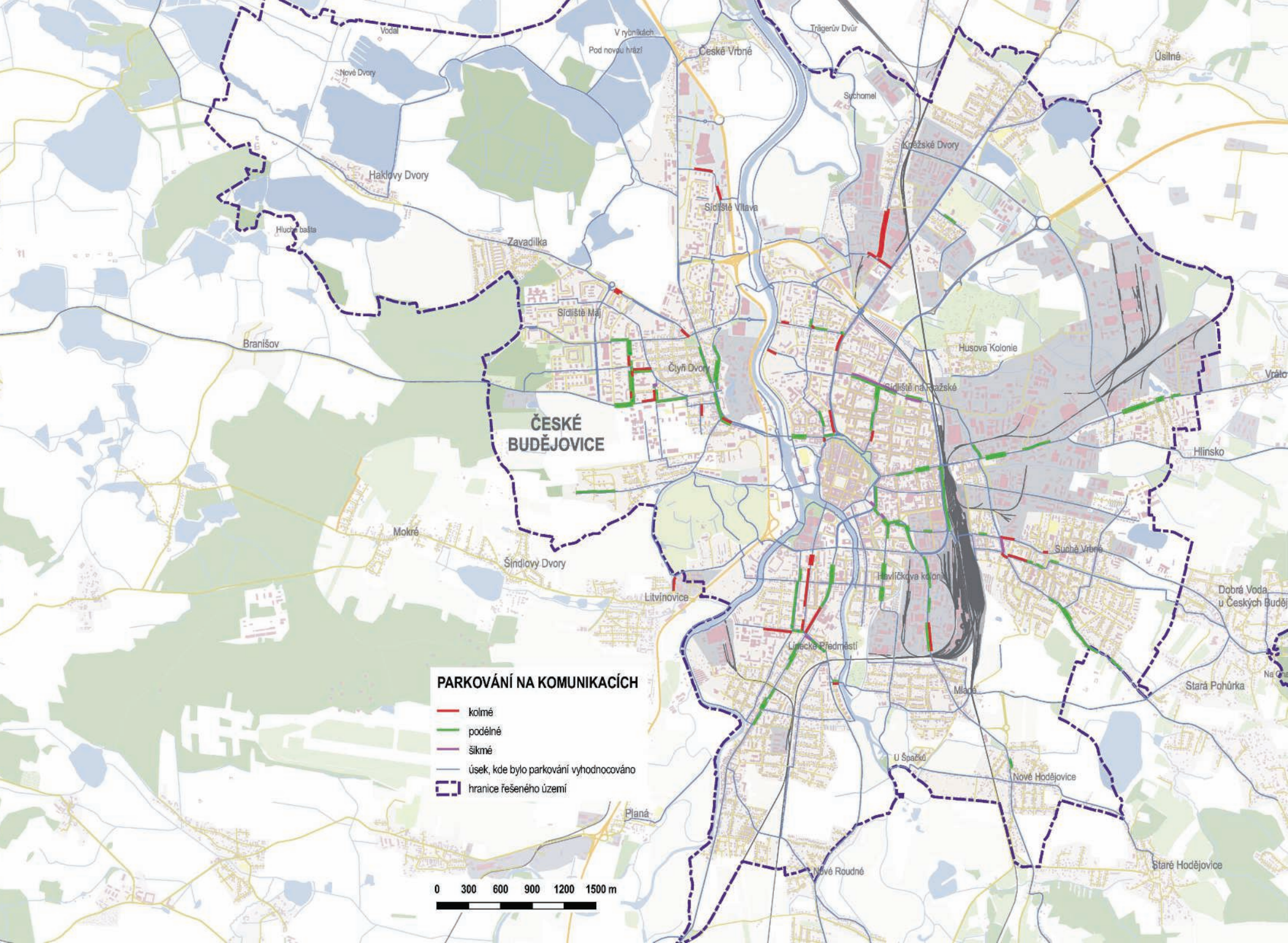
Ilustrační příklad: Pardubice, Jahnova – jednoprudový cyklistický pás, který je zleva fyzicky ohraničen, znemožňuje legální předjíždění, přitom mezi ním a vozovkou je 1,5 m široký pás (cenného uličního prostoru), který není účelně využit



**MÍRA ODDĚLENÍ
OD AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY**

- bezmotorová komunikace
- fyzicky oddělený provoz
- vizuálně oddělený provoz
- společný provoz
- - - hranice řešeného území



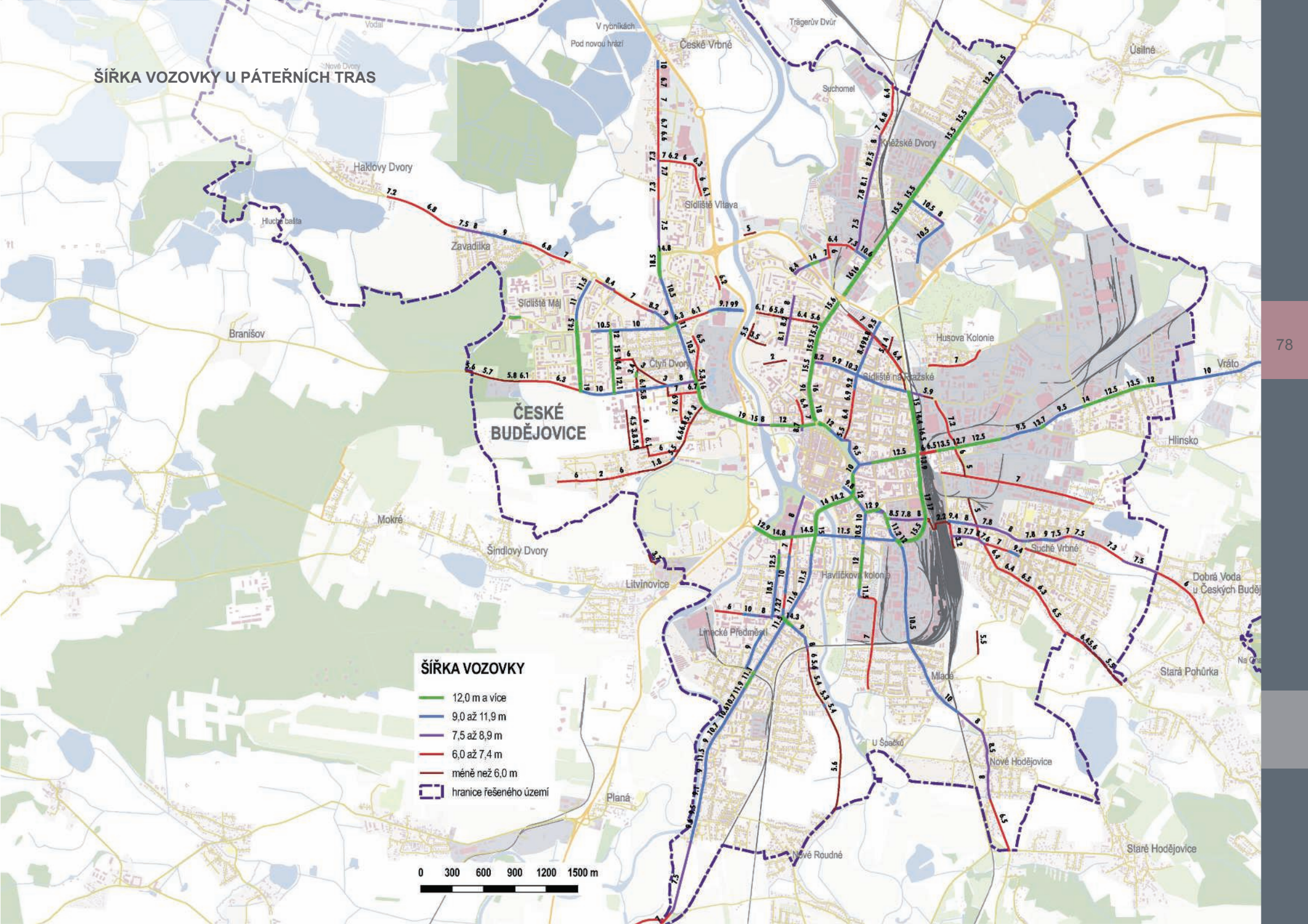


PARKOVÁNÍ NA KOMUNIKACÍCH

- kolmé
- podélné
- šikmé
- úsek, kde bylo parkování vyhodnocováno
- - - hranice řešeného území



ŠÍŘKA VOZOVKY U PÁTEŘNÍCH TRAS



ŠÍŘKA VOZOVKY

- 12,0 m a více
- 9,0 až 11,9 m
- 7,5 až 8,9 m
- 6,0 až 7,4 m
- méně než 6,0 m
- hranice řešeného území



KVALITA POVRCHU

HODNOTA	UPLATNĚNÍ
zpevněný hladký	tam, kde úsek plní dopravní funkci – pokud úsek s kamennou dlažbou převádí páteřní (preferované) trasu, zajistí se hladký povrch alespoň v ose cyklistického pohybu
zpevněný nerovný	tam, kde charakter prostoru vyžaduje například kamennou dlažbu a úsek nepřevádí páteřní (preferované) trasu
mlatový	v lokalitách s výrazným přírodním rázem, kde úsek neslouží každodenní dopravě

Z pohledu cyklistické dopravy je nevhodnější (nejkomfortnější) hladký, zpevněný a dobře odvodněný povrch komunikace. K jinému typu krytu se přistupuje dle místních podmínek.

V městské památkové rezervaci (a na některých dalších ulicích) je žádoucí pro zachování rázu prostoru použití kamenné dlažby. Na významných cyklistických trasách je vhodné zvážit vložení hladšího pásu v ose (uvažovaného) pohybu cyklistů, jinak dochází k pojiždění kamenných obrub nebo přímo hladšího chodníku.

V lokalitách s výrazným přírodním rázem na trasách, které neslouží každodenní dopravě, je vhodné použít mlatový povrch.

POVRCH KOMUNIKACÍ

- zpevněný hladký
- zpevněný nerovný (např. dlažba)
- mlatový apod.
- hranice řešeného území

0 300 600 900 1200 1500 m

