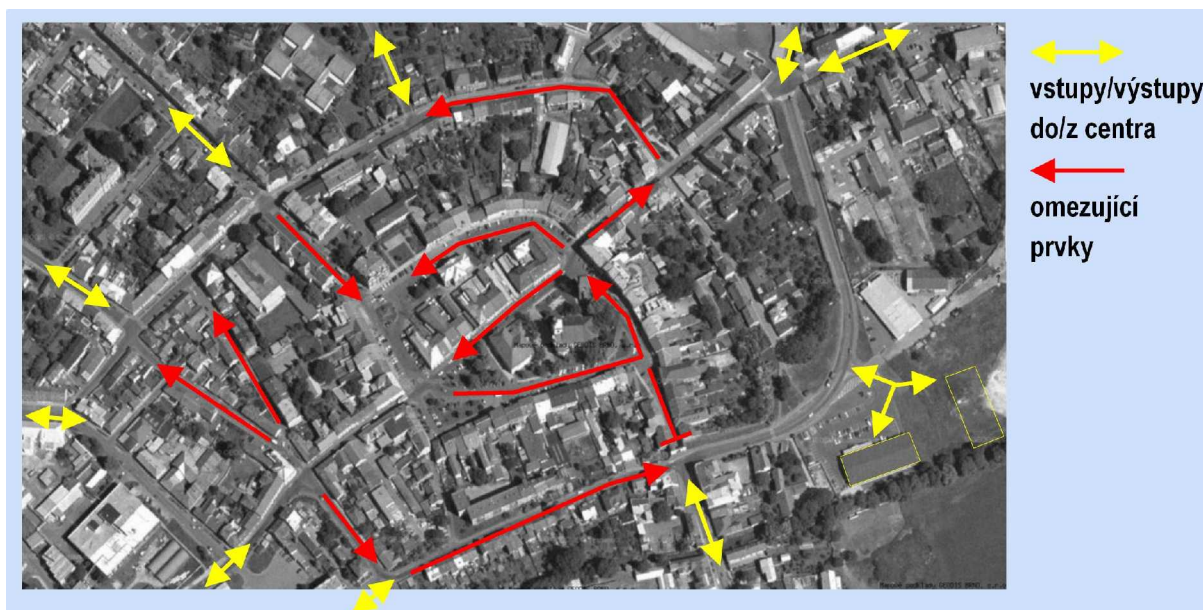


Zavedení cykoobousměrek v Českém Brodě

Stávající stav

Rovinatý terén, ve kterém se město Český Brod nachází, předurčuje použití jízdního kola ke každodennímu používání při dopravě do zaměstnání, na nákupy, do úřadů apod., čehož je zde také tradičně využíváno. Díky tomu má Český Brod výhodu oproti ostatním městům, neboť část vnitroměstské dopravy není uskutečňována individuální automobilovou, nýbrž cyklistickou dopravou s pozitivními dopady na životní prostředí, řešení dopravy v klidu, bezpečnost chodců atd. Velkým problémem je ovšem přístupnost centra města pro cyklisty, neboť je zde vybudován systém jednosměrných ulic, který usměrňuje pohyb automobilů a do jisté míry tak žádoucím způsobem zklidňuje střed města. Protože jsou však cyklisté účastníky silničního provozu stejně jako motoristé, jsou rovněž při pohybu v centru města i stejně omezováni, přičemž 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. Akceptace jednosměrných ulic totiž znamená i objet celé centrum města, což je pro cyklisty naprosto nepřijatelné. Cyklista se totiž chová velmi podobně jako chodec, neboť vyvíjí fyzickou námahu, a tak hledá nejkratší trasu.

Na níže uvedeném schématu jsou vyznačeny vstupy / výstupy do / z centra města a omezující prvky v podobě jednosměrných ulic a jedné slepé ulice (u Kouřimské brány). Je vhodné si uvědomit, kudy je nucen cyklista projet, pokud jede např. z nádraží na sídliště, ze supermarketů Penny / Lidl na sídliště, ze Sportovní ulice k supermarketům Penny / Lidl apod...

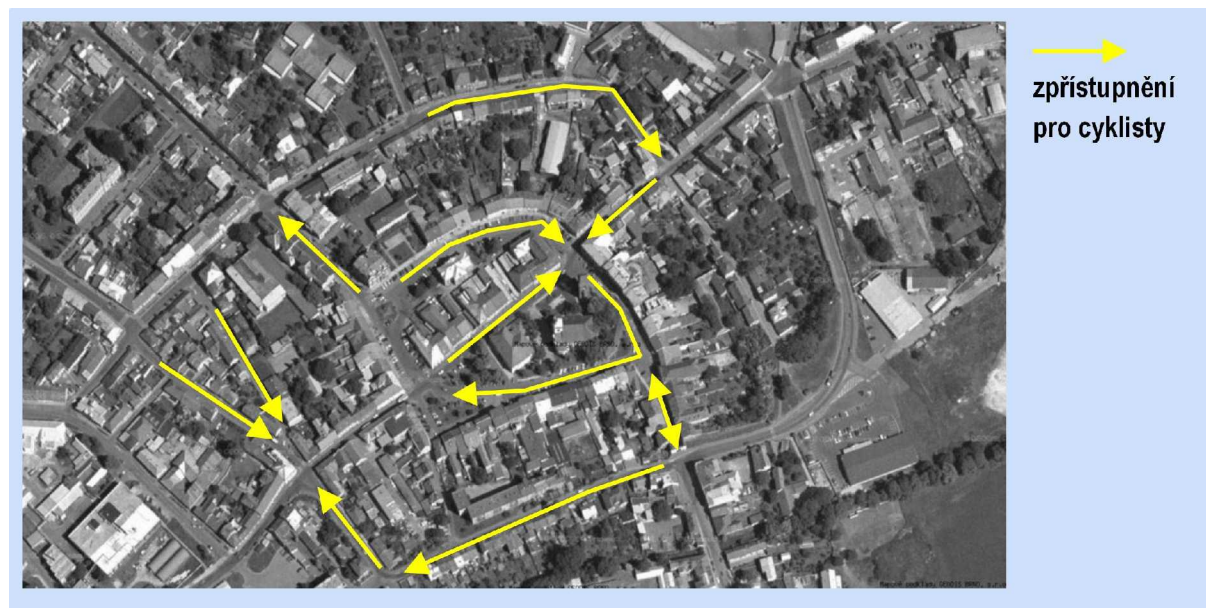


Návrh řešení

Řešením, které má za cíl umožnit volnější, resp. legální, pohyb cyklistů po městě, je zobousměrnění jednosměrných ulic pro jízdní kola. Pohyb cyklistů není třeba po městě usměrňovat stejně jako pohyb motoristů - jak již bylo uvedeno, chování cyklistů je podobné jako chování chodců. Problémem, který je v tomto případě nutno vyřešit je koexistence automobilové dopravy v jednom směru a zároveň cyklistické

dopravy v obou směrech. Vyžaduje to ale více respektu ze strany motoristů, resp. všech účastníků silničního provozu mezi sebou navzájem.

Konkrétní podněty pro řešení v Českém Brodě vychází ze základních přepravních potřeb cyklistů, resp. odstranění bariér pro jejich pohyb, viz následující schéma:



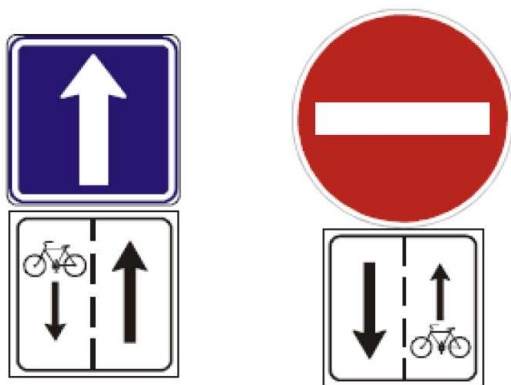
ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“, kapitola 10.4.2.7 k této problematice uvádí:

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

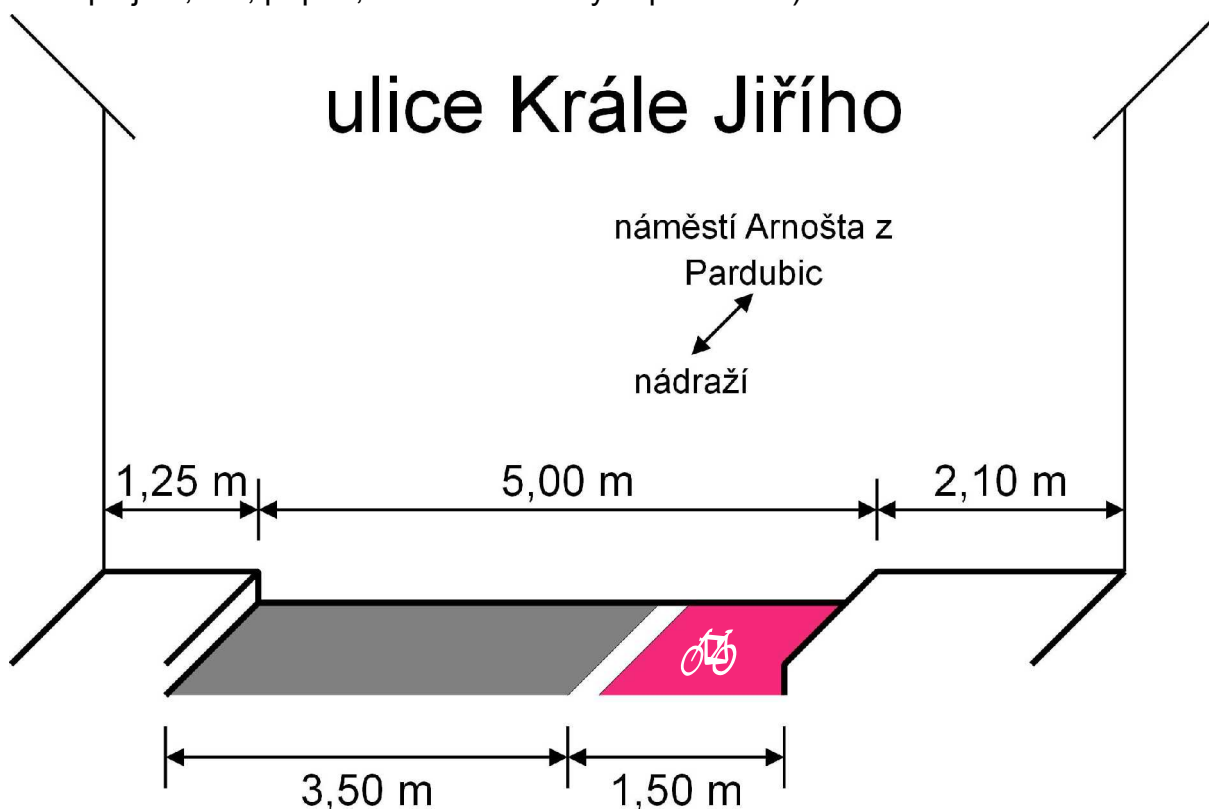
Je-li v protisměru jednosměrné komunikace veden jízdní pruh pro cyklisty, potom platí stejné šířkové uspořádání jako ve standardních případech a dále platí tyto podmínky:

- *mezi jízdní pruh pro motorová vozidla a protisměrný pruh pro cyklisty se vkládá bezpečnostní odstup 0,50 m;*
- *vedení cyklistů v protisměru se při šířce jízdního pásu mezi obrubníky < 4,50 m nedovoluje (do této šířky se nezapočítává případný parkovací pruh / pás);*
- *v odůvodněných případech při rekonstrukcích ve stísněných poměrech a při dovolené rychlosti < 50 km/h může být šířka mezi obrubami snížena na 4,00 m. V tom případě se šířka bezpečnostního odstupu mezi jízdním pruhem pro motorová vozidla a protisměrným pruhem pro cyklisty snižuje na 0,25 m a bezpečnostní odstup u obruby se ruší;*
- *provoz cyklistů v protisměru musí být zřetelně označen svislým i vodorovným dopravním značením (např. optické a plastické prvky, souvislá podélná čára, směrové šipky, symboly jízdního kola, zvýšený dělicí prvek);*
- *na komunikacích s dovolenou rychlostí ≤ 30 km/h a se šířkou mezi obrubami 4,00 m se nemusí jízdní pruh pro cyklisty v protisměru vyznačovat vodorovným značením.*

Obousměrné vedení cyklistů v jednosměrných ulicích je tedy vždy nutné vyznačit svislým dopravním značením, konkrétně dodatkovými tabulkami E 12a „Jízda cyklistů v protisměru“ a E 12b „Vjezd cyklistů v protisměru povolen“, viz obrázek:



Vodorovné dopravní značení V 14 „Jízdní pruh pro cyklisty“ musí být vyznačeno min. v případech vyšší dovolené rychlosti než 30 km/h, viz obrázek situace neuzšího místa ulice Krále Jiřího (minimální šíře pruhu pro cyklisty včetně bezpečnostního odstupu je 1,5 m, příp. 1,25 m ve stísněných poměrech):



V případě Českého Brodu je použití svislého i vodorovného značení nutné i z hlediska bezpečnosti určitě v ulicích Krále Jiřího (v úseku mezi náměstím a křižovatkou s ulicemi Kollárova a Šafaříkova) a v ulicích Tyršova a Havlíčkova. V případě Husova náměstí a náměstí Arnošta z Pardubic by mohlo dostačovat vyznačení jen svislým dopravním značením. Za úvahu by také stálo celý prostor obou náměstí prohlásit za obytnou zónu z důvodu větší bezpečnosti chodců i cyklistů, striktnějšího usměrnění parkování aj. S ohledem na stísněné poměry by vodorovné dopravní značení zřejmě nebylo zřízeno ani v ulicích Želivského a Žitomířská mezi ulicemi Suvorovova a Komenského.

Pro lepší pochopení situace provozu na komunikacích s vyhrazeným jízdním pruhem pro cyklisty je ještě nutné poukázat na fakt, že v některých případech (ulice Krále Jiřího) nebude s ohledem na prostorové možnosti umožněno parkování vozidel (v ulici Krále Jiřího není dovoleno již nyní). V příp. zastavení vozidel u pravého chodníku, jež je dovoleno, může řidič vjet do vyhrazeného pruhu pro cyklisty, ale musí dát samozřejmě přednost cyklistům v protisměru.

Zobousměrnění ulic Kollárova a Jungmannova je problematické s ohledem na jejich funkci obchvatu vnitřního centra a zároveň jejich prostorové uspořádání. Proto jej doporučuji řešit až v příp. následující etapě. Stejně tak lze řešit později zprůjezdnění Kouřimské brány pro cyklisty, pro které bude nutné upravit dopravní značení na křižovatce Jungmannova - Prokopa Velikého - Jana Kouly a přilehlou (pojízďenou) část chodníku.

Zobousměrnění místních komunikací uvnitř centra města pro cyklisty je jedním z potřebných opatření pro zvyšování podílu cyklistické dopravy v Českém Brodě. Pokračováním tohoto projektu by mělo být rozšiřování cykloobousměrek na území celého města, další příp. úpravy pro pohyb cyklistů v hlavním dopravním prostoru (úpravy křižovatek, doplnění přechodů pro chodce o přejezdy pro cyklisty, zavedení piktogramových koridorů pro cyklisty apod.), budování samostatných cyklostezek, zřizování cyklostanů, vybudování automatické úschovny jízdních kol na nádraží (systém B+R) atd.

Pohyb cyklistů ve městě je třeba racionálně řešit. Tento čistý a prostorově nenáročný způsob dopravy musí být podporován a rozvíjen - viz Usnesení vlády ČR ze dne 7. 7. 2004 č. 678, které doporučuje místním samosprávám využít Národní strategii cyklistické dopravy ČR pro svoji činnost a rozpracovat ji do svých koncepcí a materiálů. Dnes již neobstojí argument, že cyklisté do města nepatří, protože přednost mají osobní automobily. Český Brod bohužel v procesu podpory cyklistické dopravy dosud neučinil žádná opatření, čímž se začíná mezi českými a moravskými městy vymykát...

Použitá literatura

- [1] Binko Marek Bc., Zpřístupnění centra města Český Brod cyklistům, 2006
- [2] CDV, v.v.i. a FD ČVUT Praha, Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty, Brno, 2008
- [3] www.cyklostrategie.cz

Zpracoval: Bc. Marek Binko

Datum: 22. dubna 2010