



KOMUNIKACE PRO CYKLISTY V INTRAVILÁNU

Ing. Tomáš Petr

www.petr-projekt.eu



Obsah

1.	Úvod	3
2.	Návrh cyklistických tras	4
3.	Způsoby vedení komunikace pro cyklisty	5
3.1	Jednosměrná cyklostezka	5
3.2	Obousměrná cyklostezka	6
3.3	Společný pás pro provoz cyklistů a choců	8
3.4	Jízdní pruh pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru	10
3.5	Víceúčelový jízdní pruh	11
3.6	Vedení v protisměru jednosměrné komunikace	13
3.7	Vedení po jízdním pruhu pro autobusy	14
3.8	Vedení pěšími zónami	14
3.9	Vedení ve smíšeném provozu (Cyklotrasy).....	15
3.10	Cyklistická ulice	15
4.	Zařízení pro cyklistickou dopravu	16
4.1	Odstavná zařízení pro jízdní kola	16
4.2	Půjčovny a opravny jízdních kol	17
5.	System Citybike	18
6.	Závěr	19



1. Úvod

Každý rok dochází nejen ve velkých městech k nárůstu automobilové dopravy. Jedním z následků jsou ode zdi ke zdi přeplněné ulice automobily, které tím všechno ostatní vytlačují na okraj. Je jen na nás, zda veřejný prostor proměníme spíše na místo pro setkávání lidí a jejich vzájemnou komunikaci, nebo raději na prostor, kterému budou dominovat auta.

Aby město bylo humanistické, příjemné pro život, musí být především dobře dostupným městem, které umožňuje všem svým obyvatelům být mobilní. Mnohá dnešní města jsou ochromena dopravními zácpami a v hustě obydlených oblastech je často nejrychlejším a nejefektivnějším dopravním prostředkem kolo.

V některých zemích je cyklistická doprava důležitou součástí dopravního systému. I v ČR existují města, která disponují podílem cyklistické dopravy až v desítkách procent. Nabídka atraktivní cyklotrasy je důležitá pro zvýšení počtu cyklistů v dělbě přepravní práce města.

Jízdní kolo je ekologicky vhodným dopravním prostředkem především v osobní dopravě na krátké vzdálenosti. Cyklistická doprava využívá účinněji prostor než doprava automobilová, městskému prostředí odlehčuje svými skromnějšími požadavky na odstavení jízdních kol. Rychlost přepravy na jízdním kole je přitom v městském prostředí s automobily srovnatelná.



2. Návrh cyklistických tras

Před samotným návrhem určité cyklistické trasy je žádoucí zpracovat studii cyklistických tras na území města nebo obce, tzv. Generel cyklistických tras. Ten určí rozumnou míru investic při zohlednění potřeb cyklistů. Jeho obsahem je stanovení vhodných zdrojů a cílů cyklistické dopravy. Na základě širkového uspořádání dopravního prostoru se navrhne vhodný způsob vedení cyklistů.

Síť cyklistických tras by měla splňovat tyto základní zásady:

- § Ucelenost sítě
- § Spojení zdrojů a cílů
- § Atraktivita tras (z hlediska délky a bezpečnosti trasy)
- § Celková srozumitelnost

Poznámka:

V některých aglomeracích (hlavně menších městech) není třeba provádět zdoluhavé přípravy, dokonale připravovat integrovaný generel cyklistické dopravy, propočítávat procenta modal splitu či dlouze debatovat nad potřebností. Místní považují jízdu na kole za naprosto běžnou a přirozenou. V ČR existují i města, která již dnes disponují podílem cyklistické dopravy až v desítkách procent. Taková města potřebují jen dílčí úpravy několika typů, díky nimž se stanou ještě prostupnějšími a pro jízdní kolo přívětivějšími. Mnohdy se jedná o realizaci jednoduchých nenákladných opatření, ať už jsou lokální, liniová či plošná. Zde je třeba dbát na jednotnost a jednoduchost řešení.

3. Způsoby vedení komunikace pro cyklisty

3.1 Jednosměrná cyklostezka

Jednosměrná cyklostezka se umísťuje v přidruženém dopravním prostoru. Stavebně se odděluje od hlavního dopravního prostoru. Je nutné zajistit dostatečné rozhledové poměry u všech přilehlých vjezdů a výjezdů a v prostoru křižovatek.

Výhody:

- Komunikace pro cyklisty se nachází v přidruženém dopravním prostoru. Proto nedochází ke konfliktům s automobily.
- Podle zahraničních zkušeností především senioři a děti oceňují bezpečnost a komfort tohoto typu.
- Jednoduché napojení cílového místa na obou stranách komunikace.

Nevýhody:

- Předjíždění na jednosměrné cyklostezce je možné jen při dostatečné šířce.
- Při častějších křížení s auty dochází bezpečnostním rizikům.



Obr. 1: Pás pro cyklisty s jednosměrným provozem,
Kelmis, Belgie



Obr. 2: Pás pro cyklisty s jednosměrným provozem, vedení v prostoru zastávky autobusu, Kelmis, Belgie

3.2 Obousměrná cyklostezka

Obousměrná cyklostezka se také umísťuje v přidruženém dopravním prostoru. Tento typ se používá, pokud není možné vedení cyklistů po obou stranách komunikace nebo když se v průběhu trasy nachází minimum křižovatek.

Výhody:

- § Podle zahraničních zkušeností senioři a děti upřednostňují oddělené cyklostezky, především k rekreačním účelům.
- § Možnost předjíždění z důvodu dostatečné šířky.

Nevýhody:

- § Nebezpečí nehody na křižovatkách je u obousměrných cyklostezek vyšší než při jednosměrných.
- § Pro řidiče je na křižovatkách často těžké rozpoznat, že je cyklostezka vedená obousměrně.
- § Napojení cílového místa na druhé straně komunikace je obtížnější.



Obr. 3: Pás pro cyklisty s obousměrným provozem u stanice metra Alserstrasse ve Vídni, Rakousko



Obr. 4: Pás pro cyklisty s obousměrným provozem v prostoru tramvajové zastávky, Ringstrasse, Vídeň, Rakousko

3.3 Společný pás pro provoz cyklistů a chodců

Společný pás pro cyklisty a chodce tvoří stezku pro chodce a cyklisty se společným provozem. Předpokladem pro návrh jsou ovšem nižší intenzity chodců a cyklistů.

Výhody:

- § Již při nižším nároku na plochu komunikace může být cyklistická doprava vedena v přidruženém dopravním prostoru.
- § Z důvodu nízkých nároků na plochu a pořizovací cenu se jedná o ekonomické řešení.

Nevýhody:

- § Může docházet ke konfliktním situacím mezi chodci a cyklisty.



Obr. 6: Společný pás pro provoz cyklistů a chodců,
Franz - Josefs – Kai, Vídeň, Rakousko



Obr. 7: Společný pás pro provoz cyklistů a chodců,
stezka podél Donaukanal, Vídeň, Rakousko

3.4 Jízdní pruh pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru

Jízdní pruh pro cyklisty bývá v hlavním dopravním prostoru oddělen vodorovným dopravním značením. Bývá zřizován u komunikací s dostatečnou šířkou. Podle zkušeností ze sousedního Rakouska jsou pruhy pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru doporučovány až do intenzity 18 000 vozidel/den.

Výhody:

- § Bezpečnost v prostoru křižovatek a vjezdů je vyšší, protože je zajištěna dostatečná viditelnost cyklistů a automobilů.
- § Odbočení na křižovatkách jsou možná bez velké časové ztráty.
- § Křižování na druhou stranu komunikace probíhá v úrovni komunikace.

Nevýhody:

- § Při velké hustotě provozu nebo vyšší rychlosti provozu dochází u většiny cyklistů k nepříjemným pocitům.
- § Předjíždění je možné pouze při dostatečné šířce pruhu.
- § Cyklisté musí jezdit přes mříže uličních vpustí.
- § Předjíždění.



Obr. 8: Jízdní pruh pro cyklisty, Maastricht, Holandsko

3.5 Víceúčelový jízdní pruh

Víceúčelový jízdní pruh je jízdní pruh pro cyklisty, který smí být využíván také většími vozidly. Tento termín česká legislativa ještě nezná, proto se u nás zatím nepoužívá.

Víceúčelový jízdní pruh se používá tehdy, pokud šířka vozovky neumožňuje zřízení jízdního pruhu pro cyklisty. Dále se zřizuje pouze tehdy, když intenzita dopravy dosahuje max. 7000 vozidel/den a počet nákladních vozidel nepřesahuje 6% skladby dopravního proudu.

Výhody:

- § Je zajištěna větší dopravní bezpečnost v prostoru křižovatek a vjezdů, protože je zajištěna dostatečná viditelnost mezi cyklistou a řidičem.
- § Odbočovací manévry probíhají s minimální časovou ztrátou.
- § Přejezd na druhou stranu ulice je umožněn z úrovně komunikace.

Nevýhody:

- § Díky menší šířce komunikace je nutné využívání víceúčelového jízdního pruhu také nákladními vozidly a autobusy.
- § Při vyšší hustotě nebo rychlosti provozu je pro cyklisty jízda nepříjemná.
- § Předjíždění na víceúčelovém jízdním pruhu je obtížné, musí být využit přilehlý jízdní pruh.



Obr. 9: Víceúčelový jízdní pruh, přednádražní prostor,
Absdorf, Rakousko



Obr. 9: Víceúčelový jízdní pruh, prostor kolem ostrůvku tramvajové zastávky, Friedensbrücke, Vídeň, Rakousko

3.6 Vedení v protisměru jednosměrné komunikace

U jednosměrných místních komunikací může být cyklistům v odůvodněných případech umožněn průjezd v obou směrech. Takové uspořádání je možné použít jen na komunikacích funkčních skupin C nebo D1, a to jen v přehledných úsecích.

Vedení cyklistů v protisměru se doporučuje provést pomocí jízdního pruhu pro cyklisty na levé straně komunikace.

Výhody:

- § Je redukován počet ulic, které musí být cyklistou objížďeny – žádné zajižďky díky přímému vedení trasy.
- § V přehledných úsecích jsou i úzké jednosměrné ulice bezpečné.
- § Cyklisté vidí protijedoucí vozidla včas.

Nevýhody:

- § Řidiči automobilů, kteří do jednosměrné komunikace vjíždějí nebo z ní vyjíždějí, mohou cyklistu v protisměru přehlédnout. To platí i pro vjezd nebo výjezd z parkovacího stání.



Obr. 10: Vedení cyklistů v protisměru jednosměrné komunikace, Fendigasse, Vídeň



3.7 Vedení po jízdním pruhu pro autobusy

Tento způsob vedení cyklistů přichází v úvahu tehdy, pokud na dané trase existují jízdní pruhy pro autobusy a pokud jiný způsob vedení cyklistů není smysluplný nebo není možný z hlediska šířkového uspořádání.

Vedení cyklistů po jízdním pruhu pro autobusy má smysl jen tehdy, když intenzitou provozu cyklistů a autobusů nejsou způsobeny dopravní konflikty a pokud existuje pro autobusy možnost předjíždění.

Na hlavních tazích je to doporučeno jen tehdy, když je zajištěné vedení cyklistů v opačném směru (případně v paralelní ulici).

Výhody:

§ Cyklisté mají k dispozici komfortní dopravní plochu.

Nevýhody:

§ Při předjíždění autobusy musí cyklisté často vybočit.

§ Vedení cyklistů je možné jen ve směru vedení autobusové dopravy.

§ Jízdní pruh pro autobusy může být využíván i dalšími účastníky provozu (např. TAXI, vozidla záchranné služby).

3.8 Vedení pěšími zónami

Výhody:

§ Žádné nebo minimální objízdné trasy.

§ Dobrá dosažitelnost cílových míst v pěší zóně.

Nevýhody:

§ Při vyšších intenzitách pěšího a cyklistického provozu dochází k vzájemným omezením.



3.9 Vedení ve smíšeném provozu (Cyklotrasy)

Vedení cyklotrasy se doporučuje na komunikacích „vedlejší dopravní sítě“ a na dopravně zklidněných komunikacích. Na komunikacích vyššího významu jen ve výjimečných případech a s doprovodným dopravně – organizačním opatřením.

Výhody:

- § Plošné napojení obytných oblastí na síť cyklokomunikací.
- § Všechny jízdní relace jsou možné bez zajižděk.

Nevýhody:

- § Pokud je na některých úsecích využíváno smíšeného provozu, mohou cyklisté ztratit orientaci (hlavně ti, co nejsou místní).
- § Při nekonekvenční realizaci klesá bezpečnost.

3.10 Cyklistická ulice

Cyklistická ulice je stejně jako víceúčelový pruh, prvek, který česká legislativa nezná. Cyklistická ulice je z právního hlediska silnice se smíšeným dopravním provozem.

Předpokladem jsou nízké intenzity automobilové dopravy. Princip cyklistické ulice je v tom, že umožní cyklistům i autům pohyb po jedné komunikaci, avšak cyklisté mají absolutní přednost v jízdě, auta je nesmí omezit a jsou považována za „hosty“.

Výhody:

- § Cyklisté smějí jet i vedle sebe.
- § Cyklisté mají k dispozici komfortní dopravní plochu.

Nevýhody:

- § Cyklistická ulice je využívána také ostatními účastníky dopravního provozu.

4. Zařízení pro cyklistickou dopravu

4.1 Odstavná zařízení pro jízdní kola

Spolu s budováním cyklistických tras je třeba cyklistům nabídnout zařízení pro bezpečné odstavení jízdních kol, zejména v místech, kde je poptávka po odstavování jízdních kol očekávána. Jedná se především o lokality, které jsou zdrojem a cílem cyklistické dopravy.

Druhy odstavných zařízení pro jízdní kola:

- § Stojany
- § Odstavné plochy (objekty)
- § Úschovné prostory
- § Boxy (garáže) pro jízdní kola

Správné umístění odstavných zařízení ovlivňuje jejich skutečné využívání cyklisty. Stojany mají být umístěny na viditelném místě na veřejném prostranství, pokud možno v zorném poli cyklisty, např. v blízkosti vchodu do objektu.



Obr. 11: Zastřešené parkoviště B+R
Železniční stanice Absdorf, Rakousko



Obr. 12: Uzamykatelné skříňky (např. na helmu),
Parkoviště B+R, Železniční stanice Absdorf, Rakousko

4.2 Půjčovny a opravy jízdních kol

5. Systém Citybike

Za zmínku jistě stojí i ve světě se rychle rozvíjející systém Citybike. Jedná se o síť stanovišť ve městě, kde je možné si půjčit jízdní kolo (viz. Obr. 13). Před půjčením uživatel obvykle složí zálohu (ve Vídni si uživatel založí účet Citybike na platební kartu) a pak může po určitý časový úsek kolo zdarma nebo za symbolický poplatek používat. Kolo je pak možné vrátit na kterémkoli stanovišti Citybike ve městě.



Obr. 13: Stanice Citybike u stanice metra U6 Alserstrasse, Vídeň
Poslední kolo ve stojanech značí velký zájem o tento systém

Cíl projektu:

Tento dopravní systém má ulehčit přestup na kolo. Krátké trasy mohou být kdykoli zdohány na kole, protože se v blízkém okolí nachází stanice Citybike. Průzkumy dokazují, že 50 procent všech dopravních tras „ve velkých městech“ je kratších než 5 km.



6. Závěr

Jízdní kolo je ekologicky vhodným dopravním prostředkem především v osobní dopravě na krátké vzdálenosti. Cyklistická doprava využívá účinněji prostor než doprava automobilová, městskému prostředí odlehčuje svými skromnějšími požadavky na odstavení jízdních kol.

Tento článek je pouze stručný přehled o komunikacích pro cyklisty ve městě. Podrobnější pomůckou jsou TP179 Navrhování komunikací pro cyklisty.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] TP179 Navrhování komunikací pro cyklisty
- [2] RVS 03.02.13 Radverkehr
- [3] Internetové stránky města Vídně, <http://www.wien.gv.at>
- [4] Internetové stránky Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, <http://www.cyklodoprava.cz/>