

TP 179

Nové Technické předpisy 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty,

byly po mezirezortním projednání včetně Policie ČR schváleny Ministerstvem dopravy
č. j. 98/2017-120-TN ze dne 17. května s **účinností od 1. června 2017** :

<https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ministerstvo-dopravy-vydalo-novou-verzi-technicky>

Současně se ruší a nahrazují v celém rozsahu TP 179 schválené Ministerstvem dopravy - OPK
pod č. j. 158/06-120-RS/1 ze dne 17. března 2006 s účinností od 1. května 2006.

Jako cyklistům, ale i řidičům a chodcům Vám nové TP 179 doporučuji k podrobnému seznámení,
z jejich 10 kapitol pak zejména kapitoly:

4. Úseky (Intravilán)
5. Křižovatky a křížení
6. Další opatření a úpravy pro zohlednění cyklistického provozu

Tato cyklointegrační opatření obecně dlouhodoběji fungují v zahraničí, protože jsou zde s nimi obecně pozitivní zkušenosti. Postupně se rozšiřují při pokračující podpoře udržitelné mobility - veřejná doprava, chodci, cyklisté + další bezmotorové prostředky. Jednou z podmínek je dobrá informovanost.

V ČR tato opatření v podstatě začínají, někdy v úvodu chybí informace zkušenosti, důvěra, větší součinnost. V návaznosti zde uvádím některé citace z textu TP 179 a pracovní informace:

4.2 Integrovaná opatření cyklistické dopravy

4.2.1 Princip

Základním principem integračních opatření cyklistické dopravy je „podkreslení“ bezpečného a plynulého průjezdu cyklistů, resp. jízdních kol ve vozovce v daném místě a směru:

- navrhnou se tam, kde by se cyklista zpravidla pohyboval automaticky v případě společného provozu (tedy i bez jejich realizace);
- přítomnost opatření ve vozovce má význam psychologický i prostorový;
- opatření v hlavním dopravním prostoru jsou zásadně jednosměrná ve směru jízdy vozidel (s výjimkou opatření užívaných v rámci tzv. cykloobousměrek).

Z hlediska psychologického působení na jednotlivé účastníky provozu integrační opatření především:

- napomáhají lepšímu vzájemnému vnímání cyklistů a řidičů motorových vozidel, předvídatelnějšímu chování, lepšímu vnímání společného dopravního prostoru a orientaci;
- vizuálním přerozdělením prostoru zklidňují provoz a v mnoha situacích tím usnadňují průjezd všem účastníkům silničního provozu.

Z hlediska prostorového:

- při správné realizaci vhodně vybraných integračních opatření je zaručen bezpečný a plynulý průjezd cyklistů;
- oproti běžnému společnému provozu jsou jasně garantovány nezbytné návrhové parametry, především šířkovým uspořádáním průjezdných profilů a bočních bezpečnostních odstupů.

Z hlediska stavebně - technického:

- zajištěn má být dostatečně kvalitní stav vozovky, uličních vpustí i ostatních souvisejících prvků infrastruktury;
- realizace opatření na poškozeném povrchu vozovky, u výtluků či propadlých uličních vpustí, není ekonomicky účelná a může být rizikovější z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu oproti stavu bez realizace cyklistických opatření.

(Citace z TP 179)

Důležité je např. chování v různých druzích cyklistických pruhů, koridorů, proto Vám zde předkládám několik pracovních informací a lokalit, kde se v provozu s takovými opatřeními v Praze již setkáváte:

Jízdní pruhy pro cyklisty ve vozovce jsou základním cyklistickým integračním opatřením:

- umožňují částečné nebo případně úplné oddělení cyklistického provozu od ostatních vozidel;
- vyznačují se pouze vodorovným dopravním značením pomocí přerušované čáry a symbolu jízdního kola, červené zvýraznění se (zpravidla) neprovádí;
- svislým dopravním značením se ochranné jízdní pruhy pro cyklisty neoznačují.

Jízdní pruhy pro cyklisty velmi efektivně hospodaří s prostorem komunikace:

- ostatní vozidla mohou podélně projíždět v případě, že pro ně vedle ve vozovce (resp. v souběžném jízdním pruhu) není dostatek místa;

□ není nutné uvažovat s větším rozšířením vozovky ve směrových obloucích (kvůli vlečným křivkám rozměrnějších vozidel).

Vhodné jsou především na komunikacích s vyššími intenzitami automobilové dopravy (v městské zástavbě například na významných ulicích a třídách), kde není možné či účelné vyznačit samostatný vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty.

Na komunikacích s nižšími intenzitami automobilového provozu mohou zklidnit a přerozdělit prostor vozovky a ekonomicky tak zvýšit bezpečnost a komfort cyklistického provozu bez dalších prostorových nároků. V rámci zklidněných komunikací lze takto vyznačit protisměrný průjezd jízdních kol jednosměrnými komunikacemi s obousměrným provozem cyklistů, je-li to účelné.

(Citace z TP 179)

Cyklistické pruhy.

Piktogramový koridor pro cyklisty:

- pro jízdu cyklistů ve vozovce prostorově nejušpornější opatření;
- užívá se pro zvýraznění pohybu cyklistů nebo naznačení směrových pohybů.

(Citace z TP 179)



Praha, Bílá Hora, Karlovarská ulice

Ochranný pruh pro cyklisty:

- pro jízdu cyklistů ve vozovce prostorově úšporné opatření;
- souběžný jízdní pruh má umožňovat neovlivněný průjezd alespoň osobních vozidel;
- rozměrnější vozidla mohou podélně pojíždět jízdní pruh pro cyklisty;
- případné rozšíření souběžného jízdního pruhu ve směrovém oblouku zpravidla není nutné, resp. do potřebné šířky se započítává také celková šířka jízdního pruhu pro cyklisty.

(Citace z TP 179)

- **auta je mohou pojíždět**, pokud se nevejdou vedle a v uvedeném ochranném cyklopruhu zrovna nejede cyklista. Zpravidla jsou bez červeného zvýraznění • bez svislého dopravního značení. V Praze se s nimi zatím setkáte např. v ulicích:

Veletržní - směrem do kopce je vyhrazený pruh pro cyklo a směrem z kopce ochranný. Názory zatím různé, provoz se postupujícím návykem zklidňuje. Chodci spokojeni od začátku. <https://goo.gl/photos/f7di4Fh66pfxZDGk7>,

Hlubočepská – na frekventované cyklotrase do Prokopského údolí, méně aut (cca. 6 tisíc/den). Místo ve zúžení komunikace pod mostem, kde se dřív stávaly kolize vozidel s cyklisty. Od zřízení pruhů je to OK. <https://mapy.cz/s/2fySH> (pod mostem to je dokonce rozdvojené – v pravém oblouku je stav před namalováním cyklopruhů a v levém je stav s cyklopruhy.

Poslední nehoda cyklisty, která se tam stala těsně před vyznačením ochranných cyklopruhů je: <http://blog.cyklistesobe.cz/40049/cyklista-byl-srazen-autem-v-miste-nereseneho-podnetu-v-hlubocepske-ulici> (cyklistovi se jako zázrakem nic nestalo),

Sokolovská a ke Štvanici – řešení ve frekventované křižovatce: <https://prahounakole.cz/2017/06/nove-cyklopruhy-florenci/>

Bubenská jsou sice vyhrazené pruhy, ale šířkové parametry mají jako ochranné cyklopruhy (jsou širší). Na frekventované ulici vedle parkování. Cyklistů tam jezdí zatím relativně málo, ale hned na jaře se bude dodělávat pokračování a napojení na stezku pro chodce a cyklisty vedoucí na Štvanici a na Kpt. Jaroše – pak se to zvýší (salámová metoda): <https://mapy.cz/s/2fz9t>,

Vyhrazený pruh pro cyklisty:

- pro jízdu cyklistů ve vozovce prostorově nejnáročnější opatření;*
 - souběžný jízdní pruh pro ostatní vozidla musí umožnit jízdu všech ostatních vozidel;*
 - případné rozšíření souběžného jízdního pruhu ve směrovém oblouku je vždy nezbytné.*
- (Citace z TP 179)

Červená zvýraznění je vhodné zejména v rizikových úsecích (křižovatky atd.) V Praze se s nimi zatím setkáte např. v ulicích:

Tupolevova - frekventovaná komunikace, po jejich zavedení přestalo závodit a klesla zde nehodovost. <https://mapy.cz/s/2fzdr>

Českomoravská
<https://mapy.cz/s/2fzdV>

Hořejší nábřeží
<https://mapy.cz/s/2fzeK>

Zborovská
<https://mapy.cz/s/2fzf3>

Jeremenkova
<https://mapy.cz/s/2fzfE>

Vinohradská

<https://mapy.cz/s/2fzgr>

Počernická - v obou směrech

<https://mapy.cz/s/2fzgZ>

Vršovická

<https://mapy.cz/s/2fzi6>

Únorové názory Asociace cykloměst ČR jsou: [zde](#).

Nikdy, zejména na začátku využívání, však nesnižují cyklointegrační opatření potřebu předvídatého a zodpovědného chování každého účastníka silničního provozu.

Díky za spolupráci!

P. Uzel, cyklokoordinátor