

Vzorová řešení

pro Standardy aktivní mobility v Praze

dopravní část / vybraná témata

Samostatné jednosměrné cyklistické pásy

Sloupky

Doplňkové zvýraznění liniových cykloopatření

SSZ (V19, NLO), křižovatky
a návaznosti (uspořádání)

TP 179 – dílčí revize a doplnění

Vyhláška č. 294/2015 Sb.
/ vybrané změny (od 1.7.2025)



úvod

Vzorová řešení pro Standardy aktivní mobility v Praze (dopravní část) jsou dopravním vstupem do tvorby komplexní metodické pomůcky, která ve výsledku nabídne odborné veřejnosti detailní řešení infrastruktury pro pěší a cyklistickou dopravu v návaznosti na obecnější strategické dokumenty Strategie a Standardy aktivní mobility v Praze (schváleny Radou hl. m. Prahy usnesením č. 1859 dne 1.8.2022).

Tato první verze dopravního vstupu do Vzorových řešení pro Standardy aktivní mobility v Praze se zabývá vybranými tématy, jejichž výčet bude dále rozšiřován v rámci pokračujícího hledání shody na provozně-prostorových parametrech s dotčenými orgány státní správy.

Dopravní vstup slouží jako podklad pro navazující dopracování jednotlivých detailů z hlediska materiálového a urbanistického, v kontextu se zájmy památkové péče a dalšími veřejnými zájmy a rovněž reálnými možnostmi realizace i následné údržby. Předpokládá se, že výsledná Vzorová řešení budou postupně zařazena do Katalogu doporučených prvků pro veřejná prostranství v Praze (schválen Radou hl. m. Prahy usnesením č. 22170 dne 29.8.2022). Cílem je funkčnost a jednotnost řešení na území hl. m. Prahy v obdobných dopravně-urbanistických a provozně-prostorových situacích.

Na základě dlouholetých mezioborových zkušeností z reálné praxe jsou v tomto materiálu podrobně popsány klíčové dopravně-prostorové zásady pro tvorbu vybraných detailů dopravní infrastruktury pro aktivní mobilitu, které zatím odborné veřejnosti chybí, a přitom je nutné se s nimi v rámci přípravy záměrů vypořádat.

Materiál stanovuje optimální hodnoty prostorových parametrů - tedy takové, které zaručí plnou funkčnost prvku za různých podmínek (povětrnosti, světelných, různých typů uživatelů, různé typy jízdních kol včetně nákladních kol, kol s přívěsem apod.).

Velkorysejší řešení vždy nabídne uživatelům pěší a cyklistické dopravy ještě větší bezpečnost a komfort, ústup z předkládaného standardu bude vždy znamenat v jednom či více ohledech jistou ztrátu funkčnosti. V rámci projednávání konkrétních záměrů a sladování potřeb všech dotčených aktérů k takové situaci může dojít - skutečně nepodkročitelná minima jsou dána platnou legislativou a souborem technické literatury. Je vždy na zadavateli, aby posoudil, zda je výsledný kompromis ještě ochoten akceptovat nebo se raději vydá cestou jiného typu opatření.

Jak vidno, není povinné se Vzorových řešení přidržet, byť zejména při akcích financovaných z rozpočtu hl. m. Prahy bude nutné z nich vycházet. Jsou především nabídkou směrem k odborné veřejnosti, jak vytvářet funkční řešení v reálném prostředí města, která povedou ke zlepšení podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu, a tím i ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu a naplňování dalších strategických cílů hl. m. Prahy.

Dopravní vstup do Vzorových řešení pro Standardy aktivní mobility v Praze může být již v této fázi vítaným pomocníkem projektantů, pracovníků veřejné správy i městských investorů, a to jak při tvorbě celkové koncepce konkrétních uličních profilů s ohledem na specifické poměry v místě, tak i při řešení detailů v dalších stupních projektové přípravy. Je v souladu s aktuálně platnou národní legislativou a technickou literaturou, zohledňuje jejich možnou novelizaci a respektuje rovněž koncepční dokumenty hl. města Prahy v oblasti dopravy.

S povděkem přijímáme průběžné připomínky a podněty, které budou při budoucí aktualizaci a postupném doplňování dokumentu o další témata dle možností zohledněny.

X. **Název hlavní tématické kapitoly**

Název podkapitoly

ZAČÁTEK HLAVNÍ TÉMATICKÉ KAPITOLY (číslo a název)

NÁZEV PODKAPITOLY (začátek / průběh)

ČÍSLO KAPITOLY	NÁZEV HLAVNÍ TÉMATICKÉ KAPITOLY (+ název podkapitoly)	boční navigační lišta
----------------	---	-----------------------

Název hlavní tématické kapitoly (– název podkapitoly)

CITACE (platná legislativa / technická literatura)

OZNAČENÍ CITACE

C

Hlavní město Praha ~ Tomáš Cach ~ verze 2025-06

ČÍSLO STRÁNKY

DATUM – označení verze dokumentu

dolní navigační lišta

FAQ

Jak s tímto dokumentem pracovat v otázkách a odpovědích

Proč materiál neobsahuje více typů infrastruktury?

V období říjen 2024–červen 2025 byly v rámci pracovní skupiny, jejímiž členy jsou zástupci Oddělení dopravního inženýrství Odboru služby dopravní policie Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy, Odboru pozemních komunikací a drah MHMP, Odboru dopravy MHMP a Kanceláře dopravní infrastruktury a Kanceláře veřejného prostoru Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, projednávány různé detaily infrastruktury pro aktivní mobilitu, pro jejichž implementaci v praxi dosud chybí dostatečně návodná doporučení. Ta témata, na jejichž provozně-prostorových parametrech byla nalezena shoda, byla zařazena do této první verze dopravního vstupu do Vzorových řešení pro Standardy aktivní mobility v Praze. Předpokládá se, že paleta řešených prvků se bude v návaznosti na pokračující jednání dále průběžně rozšiřovat.

Proč materiál neřeší materiály, urbanismus, zájmy památkové péče a podobně?

Tvorba finálních Vzorových řešení pro Standardy aktivní mobility v Praze, která prvky doplní o podrobnější specifikaci provádění (zejména materiálové řešení, kontext se zájmy památkové péče, urbanistický apod.), proběhne v rámci agendy pracovní skupiny Katalogu doporučených prvků pro veřejná prostranství v Praze. Do okamžiku jejich dokončení budou tyto aspekty předmětem individuálního projednávání v rámci projektové přípravy konkrétněho záměru, tak jako doposud. V mezidobí s povděkem přijímáme průběžné připomínky a podněty, které budou při budoucí aktualizaci a postupném doplňování dokumentu o další témata dle možností zohledněny (kontaktní místo: Odbor dopravy MHMP, oddělení rozvoje dopravy).

Proč se materiál zabývá hlavně cyklistickou infrastrukturou?

Otázky spojené s tvorbou cyklistické infrastruktury jsou v současné praxi nejpalčivější, proto jim byla věnována přednostní pozornost. Každé z předkládaných řešení však bylo pečlivě posuzováno rovněž z pohledu chodce, aby bylo dosaženo kýženého souladu nároků těchto dvou klíčových módů aktivní dopravy v dopravním prostoru.

Jak se rychle zorientovat ve Vzorovém listu?

Viz názorné orientační schéma na protější straně.

Musím hodnoty navržené v tomto dokumentu vždy dodržet?

Při dodržení nebo překročení navržených hodnot bude infrastrukturní tvar funkční za různých podmínek. Pokud bude třeba hledat řešení s menšími nároky na veřejný prostor, nemělo by se tak stávat u parametrů, které mají přímý vliv na bezpečnost účastníků silničního provozu. Vždy je třeba pečlivě vážit, zda raději nesáhnout k jinému typu opatření, které by lépe vyhovělo specifickým nárokům v řešeném místě. Cílem hl. m. Prahy je nabídnout uživatelům takové podmínky, aby více využívali cyklistickou a pěší dopravu namísto motorové dopravy, a město tak mohlo dosáhnout svých strategických cílů v oblasti klimatických závazků, ochrany veřejného zdraví, kvality života, bezpečnosti, ochrany památek atd. Fakt, že přibude více (oddělené) infrastruktury pro cyklisty, toto sám o sobě nezajistí, pokud tato infrastruktura nebude kvalitní a bezpečná. Při ústupcích od předkládaného standardu se musí zadavatel rozhodnout, zda kompromisní řešení, které může jít až na legislativou dané minimum, stále ještě vyhovuje jeho sledovanému cíli.

Co si mám myslet o revizi a návrhu doplnění TP 179 v kapitole V.?

V této kapitole jsou shrnuty a zvýrazněny vybrané návrhy úprav oproti současnému znění TP 179 (platných od června 2017). Zejména zohledňují změny platné legislativy, které se v národní technické literatuře projevují s určitým zpožděním, a zpřesňují některá ustanovení dle zpětné vazby z praxe, pokud se při přípravě řady projektů opakovaně vyskytovaly některé shodné chyby a problémy dané jejich nepochopením nebo nevhodným výkladem.

Proč jste do materiálu zařadili přehled vybraných změn vyhlášky č. 294/2015 Sb?

Vyhláška vstoupila v platnost 24. června 2025 s účinností od 1. července 2025 a dotýká se řady značek nebo práv a povinností důležitých pro návrh infrastruktury pro bezmotorový provoz. Proto jsou všechny klíčové změny přehledně shrnuty a detailněji technicky specifikovány zásady, jak s novým legislativním rámcem v praxi pracovat do doby, než bude vše podrobněji popsáno v rámci národní technické literatury.

Kde najdu Standardy aktivní mobility v Praze, ze kterých tento materiál vychází?

Ke stažení zde: <https://iprpraha.cz/assets/files/files/40c127de02591fb941e557ace26aa50f.pdf>

obsah

I.	Samostatné jednosměrné cyklistické pásy	9
	– základní provozně-prostorové principy	10
	– TP 179 (2017-06), kap. 4.7 – citace	12
	– způsoby fyzického oddělení	15
	– standardní (2 JP)	18
	– zúžený (1 JP)	23
	– dílčí pravidla a zásady	31
II.	Sloupky	55
	– základní pravidla a principy	56
	– uspořádání a skladebnost	58
	– princip a postup umísťování	62
III.	Doplňkové zvýraznění liniových cykloopatření	69
IV.	SSZ (V19, NLO), křižovatky a návaznosti (uspořádání)	83
	– prostory pro cyklisty (V19)	84
	– nepřímé levé odbočení (NLO)	89
	– samostatný jednosměrný cyklistický pás a levé odbočení	92
	– křižovatka a navazující úseky – průběh liniových opatření	95
	– uspořádání a skladebnosti – modelové příklady a porovnání variant provedení.	98
V.	TP 179 – dílčí revize a doplnění	101
VI.	Vyhláška č. 294/2015 Sb. / vybrané změny (od 1.7.2025)	111

samostatné jednosměrné cyklistické pásky

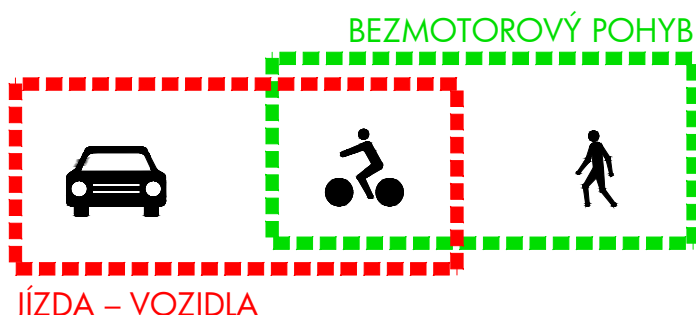
PRACOVNÍ VERZE
KE KOMENTÁŘŮM

!

I. Samostatné jednosměrné cyklistické pásy

Základní provozně-prostorové principy – schémata

/ vztah k ostatním uživatelům (dopravním módům) a jejich prostoru – východiska pro návrh samostatných cyklistických pásů

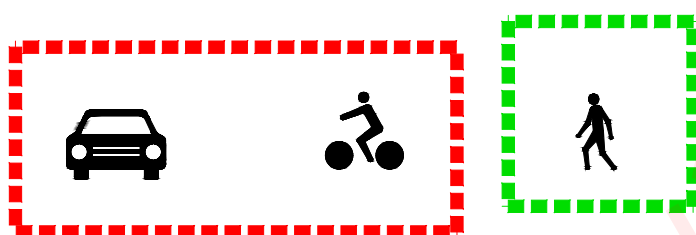


Základní typy prostředí – prostor ostatních uživatelů:

- vozovka – jízda vozidel
- chodník – chůze

Základní možnosti za cyklo (dle kontextu):

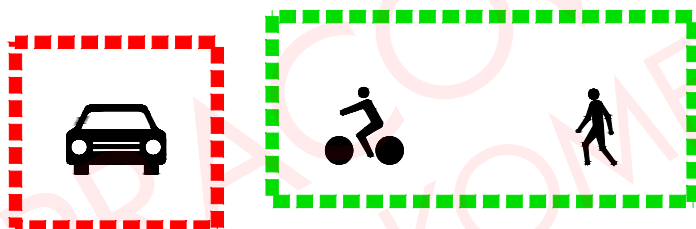
- sdílení prostoru s jinou uživatelskou skupinou
- samostatné opatření



Základní situace průjezdu cyklo v prostoru s ostatními uživateli:

- cyklistický provoz ve vozovce (jízdní kolo je vozidlo)
- chodník (pěší prostor) pouze pro chodce

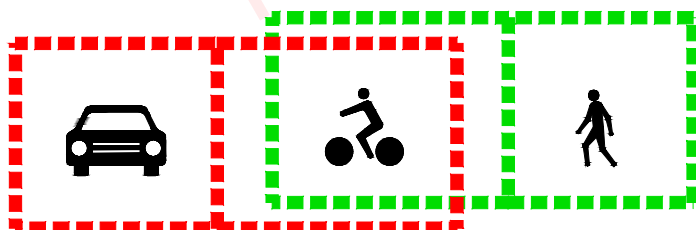
/ výchozí situace dle obecné právní úpravy, tradiční uliční uspořádání, základem oddělení jízdy (všech vozidel) a chůze



Základní situace průjezdu cyklo v prostoru s ostatními uživateli:

- cyklistický provoz v pěším prostoru (místní úprava)
- vozovka především/vylučně pro motorový provoz

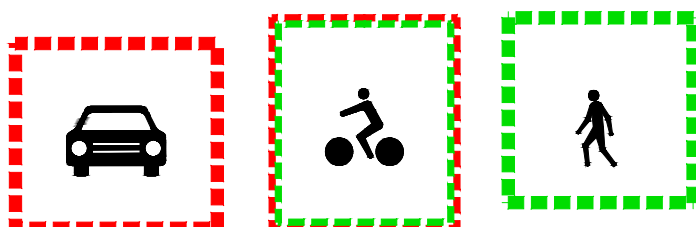
/ vytvoření společného prostoru pro bezmotorový pohyb, základem minimalizace kontaktu s motorovým provozem



Požadavek na oddělení provozu cyklo od ostatních uživatelů:

- provozní (částečné, přerozdělení) a fyzické (úplné)
- při vyšších intenzitách provozu

/ fyzické oddělení pouze od jedné skupiny uživatelů není plnohodnotné oddělené samostatné cyklistické opatření !



Požadavek na plnohodnotné oddělení provozu cyklo od všech ostatních uživatelů = samostatné fyzicky oddělené opatření:

- kombinace výhod jízdy ve vozovce / pěším prostoru
- klíčové respektovat provozně-bezpečnostní požadavky

TOTO JE KLÍČOVÝ VSTUPNÍ PRINCIP A POŽADAVEK PRO NÁVRH SAMOSTATNÝCH CYKLISTICKÝCH PÁSŮ

Základní provozně-prostorové principy – společný vs. samostatný prostor (porovnání)

/ společný prostor s dalšími uživateli = jiná liniová cyklistická opatření

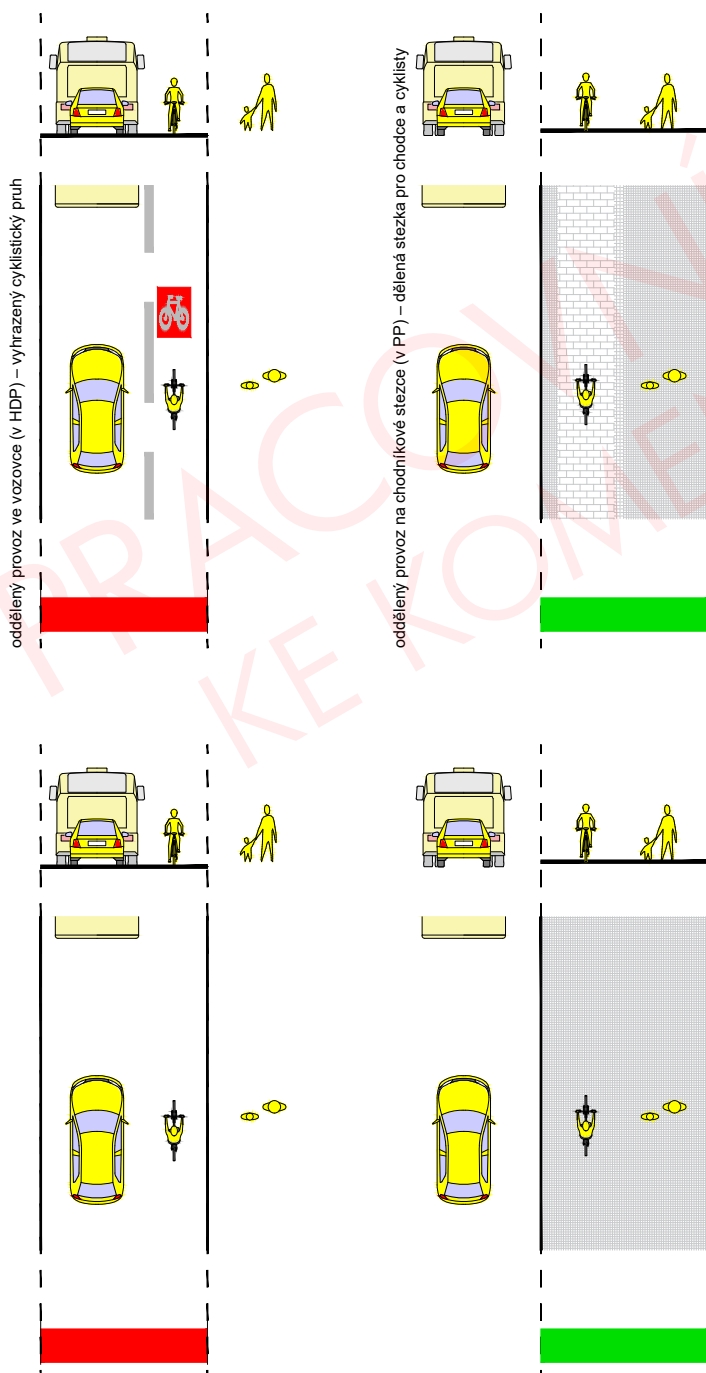
/ samostatný prostor = samostatné cyklistické pásy



Zajištění průjezdu v prostoru ostatních uživatelů není plnohodnotnou oddělenou samostatnou infrastrukturou, i když je fyzicky oddělena od jedné uživatelské skupiny!

- sdílení nebo přerozdělení společného prostoru s ostatními uživateli pomocí VDZ či odlišným povrchem v jedné úrovni nevytváří samostatné cyklistické opatření
- charakter pohybu ostatních uživatelů daného prostoru je klíčový a určující

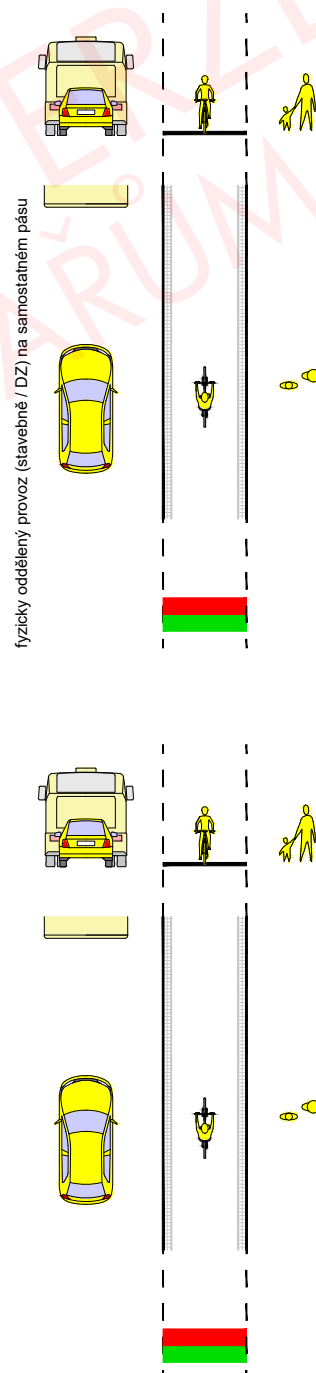
průjezd ve společném prostoru s ostatními uživateli:



Fyzické oddělení provozu cyklo od všech ostatních uživatelů = plnohodnotná oddělená samostatná infrastruktura:

- kombinace výhod jízdy ve vozovce / pěším prostoru, tj. rychlá a komfortní jízda ve chráněném standardu
- klíčové respektovat provozně-bezpečnostní požadavky

průjezd v samostatném prostoru bez ostatních uživatelů:



4.7 Samostatné jednosměrné cyklistické pásy



Obrázek 21 – Samostatný jednosměrný cyklistický pás v hlavním dopravním prostoru

4.7.1 Obecně

Samostatné jednosměrné cyklistické pásy pro jednosměrný provoz jízdních kol se umísťují napravo od provozu motorových vozidel, jsou fyzicky oddělené od všech ostatních druhů dopravy a v oblasti křižovatek procházejí formou (vyhrazených) jízdních pruhů pro cyklisty ve vozovce.

Kvalitativně se jedná o nejvyšší standard infrastruktury pro cyklistický provoz v rámci dopravního řešení významných komunikací s vysokou intenzitou motorového provozu kombinující výhody integračních a segregačních opatření.

Opodstatněné jsou především na klíčových dopravně-urbanistických osách v intravilánu s aktuálním nebo výhledově předpokládaným intenzivním cyklistickým provozem.

4.7.2 Prostorové vymezení

4.7.2.1 Obecně

Samostatné jednosměrné cyklistické pásy mají být součástí hlavního dopravního prostoru. Umístěné jsou zpravidla zcela při jeho okraji na rozhraní s přidruženým prostorem a vpravo ve směru jízdy.

4.7.2.2 Způsob oddělení

Od souběžného provozu motorových vozidel mají být fyzicky odděleny v celé délce běžného úseku:

- stavební úpravou nebo dopravním zařízením (montovaným prvkem) ve vozovce;
- umístěním ve zvýšené poloze oproti vozovce v podobě samostatné stavební konstrukce.

Oddělení pouze dopravně-organizační úpravou pomocí vodorovného dopravního značení bez fyzického zamezení vjíždění vozidel do vymezeného cyklistického pásu je přípustné v případě souběžného podélného parkovacího pásu (pokud bude úprava řidiči při parkování respektována).

4.7.2.3 Výškové prostorové řešení

Z hlediska výškového prostorového řešení může být cyklistický pás umístěn:

- souvisle v prostoru vozovky (tj. v nejnižší úrovni komunikace);
- ve zvýšené poloze.

V případě umístění cyklistického pásu ve zvýšené poloze je žádoucí:

- zachovat konstantní zvýšení v místě napojení vjezdů, míst ležících mimo pozemní komunikace i v rámci křížení a napojení méně významných vedlejších komunikací;
- plynulé snížení do úrovně vozovky pouze v případě významných křižovatek (např. se SSZ).

4.7.2.4 Směrové prostorové řešení

Návrhem má být zajištěn co nejprímější a nejplynulejší průběh vedení cyklistického pásu.

Z hlediska směrového prostorového řešení není žádoucí, aby cyklistický pás:

- půdorysně „kličkovat“ v rámci podélného průběhu dané komunikace;
- byl v dílčích úsecích umisťován do různé (odlišné) polohy v příčném profilu komunikace.

Pro dosažení potřebných provozních požadavků (zejména zajištění rozhledových poměrů) je vhodné přednostně upravovat provozně-prostorové uspořádání pro ostatní vozidla a řešení pěších vazeb.

4.7.2.5 Řešení mrtvého úhlu

V oblasti křížení a křižovatek je žádoucí zamezit vzniku provozně-prostorového řešení s mrtvým úhlem u odbočujících vozidel, která kříží cyklistický pás a jejichž řidiči nemohou dobře vidět příjezdící cyklisty (ve zpětném zrcátku nebo přímo).

Tento jev nastává v případě oddálené polohy cyklistického pásu oproti nejbližšímu souběžnému jízdnímu pruhu, ze kterého ostatní vozidla odbočují. Tato situace je způsobena zejména uspořádáním komunikace s vloženým pásem podélného stání mezi cyklistický pás a vozovku.

Pro zamezení vzniku mrtvého úhlu platí zejména tyto zásady:

- parkovací pás se ukončuje s ohledem na zachování rozhledových poměrů dříve než v případě realizace jízdního pruhu pro cyklisty ve vozovce;
- souběžný jízdní pruh, ze kterého vozidla odbočují, se umisťuje co nejbližší cyklistickému pásu.

Přiblížení odbočujících vozidel k cyklistickému pásu lze docílit zejména:

- zřízením řadicího pruhu pro pravé odbočení vozidel;
- změnou směrového vedení průběžného jízdního pruhu (například vložením dělicího ostrůvku u příčné pěší vazby uprostřed vozovky apod.).

Řešení s mrtvým úhlem je v odůvodněných případech přípustné:

- u napojení vjezdů a míst ležících mimo pozemní komunikace s nízkou intenzitou provozu;
- s doplněním kompenzačních dopravně-organizačních úprav a zařízení (například odrazových zrcadel).

4.7.2.6 Řešení pěšího provozu

Z hlediska pěšího provozu je nutné zajistit jeho úplné oddělení od provozu na cyklistickém pásu. Principy řešení jsou obdobné jako v případě návrhu ostatní infrastruktury s provozem chodců v přidruženém prostoru a cyklistů v hlavním dopravním prostoru.

Je nutné zamezit nevhodnému zbytečnému prodlužování délky přecházení chodců přes vozovku navíc oproti nezbytnému prodloužení o samotnou šířku cyklistického pásu:

- při křížení přechodů pro chodce a míst pro přecházení v křižovatkách je zpravidla vhodnější těsný souběh cyklistického pásu a jízdního pruhu, kdy chodci překonávají provoz souběžně jedoucích cyklistů a ostatních vozidel najednou bez přerušení (zejména v případě SSZ);
- při překonávání komunikace v úseku s parkovacím nebo vegetačním pásem je naopak výhodnější vložení dělicího ostrůvku mezi cyklistický pás a nejbližší jízdní pruh ve vozovce.

4.7.2.7 Odvodnění

Důležité je řešení odvodnění celé komunikace zejména tak, aby nedocházelo k vyplavování nečistot do cyklistického pásu nebo aby v něm nezůstávala stát voda. Pásy vyžadují samostatnou běžnou údržbu, jinak jsou zvláště v zimním období zcela nesjízdné.

4.7.3 Způsob vyznačení a označení

4.7.3.1 Obecně

Pro samostatné jednosměrné cyklistické pásy neexistuje žádné samostatné dopravní označení. Stanovení dopravního režimu lze provést zejména pomocí integračních opatření (jízdního pruhu pro cyklisty), případně v kombinaci s opatřením segregačním (stezka pro cyklisty). Určení a výběr nejvhodnějšího řešení závisí vždy na širším kontextu místa a individuálním posouzení.

4.7.3.2 Vyznačení

Z hlediska vodorovného dopravního značení:

- vždy se užívají symboly jízdního kola (V 14) umísťované na osu cyklistického pásu v základní velikosti nebo zvětšené;
- doplnění zmenšených směrových šipek (V 9a) je možné zejména v případě úseků před křižovatkami nebo tam, kde by s ohledem na širší vztahy nemusela být jednosměrnost pásu uživatelům (zejména cyklistům) zcela zřejmá;
- barevné zvýraznění se přednostně navrhuje červené a zejména v místech příčných vazeb a křížení, obdobně podle principů a zásad uvedených pro vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty.

4.7.3.3 Dopravní režim

Samostatný jednosměrný jízdní pás pro cyklisty se neoznačuje svislým dopravním značením, pokud je z hlediska celkového řešení komunikace a charakteru veřejného prostranství uživatelsky zřejmé, že je cyklistický pás vyznačený symboly jízdního kola (V 14) určený pro jednosměrný provoz cyklistů.

V takové situaci platí:

- opatření se stanovuje jako jízdní pruh pro cyklisty;
- užití je možné, pokud to není v rozporu s konkrétními provozně-technickými požadavky;
- užívá se vodorovné dopravní značení v souladu se zásadami popsány pro vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty namísto zásad pro ochranný jízdní pruh pro cyklisty.

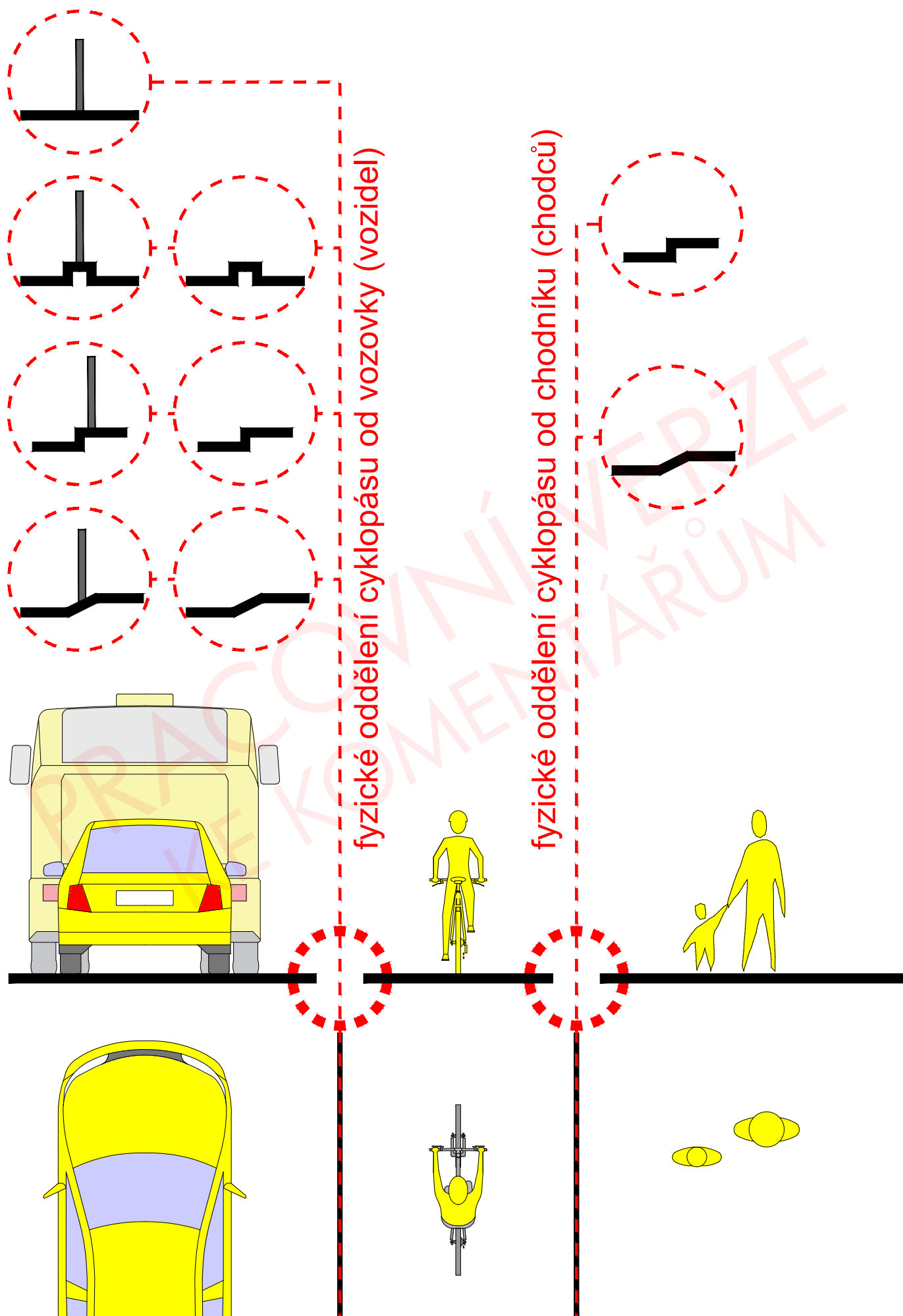
V ostatních případech se jízdní pás pro cyklisty označuje svislým dopravním značením:

- vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (IP 20a) (alespoň ve zmenšené velikosti);
- stezka pro cyklisty (C 8a).

Zřízení stezky pro cyklisty je:

- přípustné v mezikřižovatkových úsecích (například při umístění cyklistického pásu mezi parkovacím pásem a chodníkem);
- nepřípustné v oblasti křižovatkových úseků z důvodu ztráty přednosti v jízdě (zejména s ohledem na stávající právní úpravu práv a povinností u přejezdů pro cyklisty).

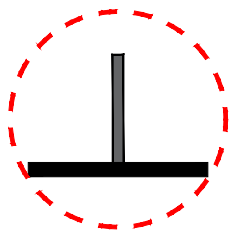
Způsoby fyzického oddělení samostatných jednosměrných cyklistických pásů



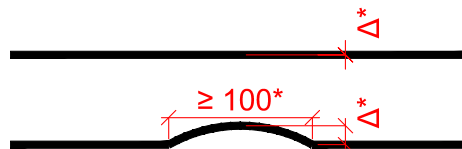
Způsoby fyzického oddělení samostatných jednosměrných cyklistických pásů

Fyzické oddělení cyklopásu od vozovky (vozidel)

/ fyzické oddělení cyklopásu ve vozovce pomocí sloupků

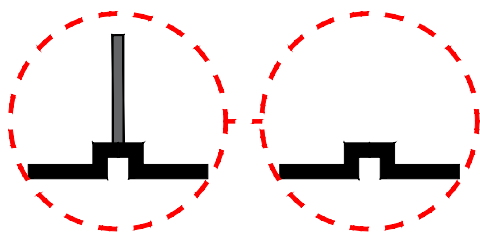


- především nestavební montované řešení, bodové kotvení
- s větší roztečí umožňuje nouzové vjetí vozidel do cyklopásu, s kadencí do 2,0 m zabraňuje vjezdu automobilů a parkování

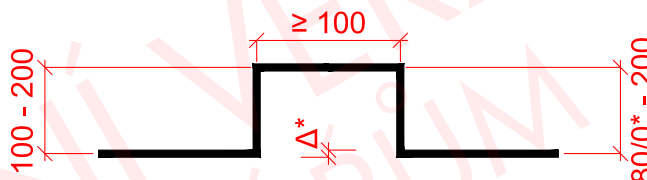


*) oddělení cyklopásu lze (kromě čar VZD a montovaných sloupků) zvýraznit vložení plynule přejížditelného proužku, materiálově odlišného oproti povrchu obou přiléhajících jízdních pruhů (např. asfalt-dlažba-asfalt); tento proužek může být zcela zapuštěný ($\Delta = 0$) nebo mírně symetricky vyboulený ($\Delta > 0$ mm), vždy s nulovým nášlapem a pozvolným náběhem

/ oboustranně zvýšená dělící obruba – separační pás

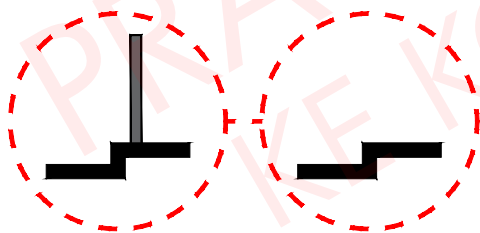


- plnohodnotné stavební řešení, snadno též nestavební montované
- s doplněním sloupků zabraňuje vjezdu automobilů a parkování

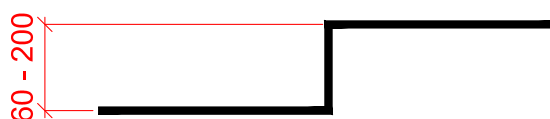


*) cyklopás standardně ve výškové úrovni vozovky ($\Delta = 0$), případně mírně zvýšen s výrazným převýšením obruby (≥ 80 mm); výjimkou je užití oboustranně zvýšené obruby u přechodového úseku mezi zvýšeným cyklopásem a vozovkou (plynule ≥ 0 mm)

/ jednostranně zvýšená dělící obruba – nepřejížditelná

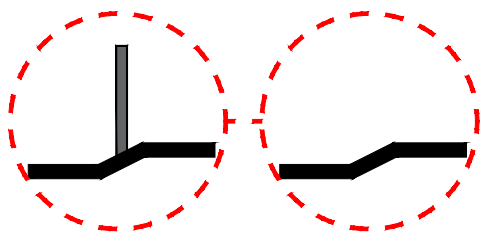


- plnohodnotné stavební řešení (nestavebně výjimečné s obtížemi)
- s doplněním sloupků zabraňuje vjezdu automobilů a parkování

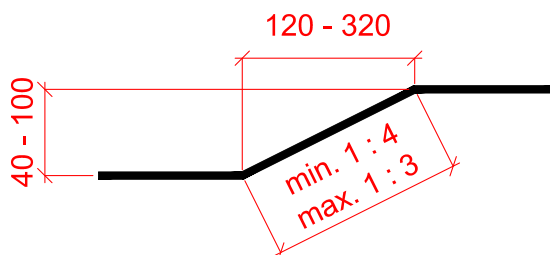


tradiční obruby:
OP1 – 320x240
OP2 – 300x200
OP3 – 250x200
OP4 – 200x250
OP5 – 200x200
OP6 – 150x250
OP7 – 120x250

/ jednostranně zvýšená dělící obruba – přejížditelná



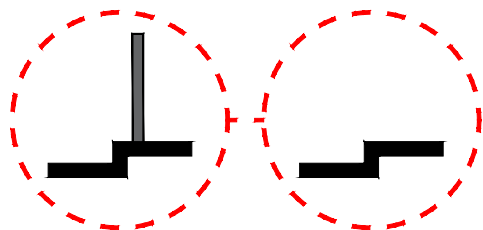
- plnohodnotné stavební řešení (nestavebně výjimečné s obtížemi)
- s doplněním sloupků zabraňuje vjezdu automobilů a parkování



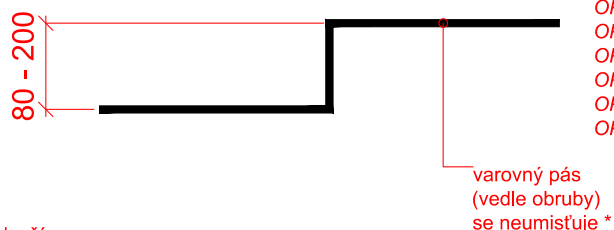
Způsoby fyzického oddělení samostatných jednosměrných cyklistických pásů

Fyzické oddělení cyklopásu od chodníku (chodců)

/ zvýšená chodníková obruba – nepřejížditelná

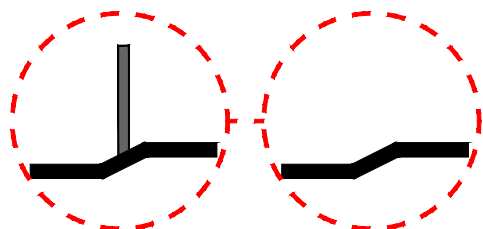


- plnohodnotné stavební řešení (nestavebně výjimečné s obtížemi)
- s doplněním sloupků zabraňujícím vjezdu automobilů a parkování především v rámci křižovatek a křížení (primárně se doplňují z opačné strany cyklopásu)

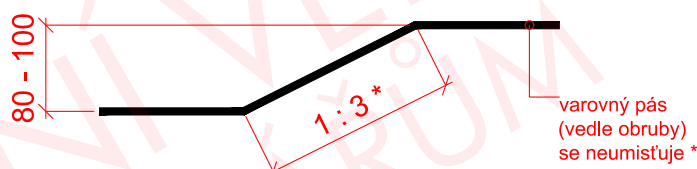


tradiční obruby:
 OP1 – 320x240
 OP2 – 300x200
 OP3 – 250x200
 OP4 – 200x250
 OP5 – 200x200
 OP6 – 150x250
 OP7 – 120x250

/ sklopená (zkosená) chodníková obruba – přejížditelná

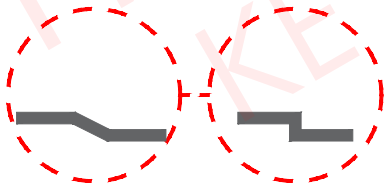


- plnohodnotné stavební řešení (nestavebně výjimečné s obtížemi)
- s doplněním sloupků zabraňujícím vjezdu automobilů a parkování především v rámci křižovatek a křížení (primárně se doplňují z opačné strany cyklopásu)



*) ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání
 „kap. 8.2.4 Snížený obrubník s výškou menší než 80 mm nad poježděným pásem nebo pokud je s příčným sklonem menším než 1:3 (33,3 %) musí být opatřen varovným pásem.“

/ inverzní řešení nivelety – v odůvodněných případech



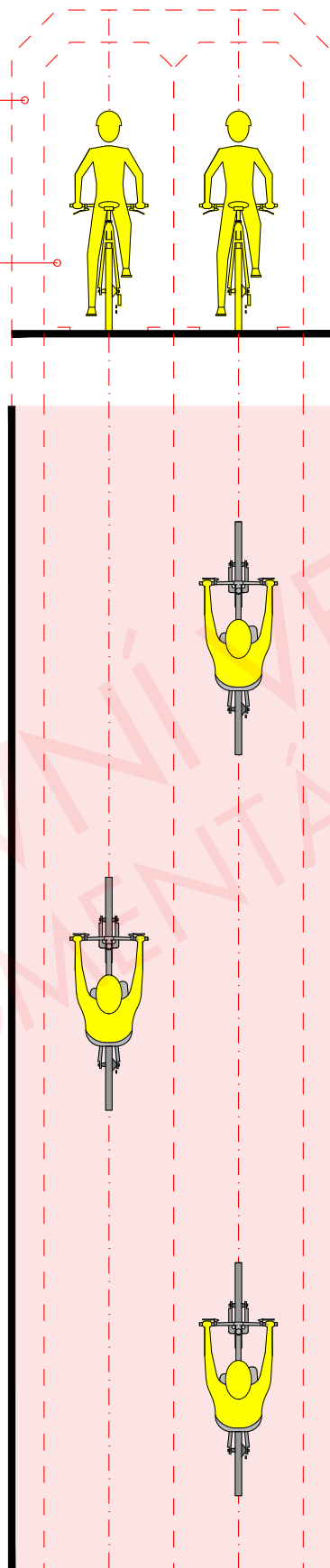
- cyklistický pás může být výjimečně řešen jako vyvýšený nejen oproti vozovce, ale také vůči chodníku (oproti kterému je standardně snížený)
- koncepce je přípustná jen v odůvodněných specifických případech při úpravách stávajících komunikací, např. pro dořešení odtokových poměrů
- ostatní zásady a principy řešení (včetně případných antiaprkových úprav) platí obdobně viz standardní případy výše

Samostatný jednosměrný cyklopás – standardní (2 JP)

/ uspořádání a skladebnost (minimální prostorový nárok) – obecně

světlý (bezpečnostní) prostor

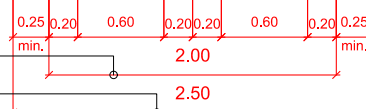
dopravní (jízdní) prostor



min. šířka dvou jízdních pruhů pro cyklisty

min. šířka dvoupruhového pásu vč. min. bočních BO

+ rozšíření o další prvky a BO dle kontextu vedení pásu



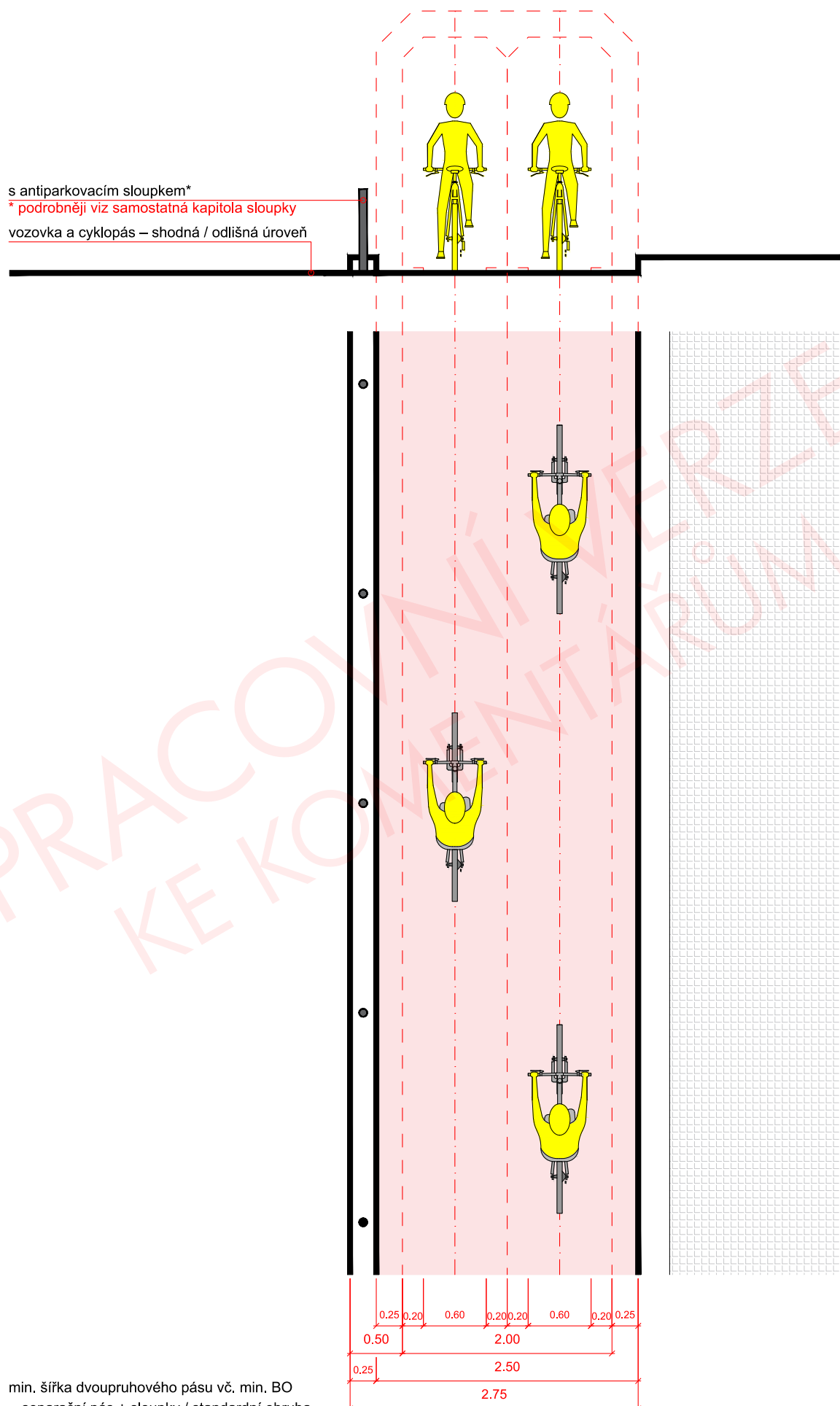
Samostatný jednosměrný cyklopás – standardní (2 JP)

/ uspořádání a skladebnost (minimální prostorový nárok) – vedle JP v úrovni vozovky

s antiparkovacím sloupkem*

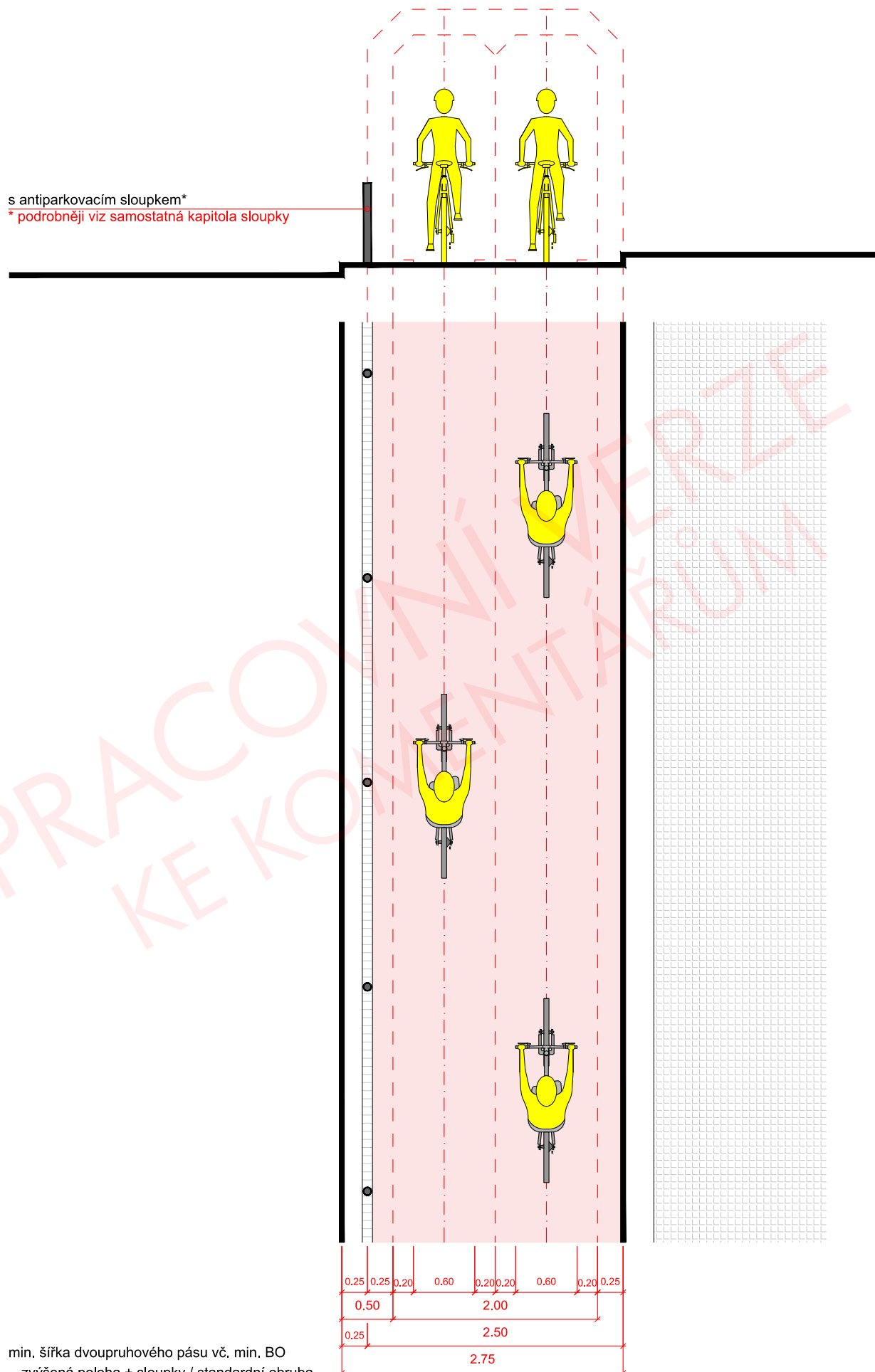
* podrobněji viz samostatná kapitola sloupky

vozovka a cyklopás – shodná / odlišná úroveň



Samostatný jednosměrný cyklopás – standardní (2 JP)

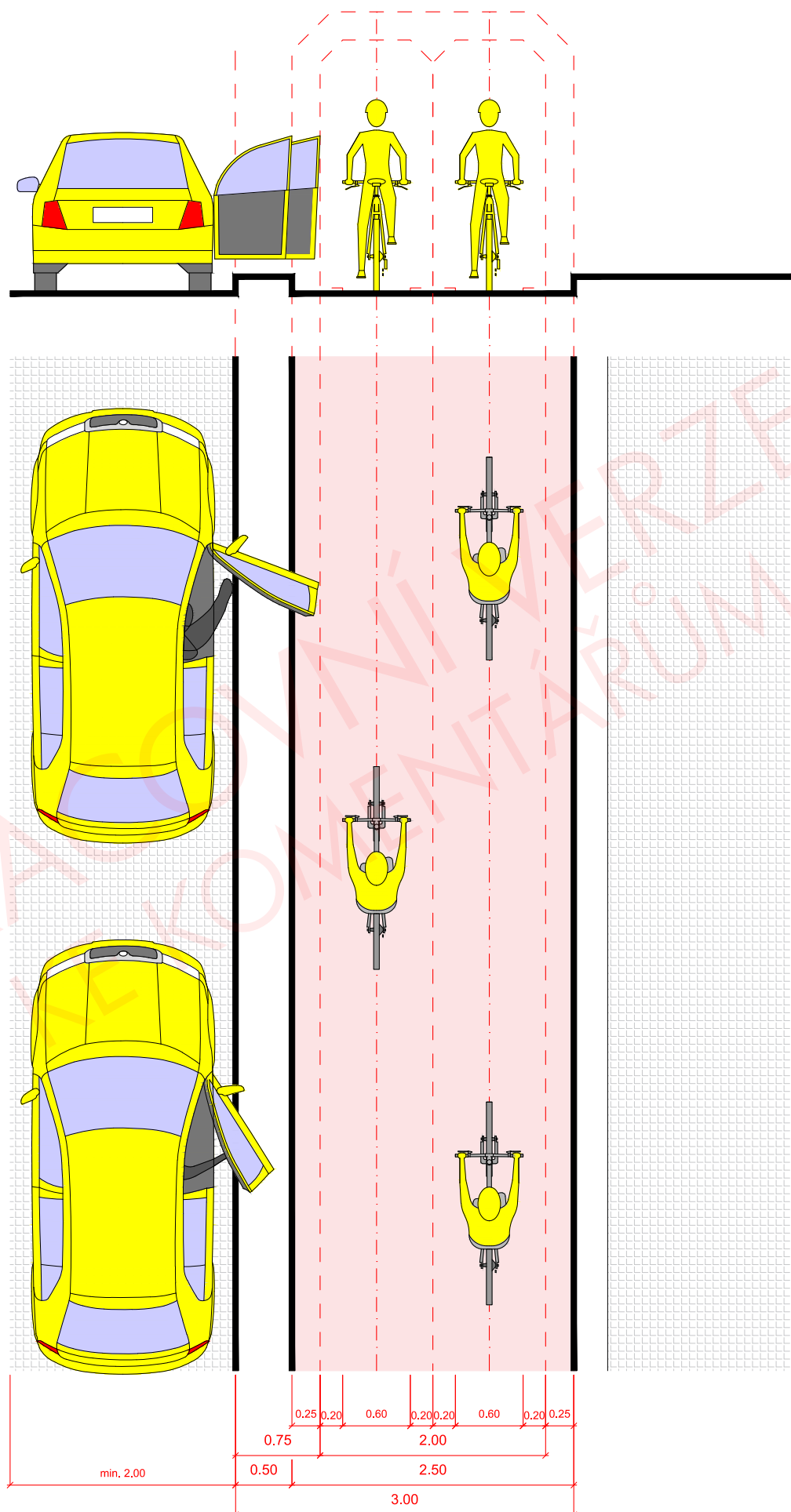
/ uspořádání a skladebnost (minimální prostorový nárok) – vedle JP ve zvýšené úrovni nad vozovkou



min. šířka dvoupruhového pásu vč. min. BO
– zvýšená poloha + sloupky / standardní obruba

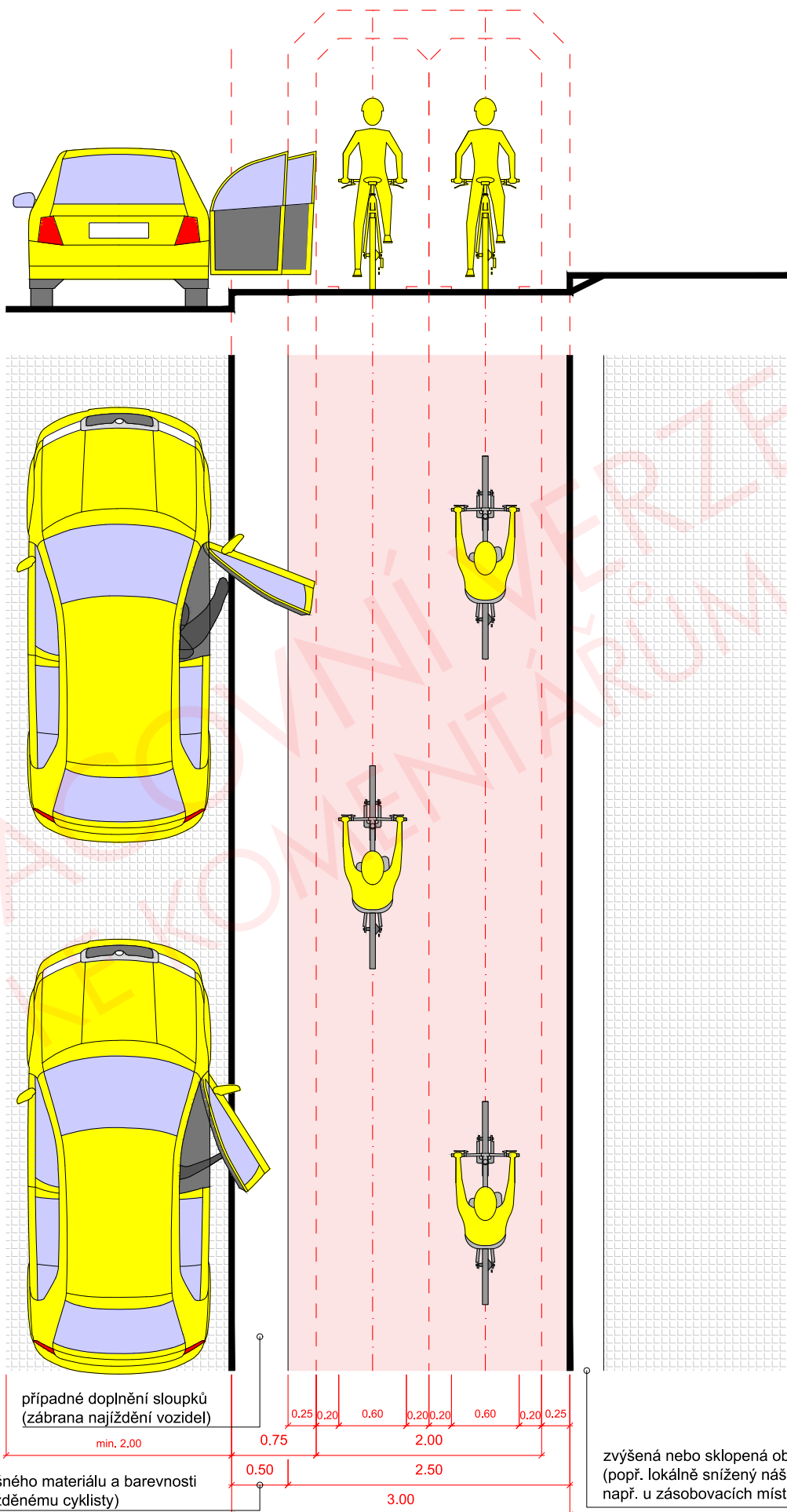
Samostatný jednosměrný cyklopás – standardní (2 JP)

/ uspořádání a skladebnost (minimální prostorový nárok) – vedle parkovacího pásu



Samostatný jednosměrný cyklopás – standardní (2 JP)

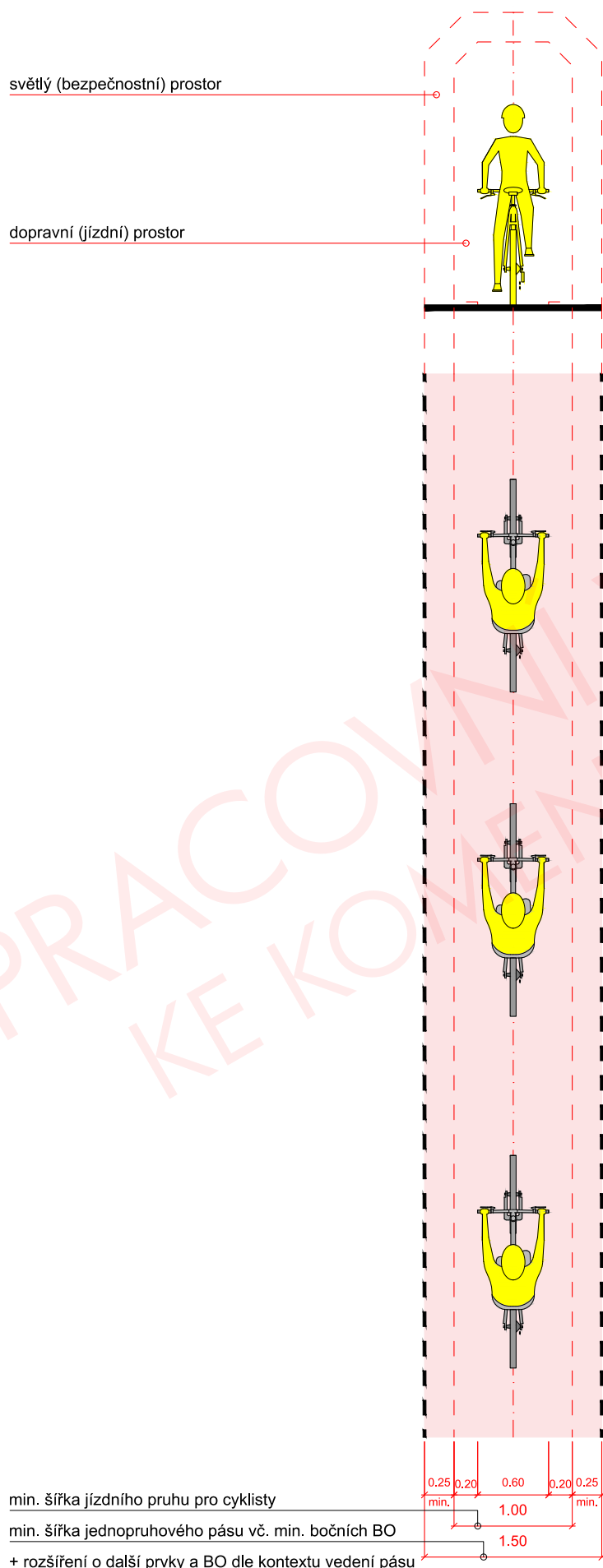
/ uspořádání a skladebnost (minimální prostorový nárok) – vedle parkovacího pásu (alt. var.)



I. Samostatný jednosměrný cyklistický pásy – standardní (2 JP)

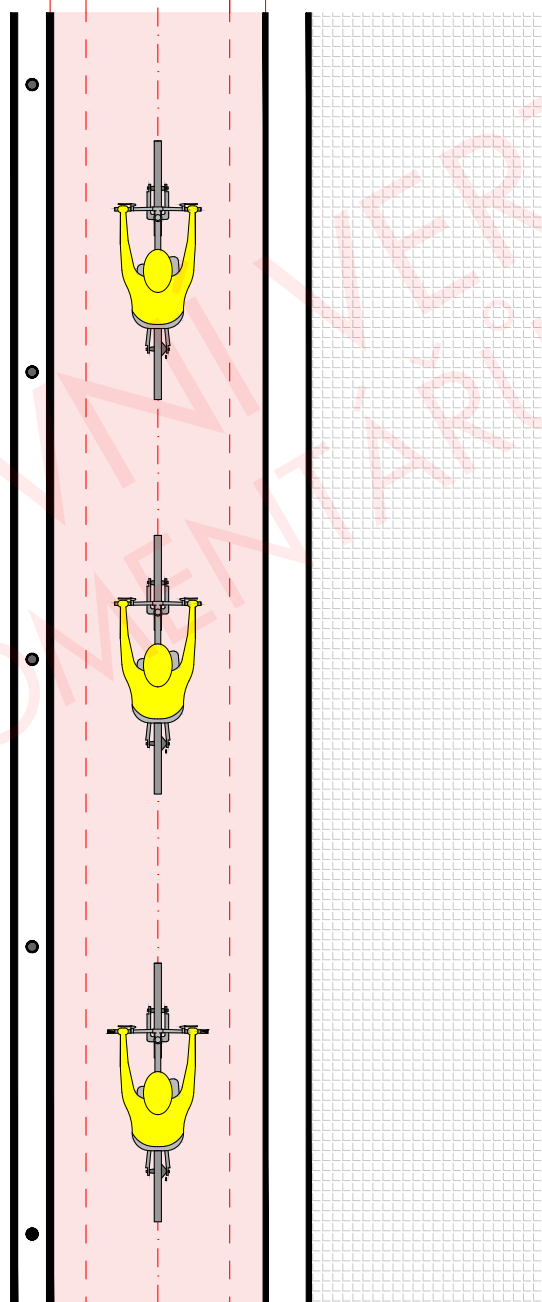
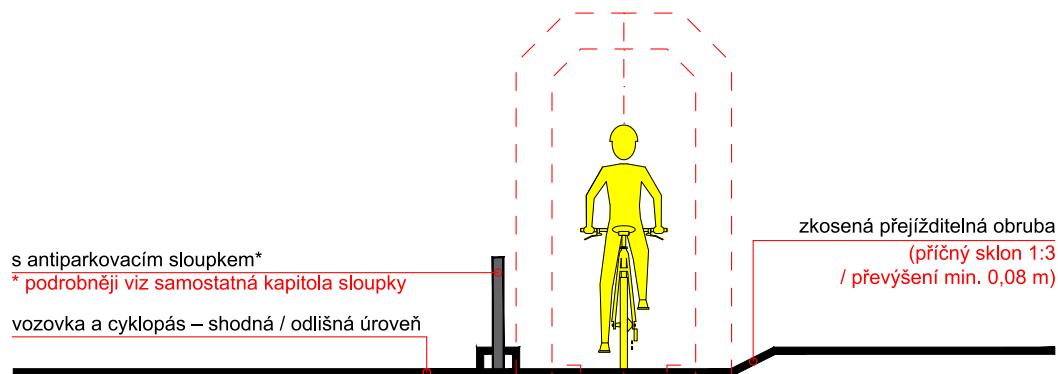
Samostatný jednosměrný cyklopás – zúžený (1 JP)

/ uspořádání a skladebnost (minimální prostorový nárok) – obecně



Samostatný jednosměrný cyklopás – zúžený (1 JP)

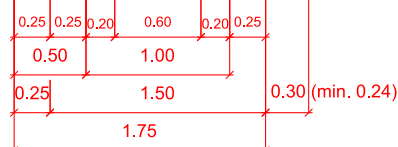
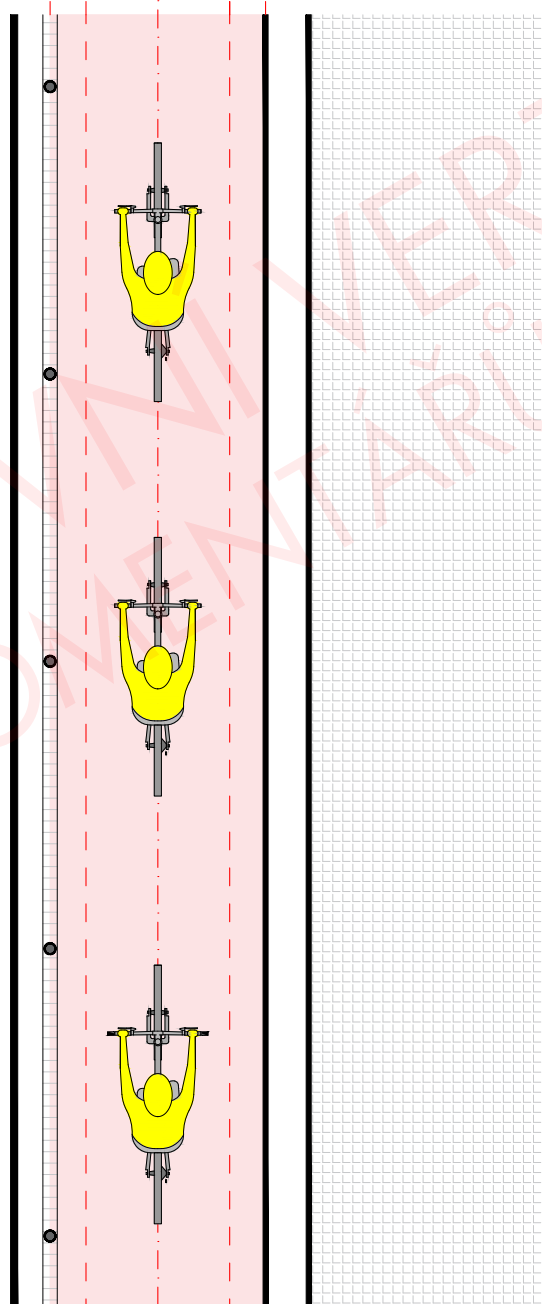
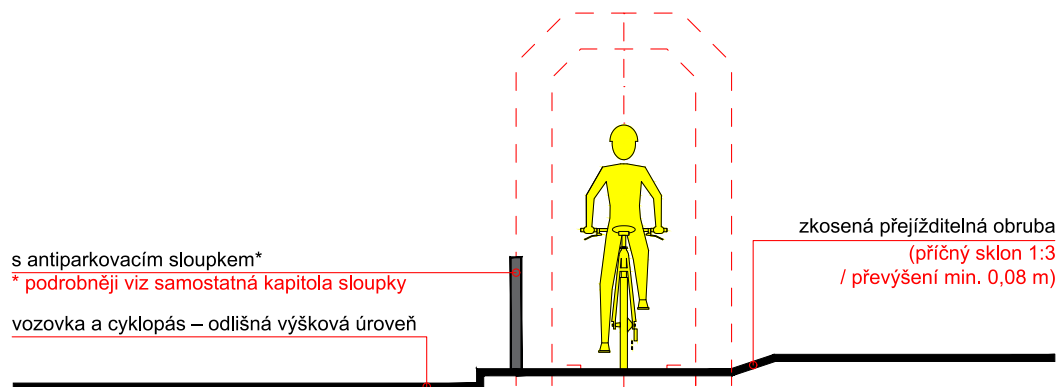
/ uspořádání a skladebnost (minimální prostorový nárok) – vedle JP v úrovni vozovky + vpravo šikmá obruba



min. šířka jednopruhového pásu vč. min. BO
– separační pás + sloupky / přejížditelná obruba

Samostatný jednosměrný cyklopás – zúžený (1 JP)

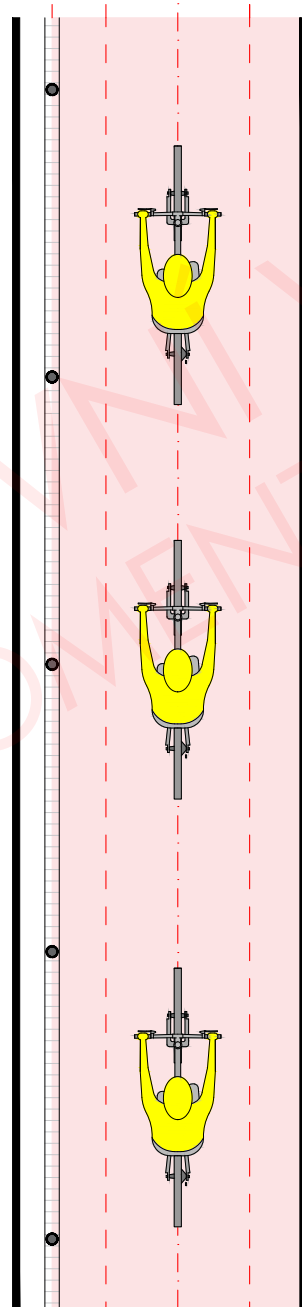
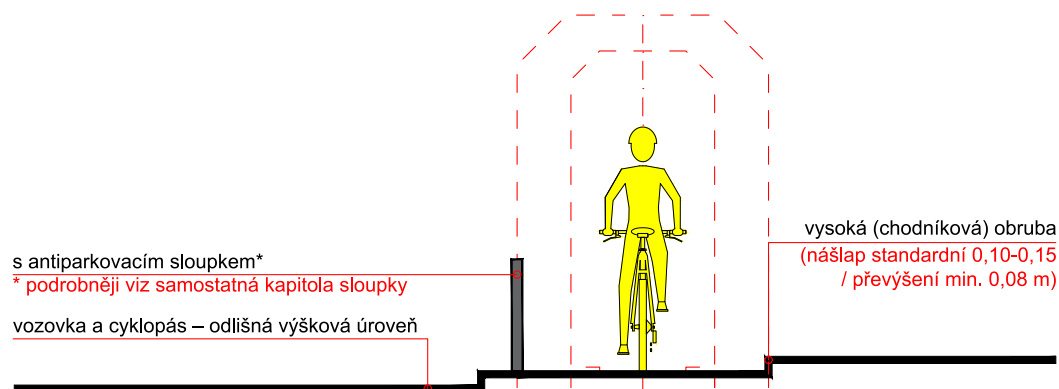
/ uspořádání a skladebnost (minimální prostorový nárok) – vedle JP ve zvýšené úrovni nad vozovkou + vpravo šikmá obruba



min. šířka jednopruhového pásu vč. min. BO
– zvýšená poloha + sloupky / přejížditelná obruba

Samostatný jednosměrný cyklopás – zúžený (1 JP)

/ uspořádání a skladebnost (minimální prostorový nárok) – vedle JP ve zvýšené úrovni nad vozovkou + vpravo vysoká obruba



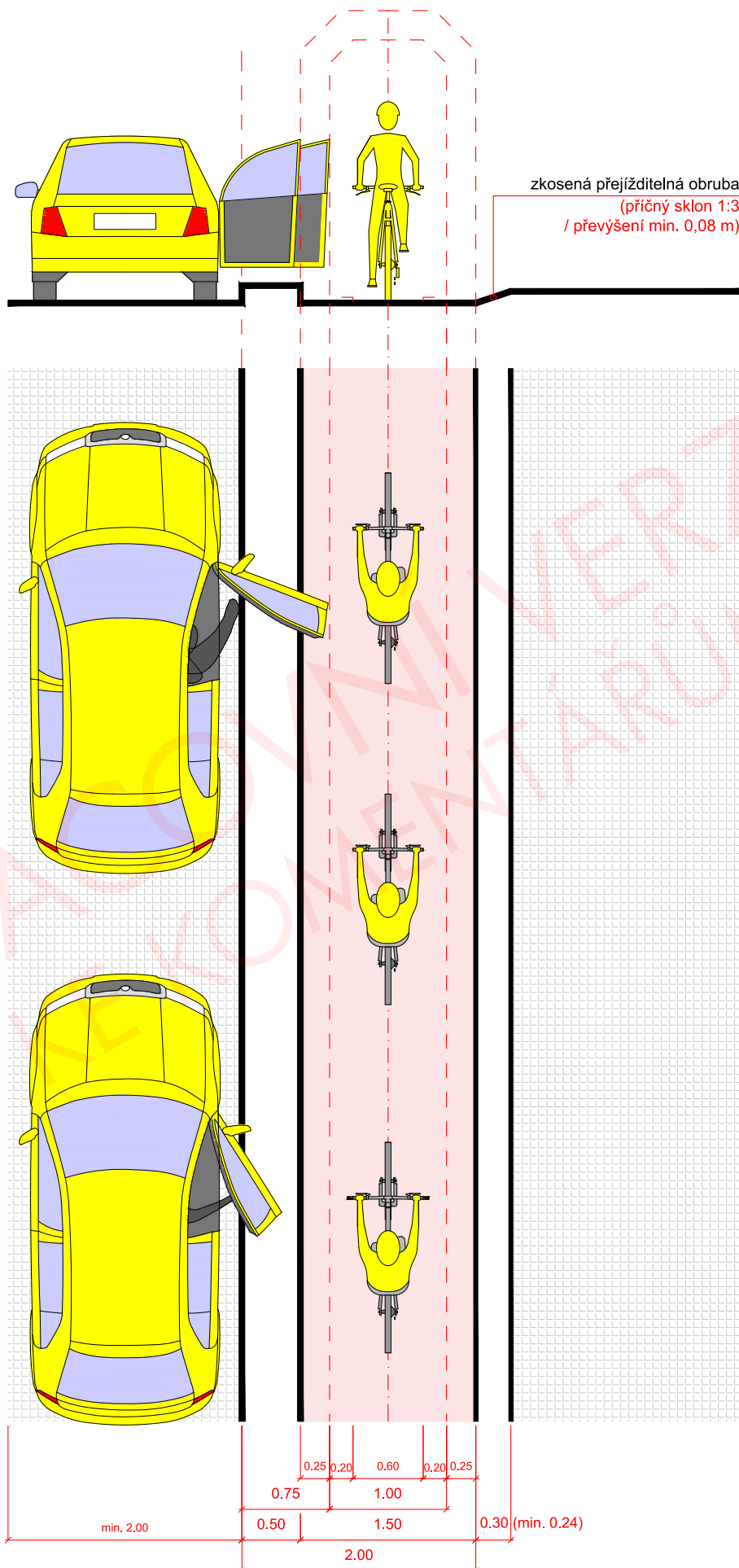
min. šířka jednoruhového pásu vč. min. BO
– zvýšená poloha + sloupky / nepřijatelná obruba

*) souhrnná hodnota obou BO = 0,75 m,
tj. 1x BO minimální = 0,25 m
+ 1x BO základní = 0,50 m,
osa průjezdu cyklo uprostřed profilu

*) viz též TP 179, kap. 3.1.2 Boční bezpečnostní odstupy (BO):
poznámka: standardně by u stavebního řešení ve vozovce (V HDP) měl být u obruby alespoň základní BO 0,50 m, pouze ve stísněných poměrech minimální BO 0,25 m; v rámci snahy o prostorově úsporná řešení samostatného
jednosměrného cyklopásku je v rámci celkové skladby snížena na minimum, je však bezpečnostně nepřijatelná, aby byly běžné oba BO od zvýšených obrub sníženy na minimální hodnotu současně
– rozdíl mezi minimálním a základním BO je mimo jiné v bezkolizním volném „unikovém“ manévrovacím prostoru při jízdě (resp. při slápní do pedálu), jeho absence je přípustná pouze výjimečně v odůvodněných bodových případech.

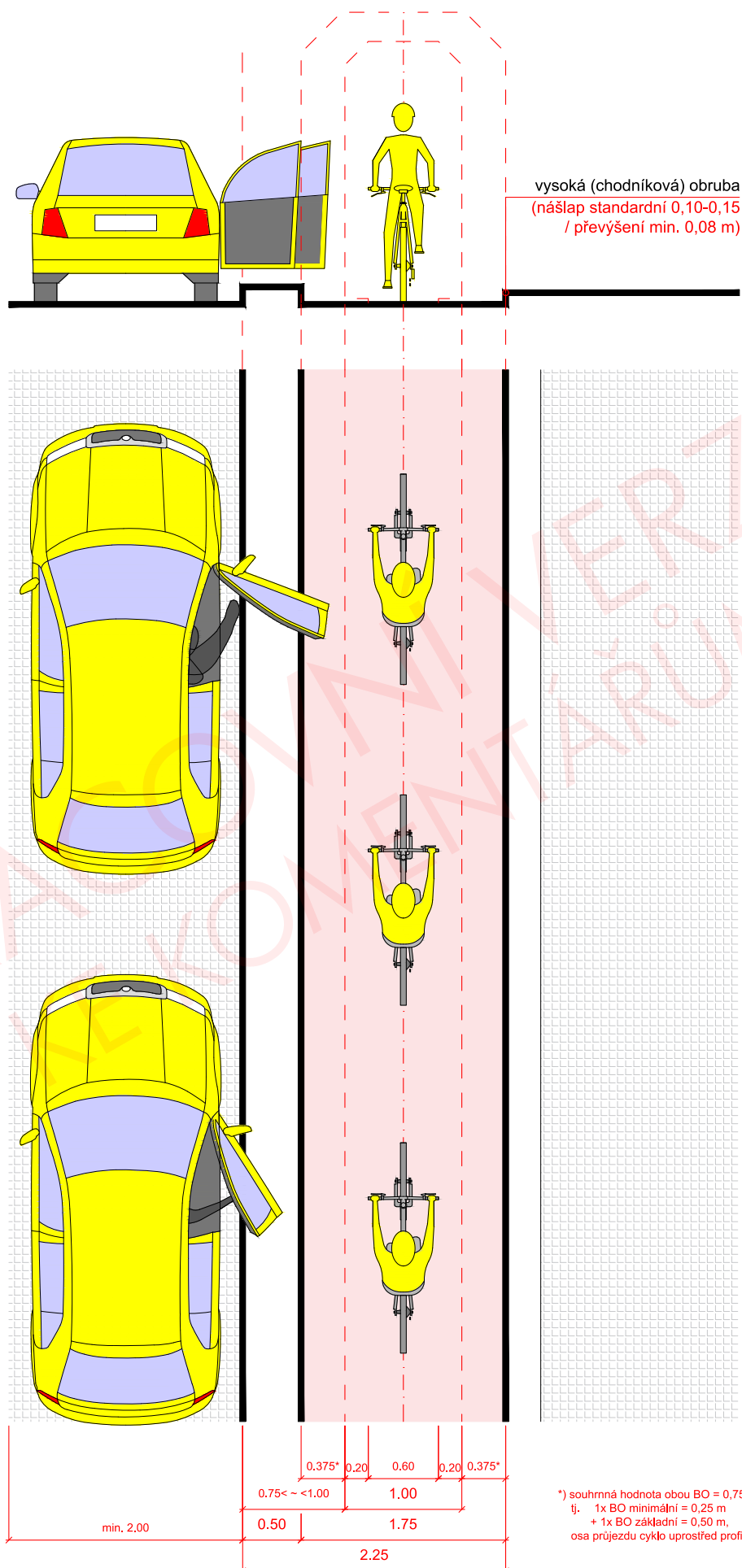
Samostatný jednosměrný cyklopás – zúžený (1 JP)

/ uspořádání a skladebnost (minimální prostorový nárok) – vedle parkovacího pásu (v úrovni vozovky + vpravo šikmá obruba)



Samostatný jednosměrný cyklopás – zúžený (1 JP)

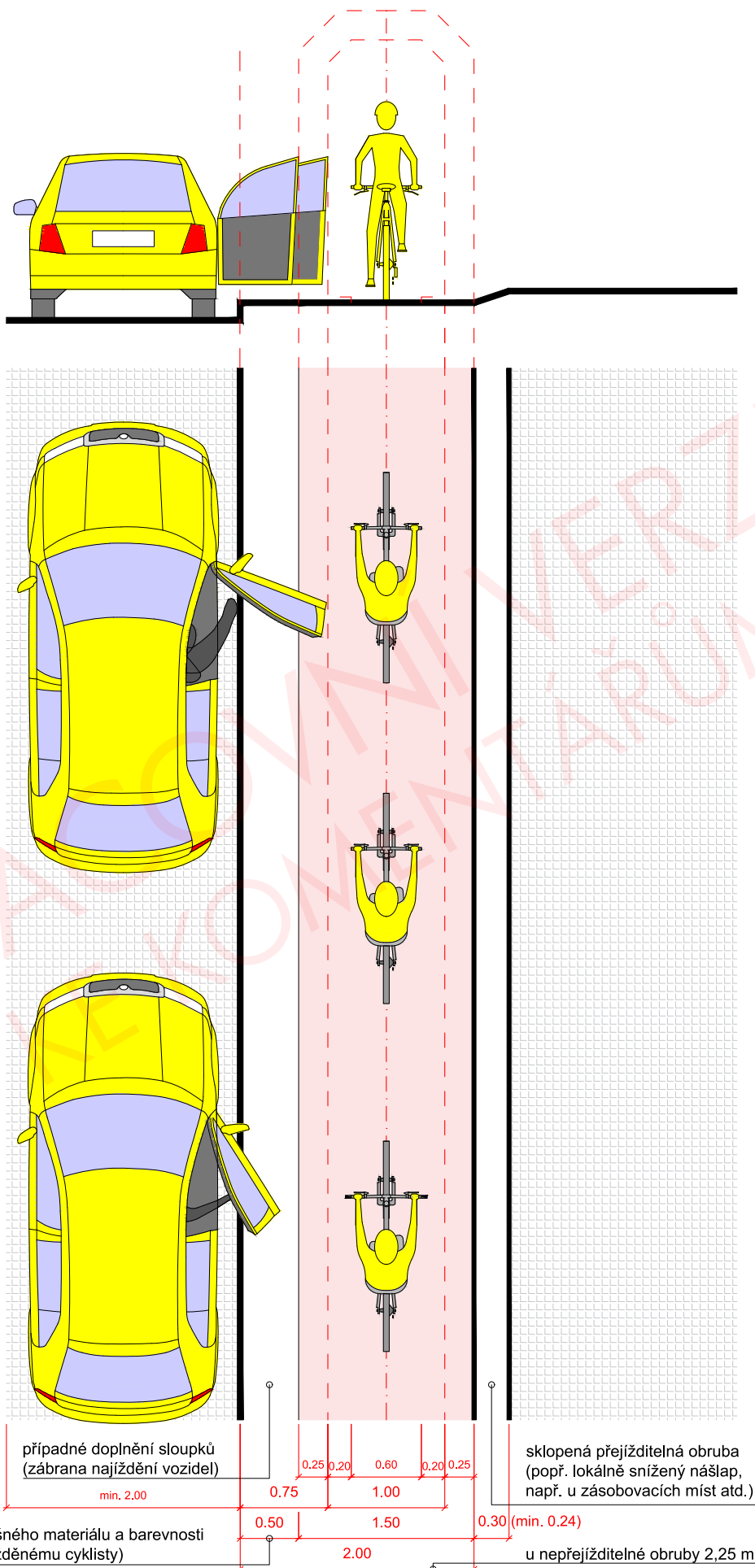
/ uspořádání a skladebnost (minimální prostorový nárok) – vedle parkovacího pásu (v úrovni vozovky + vpravo vysoká obruba)



* viz též TP 179, kap. 3.1.2 Boční bezpečnostní odstupy (BO):
poznamenejme, že u stavebního řešení ve vozovce (V HDP) má být u obruby alespoň základní BO 0,50 m, pouze ve stísněných poměrech minimální BO 0,25 m; v rámci snahy o prostorově úsporná řešení samostatného
jedupruhového cyklopásku je v rámci celkové skladby alespoň u jednoho z BO hodnota snížena na minimum, je však bezpečnostně nepřijatelná, aby byly běžné dva BO od zvýšených obrub sníženy na minimální hodnotu současně
– rozdíl mezi minimálními a základními BO je mimo jiné v bezkolizním volném „unikovém“ manévrovacím prostoru při jízdě (resp. při slápní do pedálů), jeho absence je přípustná pouze výjimečně v odůvodněných bodových případech.

Samostatný jednosměrný cyklopás – zúžený (1 JP)

/ uspořádání a skladebnost (minimální prostorový nárok) – vedle parkovacího pásu (alt. varianta, příklad s přejezditelnou obrubou)

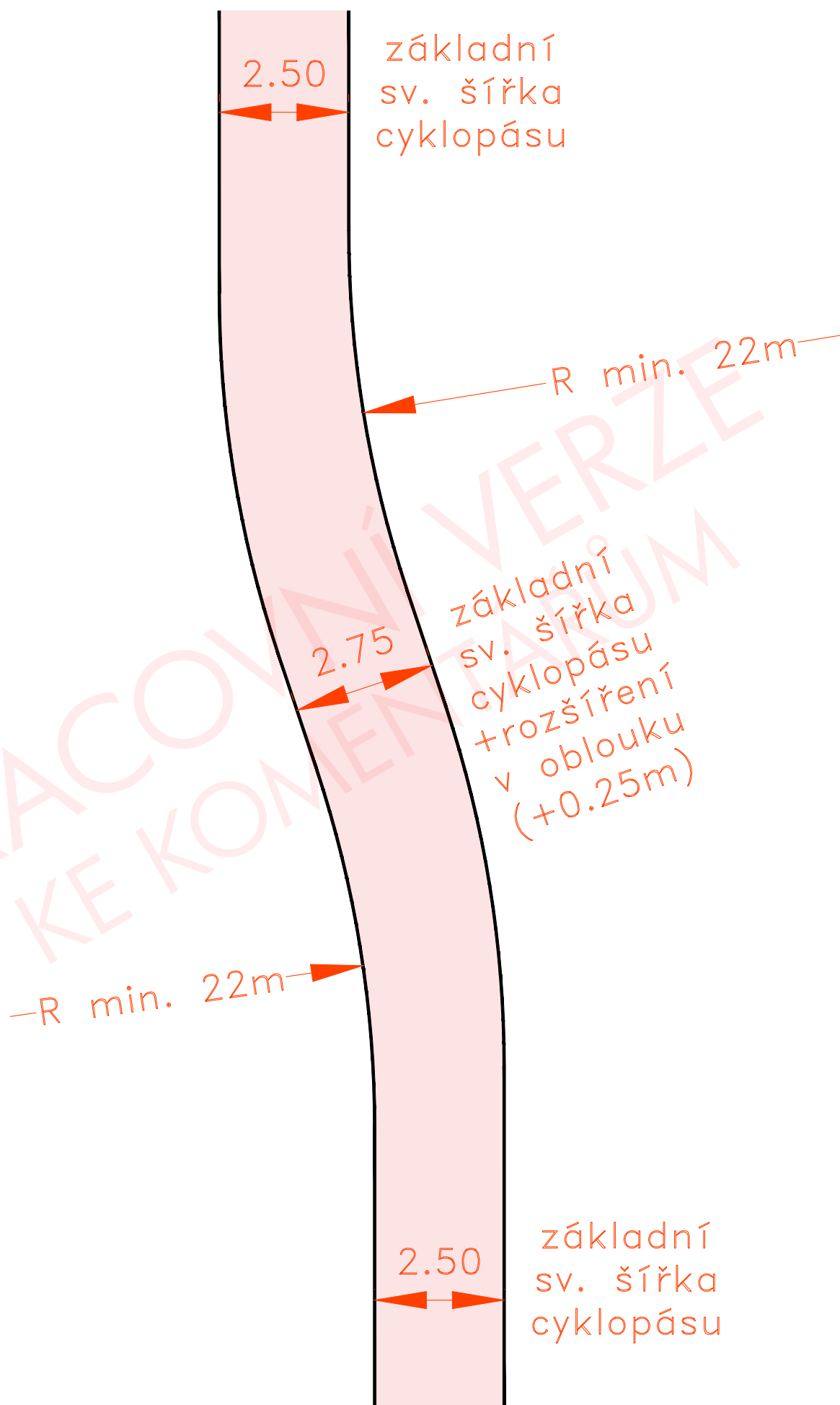


I. Samostatné jednosměrné cyklistické pásy – zúžený (1 JP)

Samostatný jednosměrný cyklopás – dílčí pravidla a zásady

/ průběh a změny směrového vedení

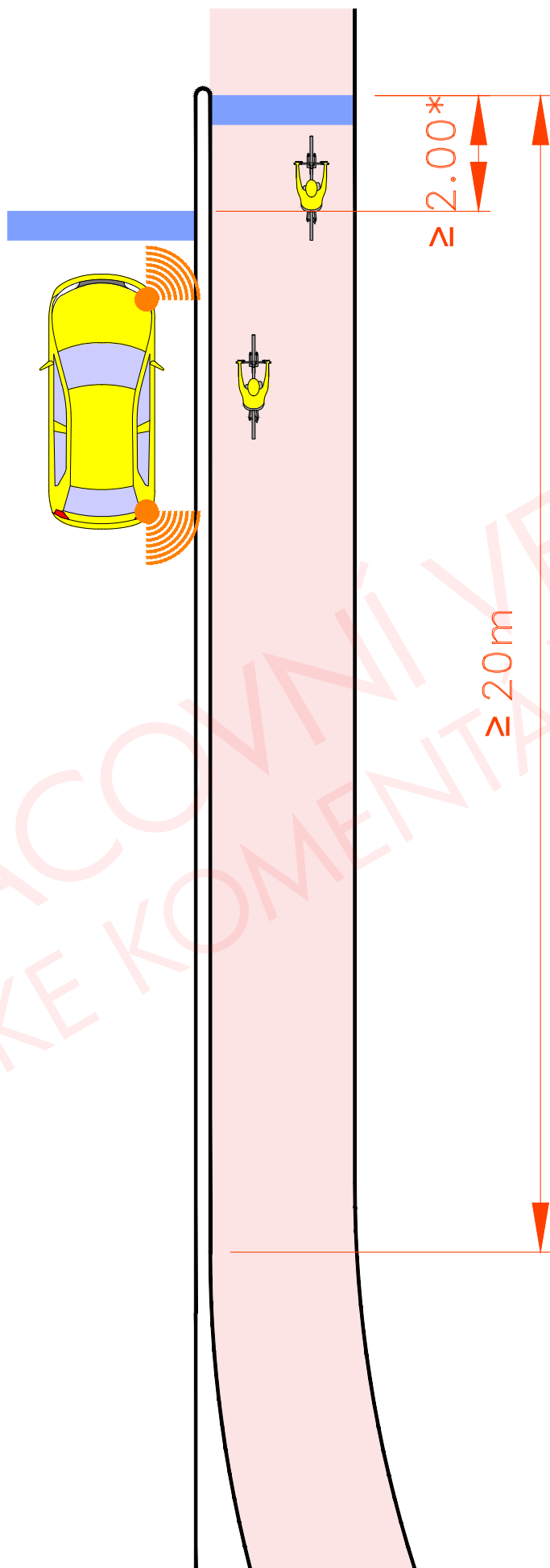
zásady směrového vedení jednosměrného cyklistického pásu / základní standard dánské pásu (plynulý, dvoupruhový) (redukce parametrů jen v odůvodněných případech při současně redukci parametrů ostatních JP)



Samostatný jednosměrný cyklopás – dílčí pravidla a zásady

/ vedení před křižovatkou – těsný souběh před pravým odbočením ve volném směru

vedení jednosměrného cyklistického pásu před křižovatkou
/ základní standard dánské pásu (plynulý, dvoupruhový)
(redukce souběžné délky přípustná jen ve zvlášť odůvodněných případech u slabého pravého odbočení)



minimální délka těsného souběhu cyklopásu a
jízdního pruhu před ukončením fyzického oddělení,
za kterým mohou vozidla odbočovat přes cyklo
ve volném směru (* resp. před stopčaru u SSZ)

Samostatný jednosměrný cyklopás – dílčí pravidla a zásady

/ standard návrhu (parametry a užití)

Parametry samostatných jednosměrných cyklistických pásů se v Praze navrhují v souladu s následujícími zásadami a tabulkou.

Vždy je nutné navrhovat, resp. nejprve prověřovat optimální podmínky specifikované v sekci 01 – standard.

Pokud z objektivních důvodů a po komplexním prověření úprav podoby a parametrů ostatních částí prostoru dané komunikace není možné 01 – standard dodržet, lze užít nejprve 02 – snížený standard, resp. až následně parametry 03 – snížené kvality.

Je ale vždy nutné si uvědomit, že přistoupení ke sníženému standardu, resp. snížené kvalitě značně zhoršuje využitelnost, popř. i bezpečnost cyklistických pásů např. při zhoršených klimatických podmínkách či pro určité skupiny uživatelů (cargokola apod.).

Samostatné jednosměrné cyklistické pásy – standard návrhu (parametry a užití)

Standard návrhu:	Minimální návrhová rychlost *):	Minimální poloměry směrových oblouků **):	Minimální rozšíření v oblouku **):	Šířkové uspořádání dvoupruhové (2 JP):	Šířkové uspořádání jednopruhé (1 JP):	Možnost vzájemného předjíždění cyklo ***):	Těsný souběh s JP před křižovatkou):	Primární využití (cyklotrasy a vazby):
01 / standard („dánský pás“)	30 km/h	22 m	cca 0,25 m	prioritně (téměř vždy)	zcela výjimečně (lokálně)	kontinuálně (bez omezení)	min. 20 m ****)	nadřazené a páteřní
02 / snížený standard	25 km/h	14 m	0,25 m	přednostně (zpravidla)	přípustné (střídavě se 2 JP)	průběžně (v maximální míře)	min. 20 m ****)	páteřní a hlavní
03 / snížená kvalita	20 km/h	8 m	0,25 - 0,50 m	přednostně (je-li možné)	přípustné (popř. kombinace)	alespoň někde (střídavě)	min. 20 m ****)	hlavní a lokální

*) viz též TP 179, kap. 3.1.3 (Návrhová rychlost), a Standardy aktivní mobility, kap. 3, str. 51

**) viz též TP 179, kap. 3.1.5 (Směrové vedení a rozšíření ve směrovém oblouku, tabulka 4)

***) možnost předjíždění cyklo přednostně v rámci cyklopásu (2 JP), jinak s možností užít přilehlý prostor (vozidlový, popř. pěší)

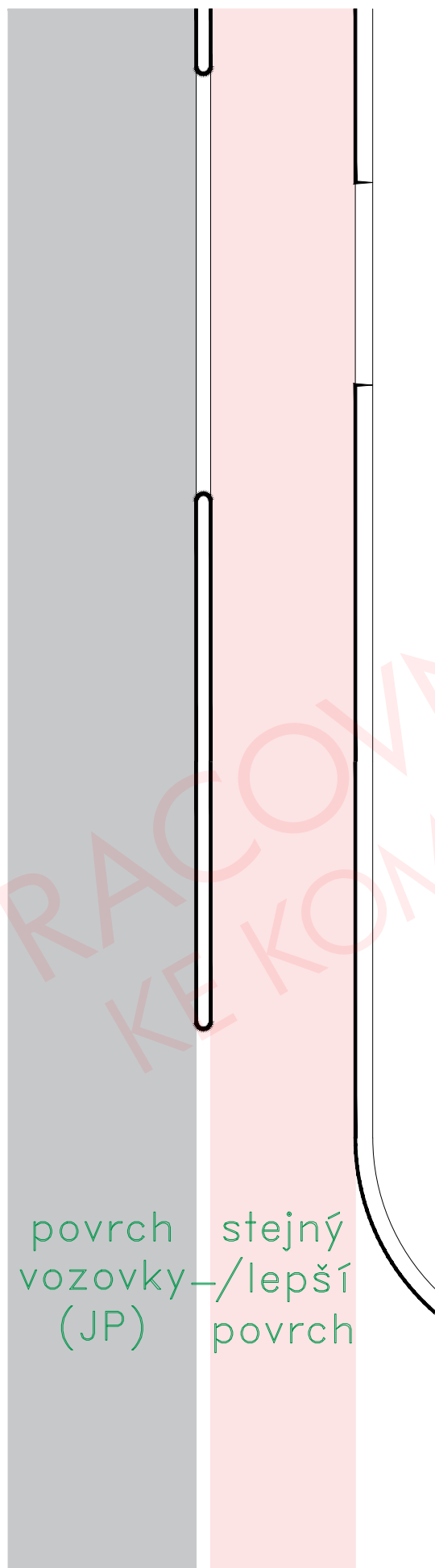
****) snížení hodnoty až o několik metrů výjimečně přípustné ve zvláště odůvodněných případech – stísněné poměry (nikoliv kvůli parkování) a současně velmi nízká četnost pravého odbočení, resp. snížená nejvyšší dovolená rychlost motorových vozidel atd.

Samostatný jednosměrný cyklopás – dílčí pravidla a zásady

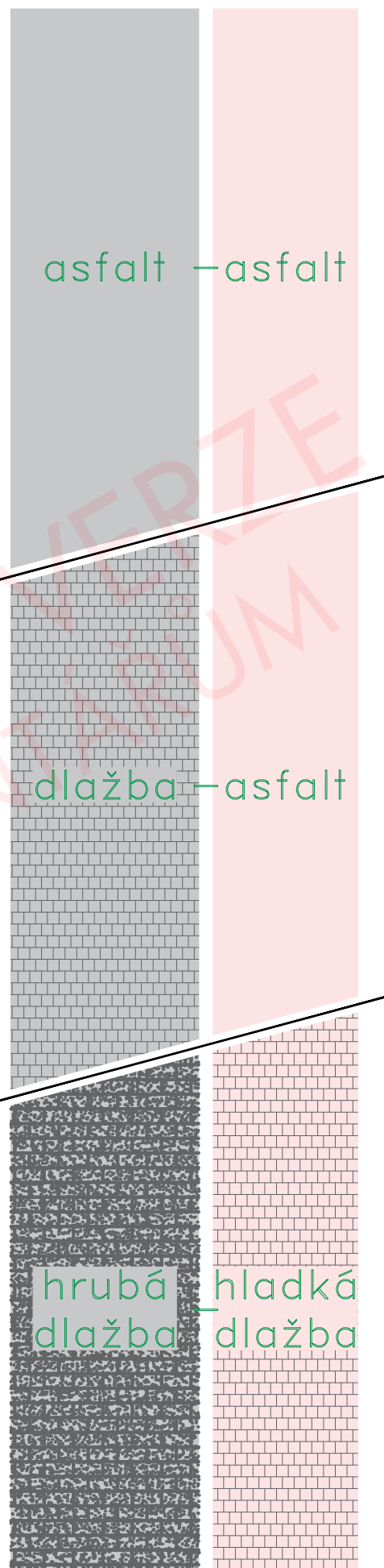
/ materiálové řešení cyklopásu a souběžných jízdních pruhů ve vozovce

I. Samostatné jednosměrné cyklistické pásy – dílčí pravidla a zásady

ANO – povrch cyklopásu vůči vozovce: shodný či komfortnější

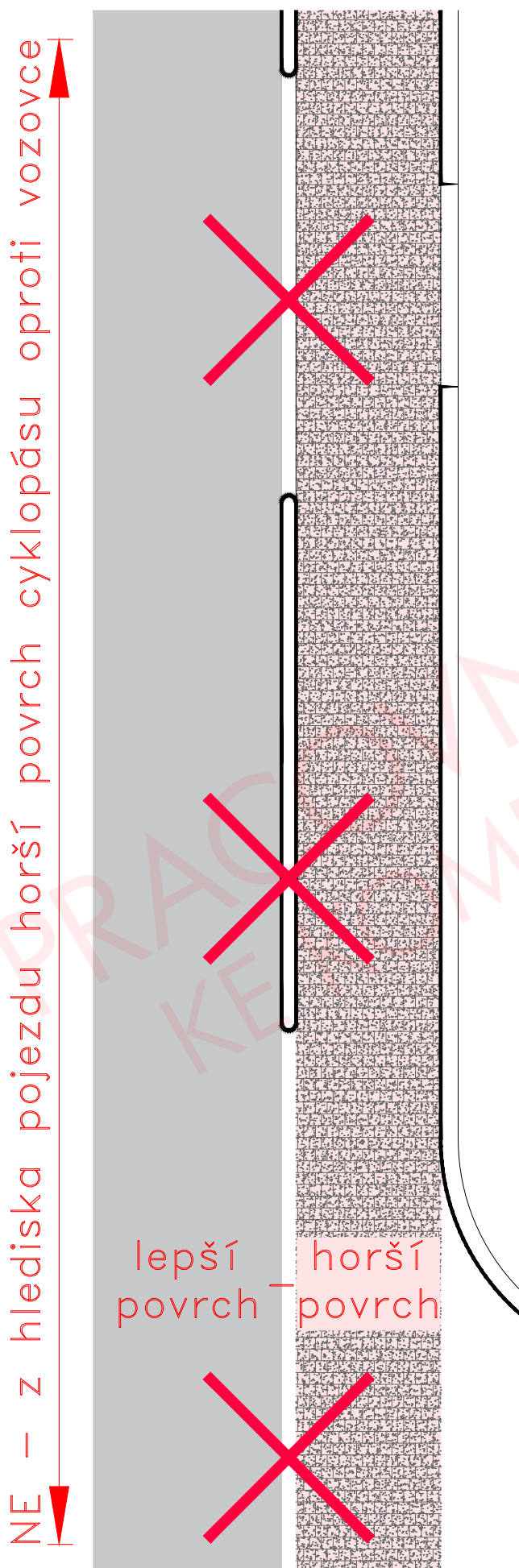


kombinace povrchu cyklopásu a vozovky – příklady provedení:



Samostatný jednosměrný cyklopás – dílčí pravidla a zásady

/ materiálové řešení cyklopásu a souběžných jízdních pruhů ve vozovce



Samostatné jednosměrné cyklistické pásy jsou součástí vozovky. Jejich povrch se navrhuje shodný či komfortnější vůči zbytku vozovky, nikoliv horší z hlediska vlastností pro pojiždění.

Pro dosažení souladu mezi funkcí samostatného cyklistického pásu a jeho intuitivním vnímáním ostatními uživateli komunikace je velice důležité, aby nikdy nepůsobil jako součást chodníku a zároveň nebyl zaměňován s běžným jízdním nebo parkovacím pruhem.

Tato uvedená doporučení jsou v souladu s českou technickou literaturou a současně dobrou praxí dalších evropských měst, která kladou důraz na vytváření dobrých podmínek pro cyklistickou dopravu.

Pro volbu povrchu samostatného cyklistického pásu v rámci konkrétní investiční akce je rovněž důležitá vize konečné podoby řešené komunikace a časový horizont její realizace včetně etapizace.

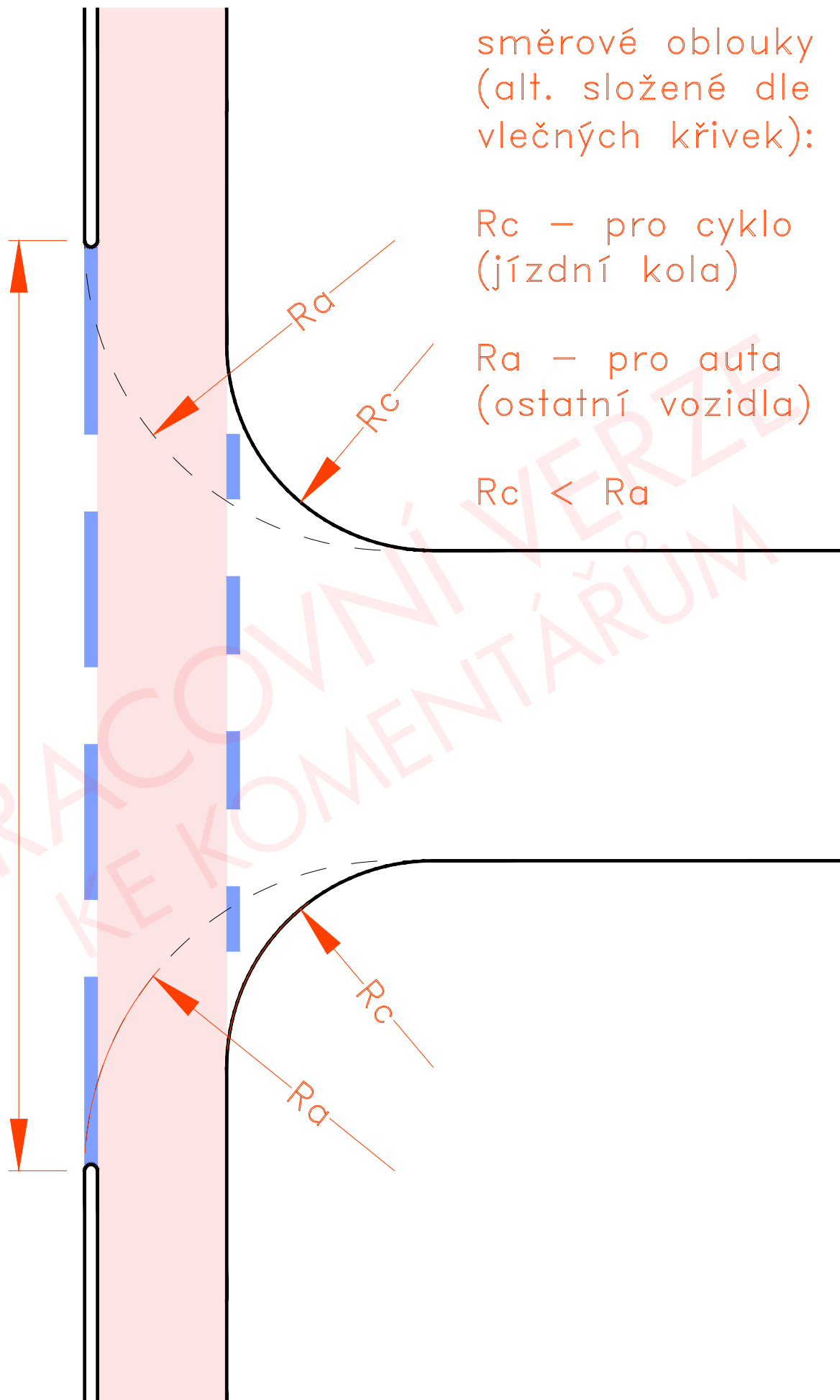
Dále je třeba zvažovat údržbu povrchu ve stavu, který lze označit za bezvadný, tedy splňující nároky na komfort a bezpečnost jízdy na kole a dalších prostředcích aktivní mobility – např. u dlážděného povrchu je velice náročná finančně i časově.

Více podrobností k jednotlivým materiálům a jejich vhodnosti specifikují TP 179 v kapitole 10.9.2 *Materiál a provedení pojižděného povrchu komunikace*.

Samostatný jednosměrný cyklopás – dílčí pravidla a zásady

/ vedení křižovatkou – průběh a směrové oblouky na nárožích

co nejkratší přerušení fyzického oddělení



Samostatný jednosměrný cyklopás – dílčí pravidla a zásady

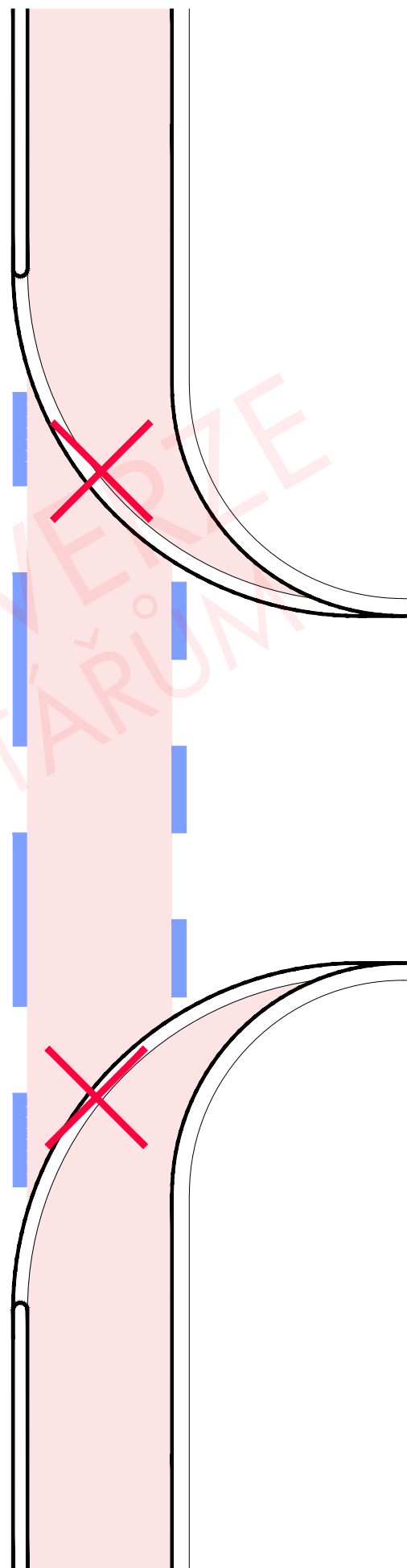
/ vedení křižovatkou – vymezení průjezdu VZD + řešení v oblasti vjezdu a výjezdu

I. Samostatné jednosměrné cyklistické pásy – dílčí pravidla a zásady

ANO – kontinuální průběh cyklopásu bez jediného přerušení



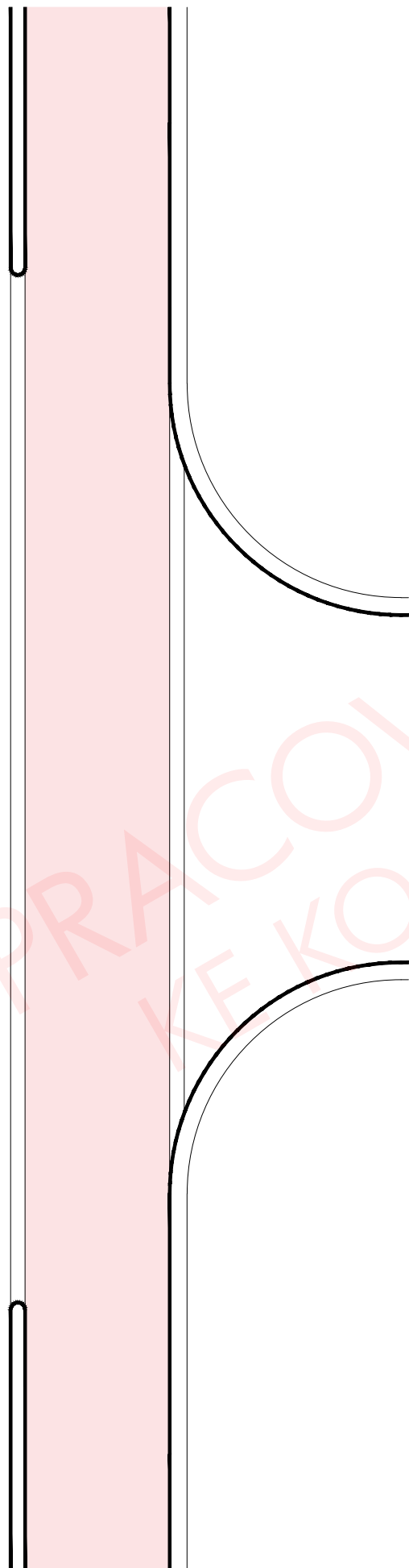
NE – přerušování cyklopásu obrubami, odlišný materiál atd.



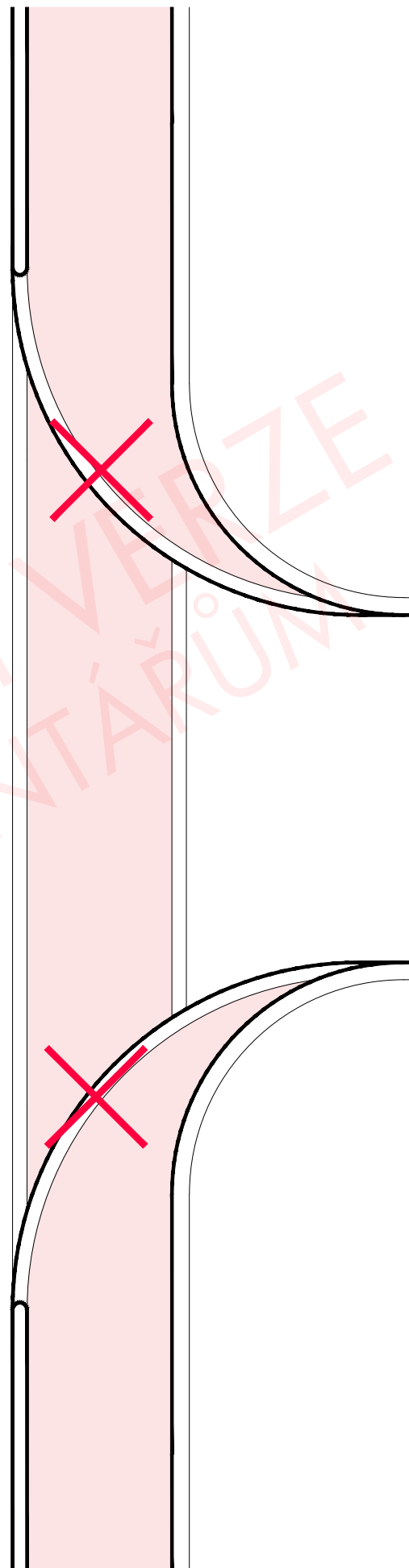
Samostatný jednosměrný cyklopás – dílčí pravidla a zásady

/ vedení křižovatkou – vymezení průjezdu stavební + řešení v oblasti vjezdu a výjezdu

ANO – kontinuální průběh cyklopásu bez jediného přerušení



NE – přerušování cyklopásu obrubami, odlišný materiál atd.



I. Samostatné jednosměrné cyklistické pásy – dílčí pravidla a zásady

Samostatný jednosměrný cyklopás – dílčí pravidla a zásady

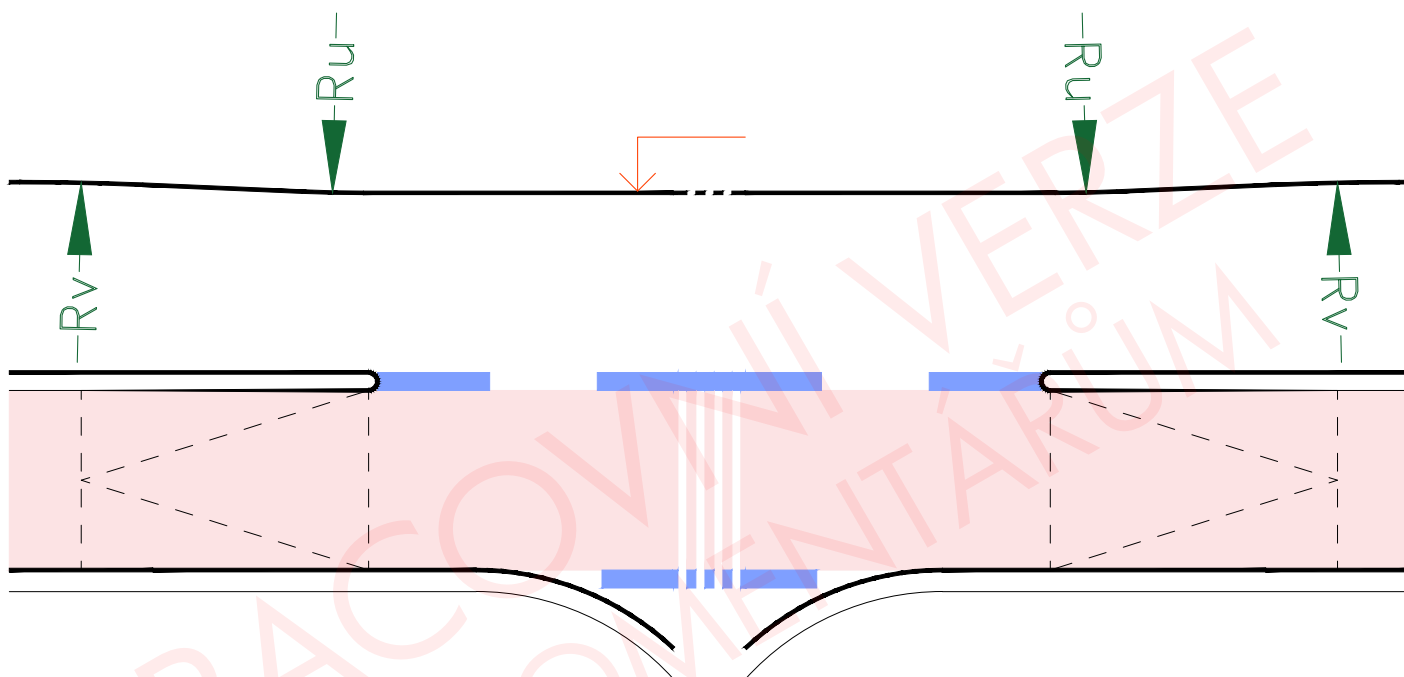
/ vedení křižovatkou v návaznosti na zvýšený cyklopás – řešení podélného průběhu v oblasti vjezdu a výjezdu

v případě zvýšeného cyklopásu (oproti vozovce)
v úsecích změny nivelety (např. v křižovatce):

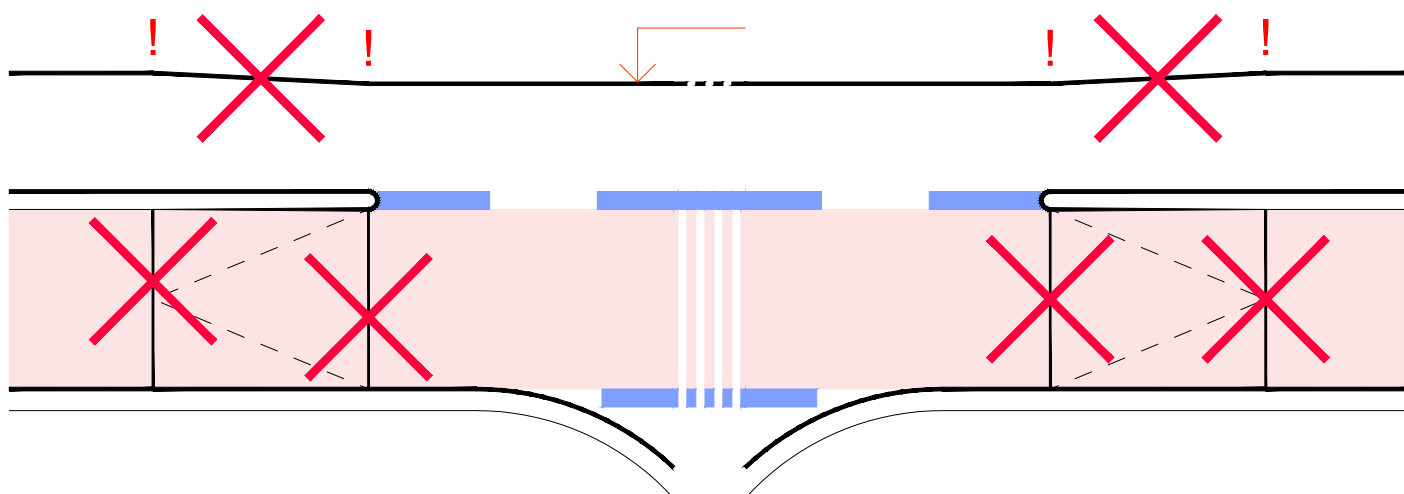
ANO – pozvolné plynulé výškové vedení
(poloměry oblouků, viz TP 179, kap. 3.1.6):

R_v – min. 40 m (vrcholový oblouk)

R_u – min. 20 m (údolnicový oblouk)

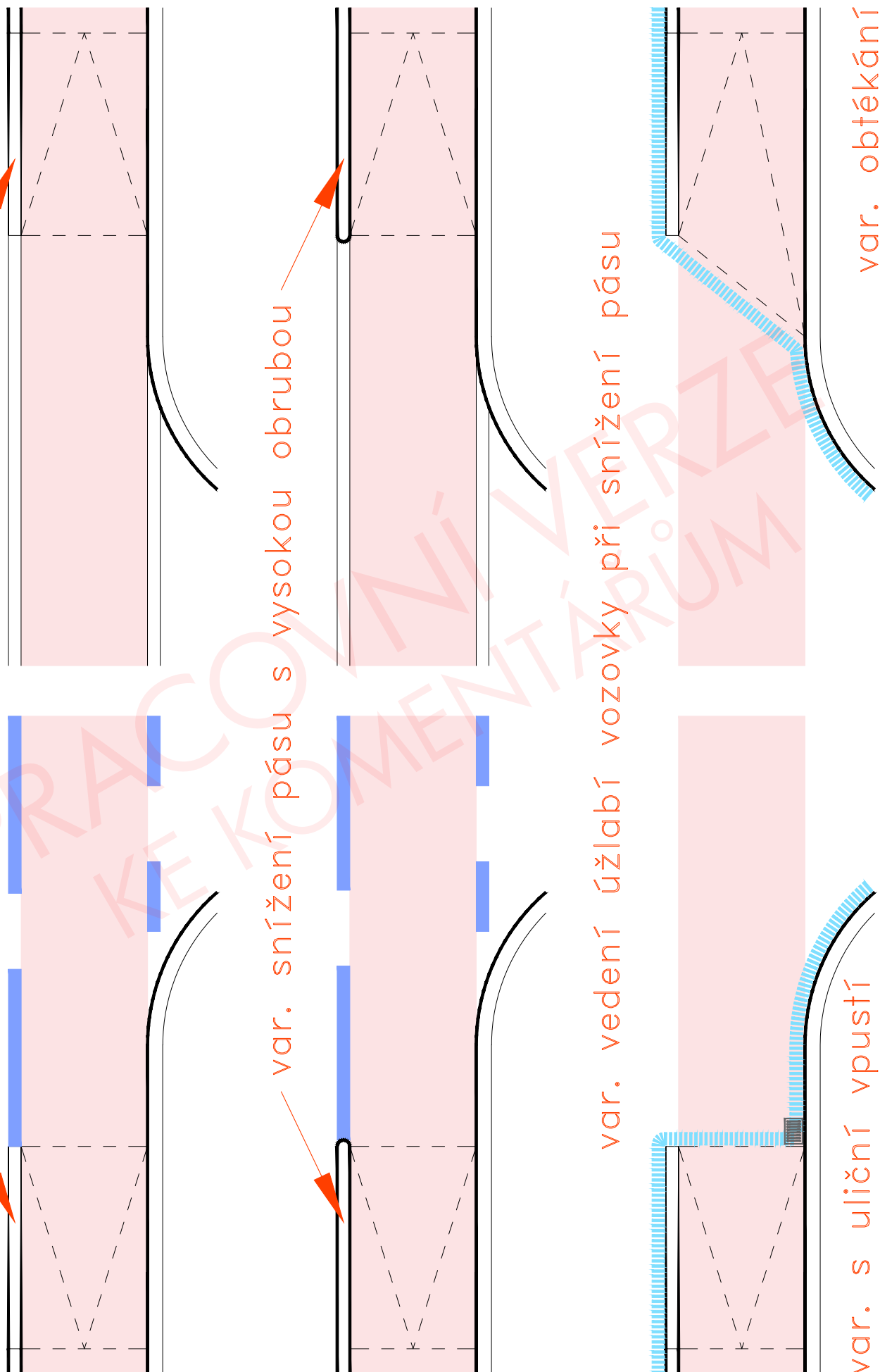


NE – zalamování povrchu (s hranou či malým poloměrem oblouku), krátké prudké sklony atd.



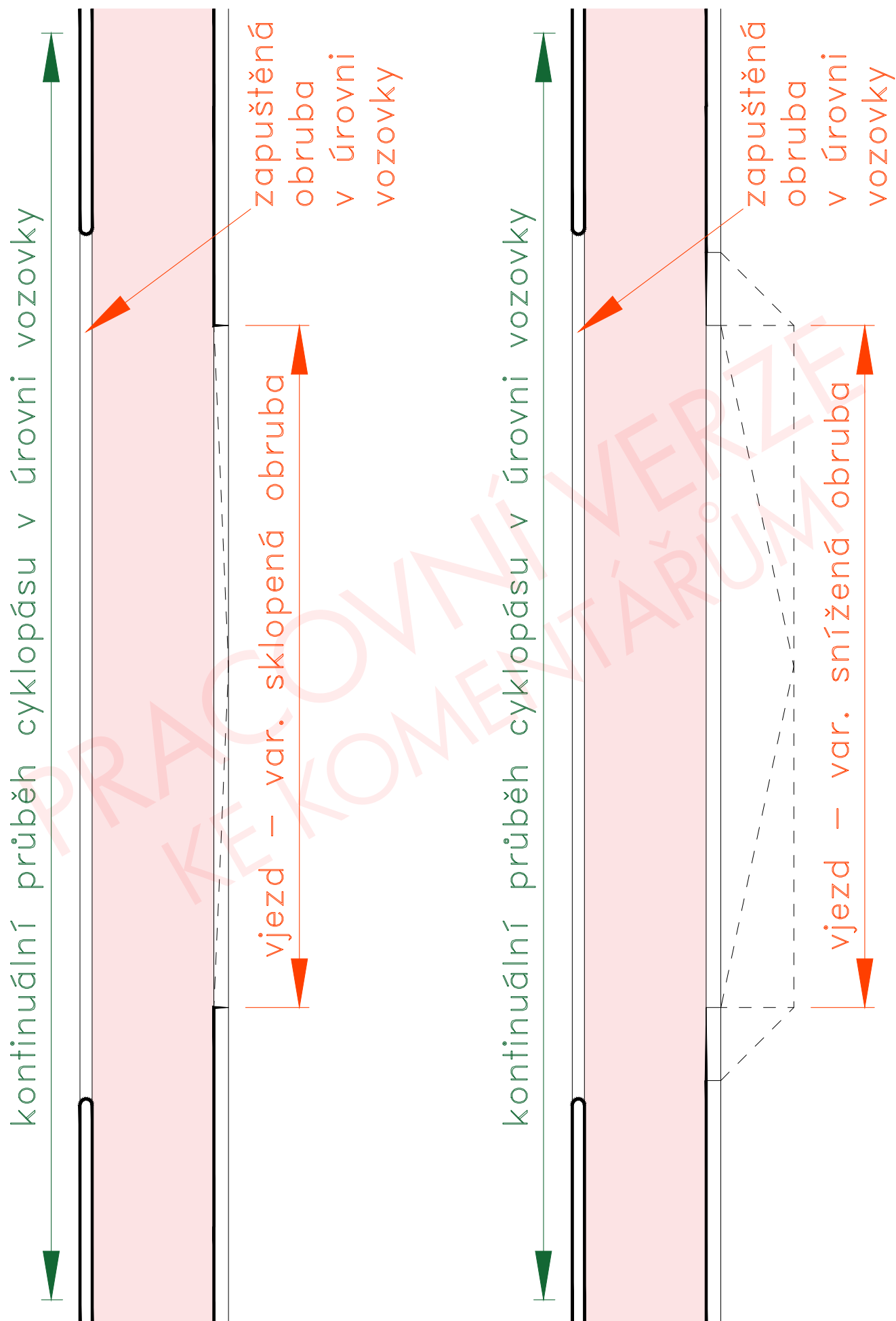
Samostatný jednosměrný cyklopás – dílčí pravidla a zásady

/ vedení křižovatkou v návaznosti na zvýšený cyklopás – řešení detailu obruby a odvodnění u vozovky



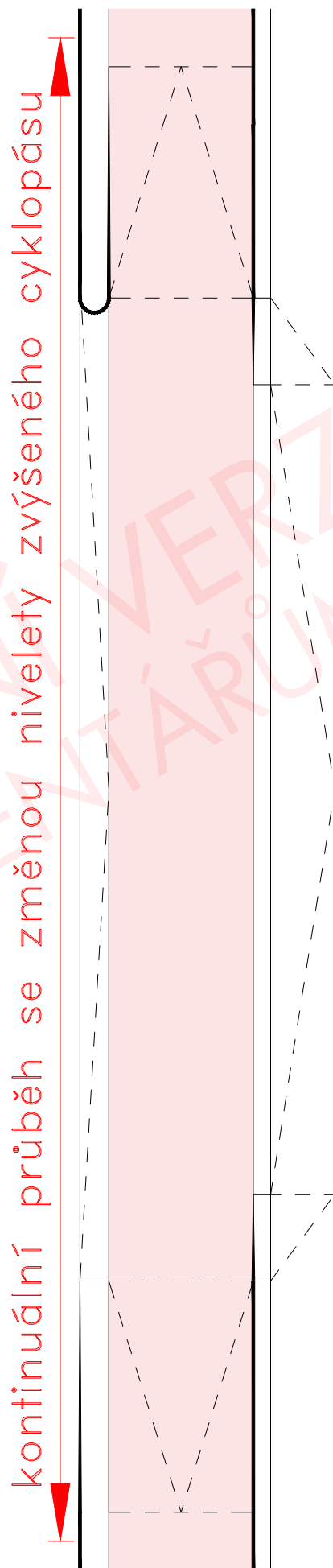
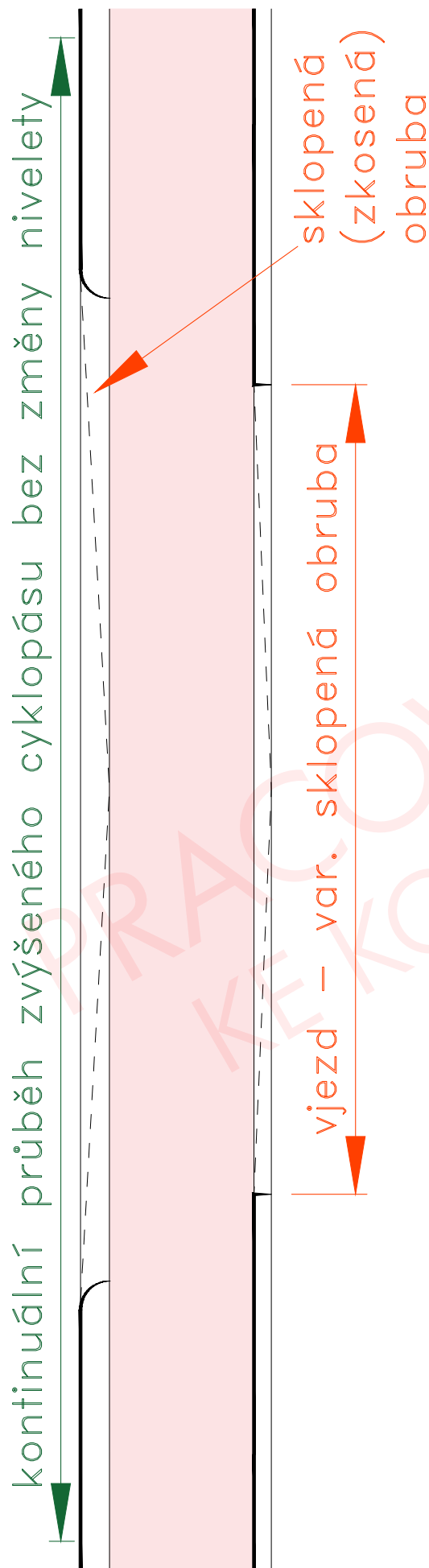
Samostatný jednosměrný cyklopás – dílčí pravidla a zásady

/ vedení v oblasti křížení napojení (vjezd / výjezd) – cyklopás v úrovni vozovky



Samostatný jednosměrný cyklopás – dílčí pravidla a zásady

/ vedení v oblasti křížení napojení (vjezd / výjezd) – cyklopás zvýšený nad úroveň vozovky

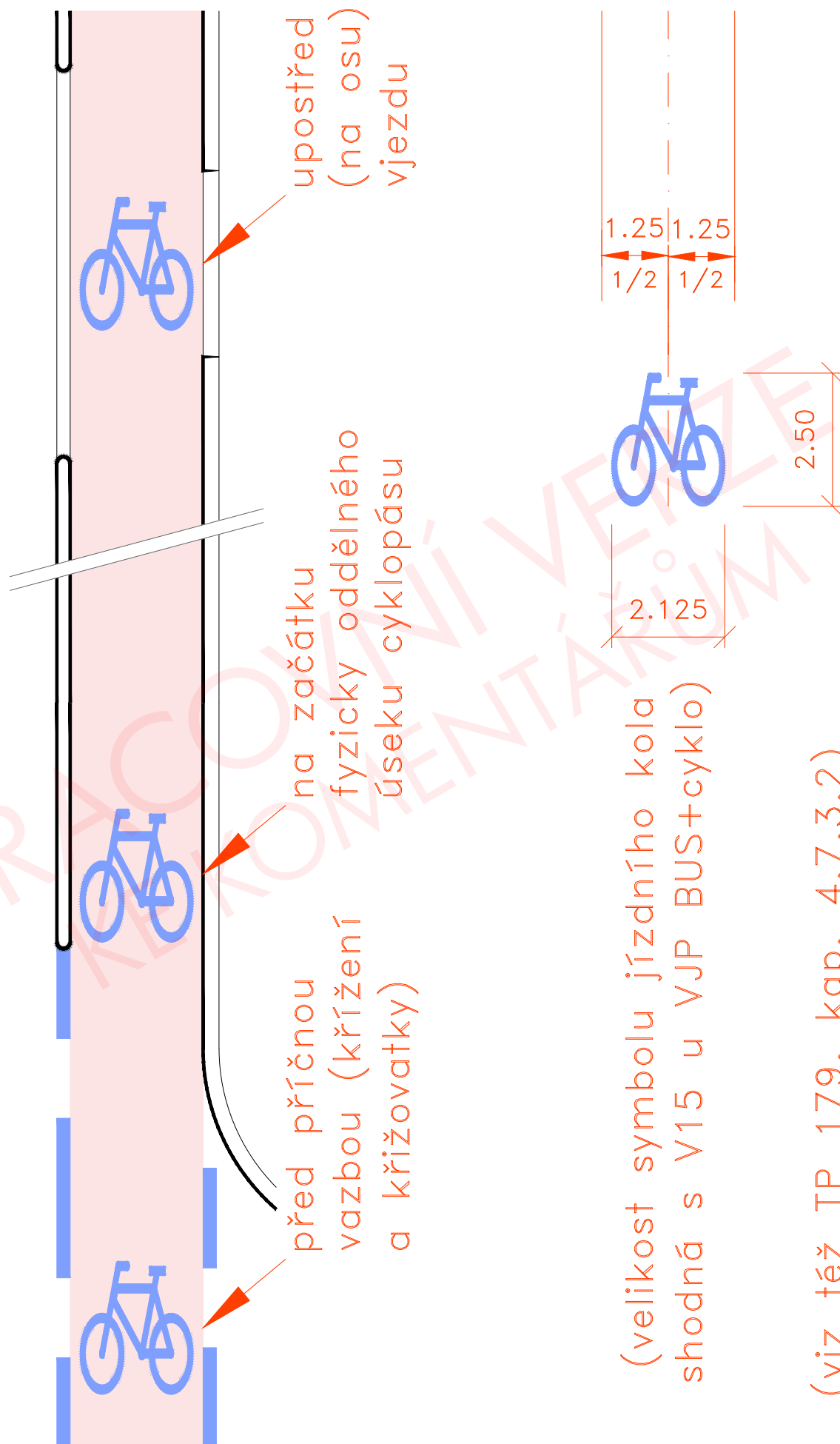


nepreferované přípustné řešení, pokud s ohledem na místní kontext nelze zajistit zachování konstantní zvýšené nivelety cyklopásu; vhodnou volbou a kombinací navazujících úprav pak zajistit plynulý výškový průběh cyklopásu s co nejmenší změnou nivelety

Samostatný jednosměrný cyklopás – dílčí pravidla a zásady

/ VDZ – provedení symbolu V14 – velký

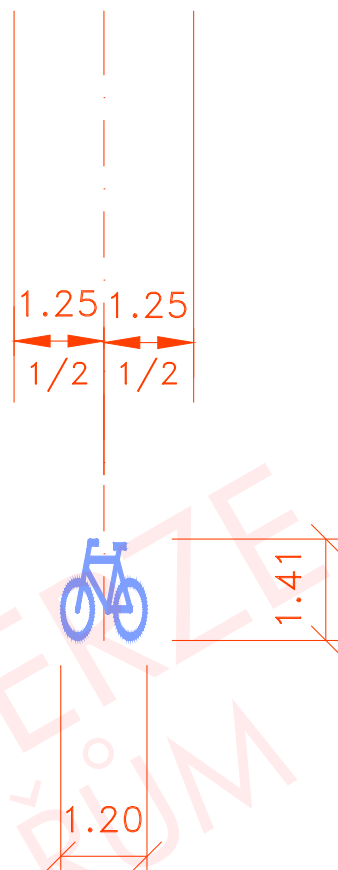
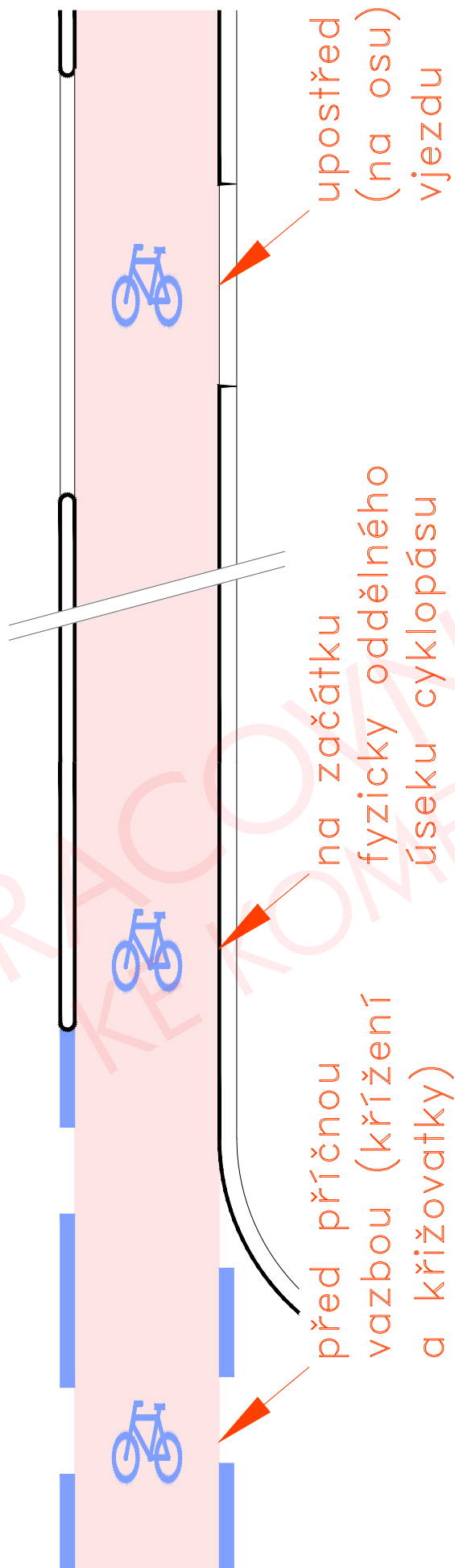
umísťování zvětšeného symbolu V14 na osu cyklistického pásu



Samostatný jednosměrný cyklopás – dílčí pravidla a zásady

/VDZ – provedení symbolu V14 (základní)

umísťování zvětšeného symbolu V14 na osu cyklistického pásu



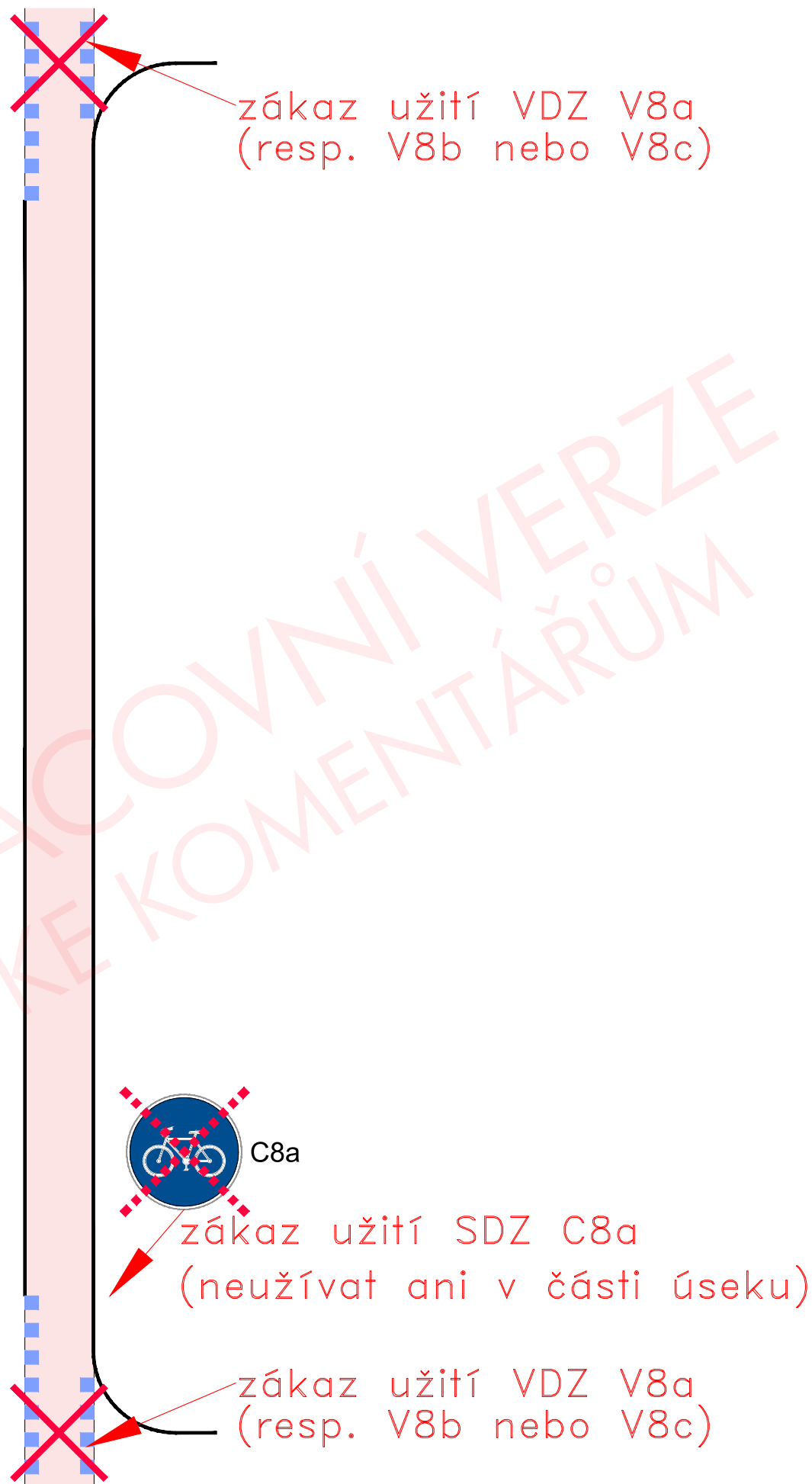
(velikost symbolu jízdního kola shodná s označením V19)

(lze užít i u zúženého cyklopásu)

Samostatný jednosměrný cyklopás – dílčí pravidla a zásady

/ SDZ – základní provedení (IP20a) bez nutnosti užití SDZ před další křižovatkou

dopravní režim samostatného jednosměrného cyklistického pásu
/ nevhodné, resp. nežádoucí řešení (režim stezky pro cyklisty)

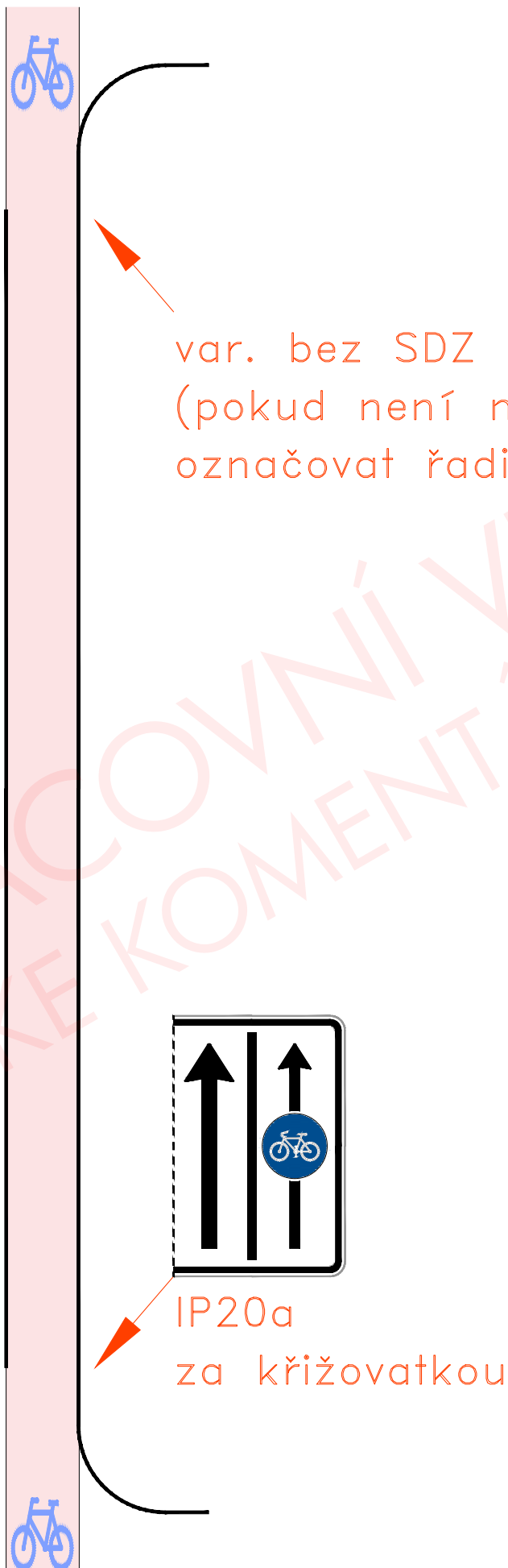


Samostatný jednosměrný cyklopás – dílčí pravidla a zásady

/ SDZ – základní provedení (IP20a) s nutností užití SDZ před další křižovatkou

I. Samostatné jednosměrné cyklistické pásy – dílčí pravidla a zásady

dopravní režim samostatného jednosměrného cyklistického pásu
/ var. SDZ jen na začátku úseku (VDZ V14 min. u křížení)

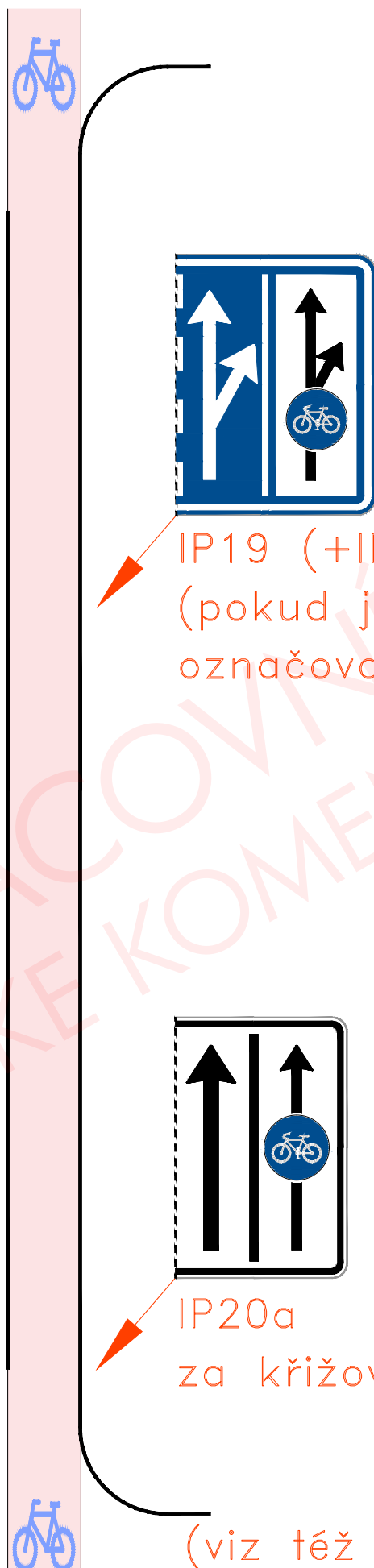


(viz též TP 179, kap. 4.7.3.3)

Samostatný jednosměrný cyklopás – dílčí pravidla a zásady

/ SDZ – výjimečné provedení (C8a pro úsek) vždy s nutností užití SDZ před další křižovatkou (min. IP20a+C8b)

dopravní režim samostatného jednosměrného cyklistického pásu
/ var. SDZ za i před křižovatkou (VDZ V14 min. u křížení)



IP19 (+IP20a)
(pokud je nutné
označovat řadicí pruhy)

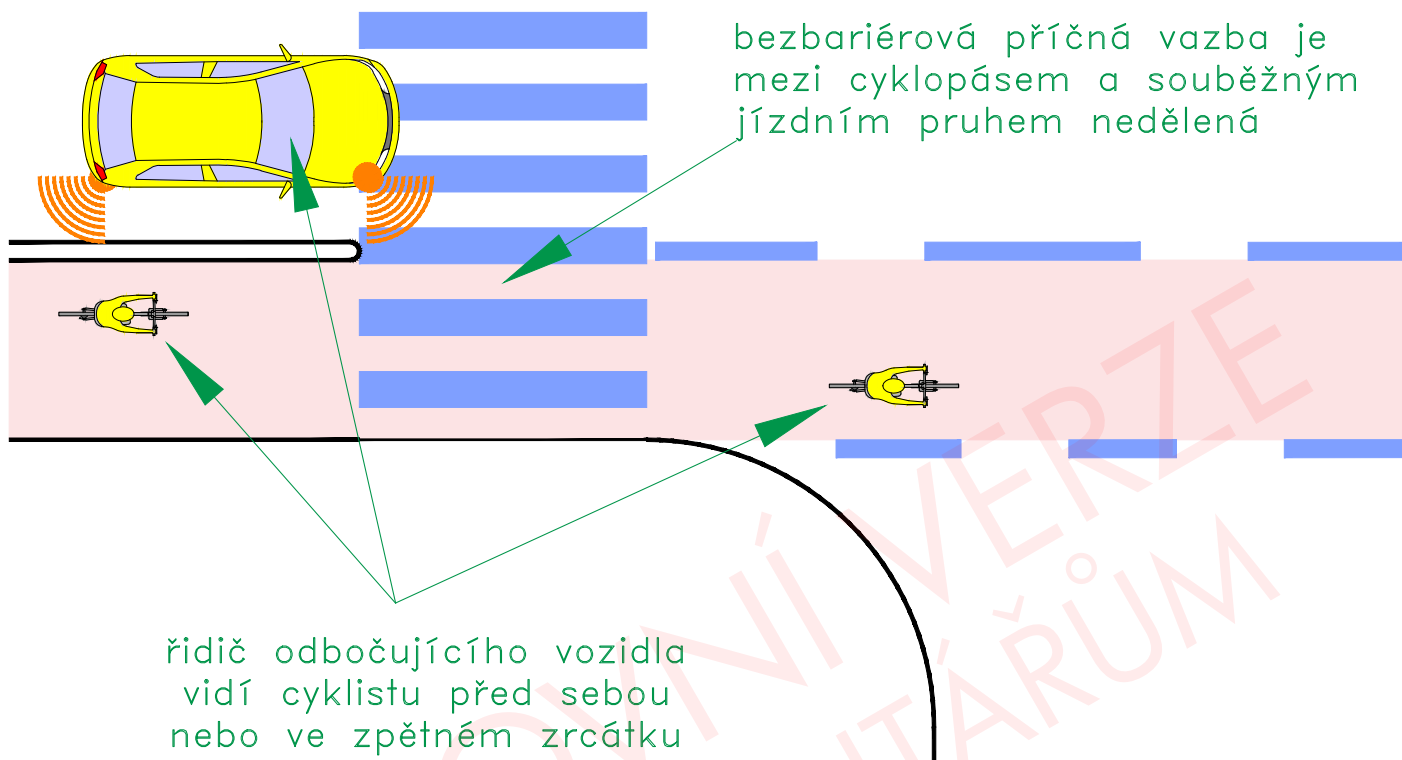
IP20a
za křižovatkou

(viz též TP 179, kap. 4.7.3.3)

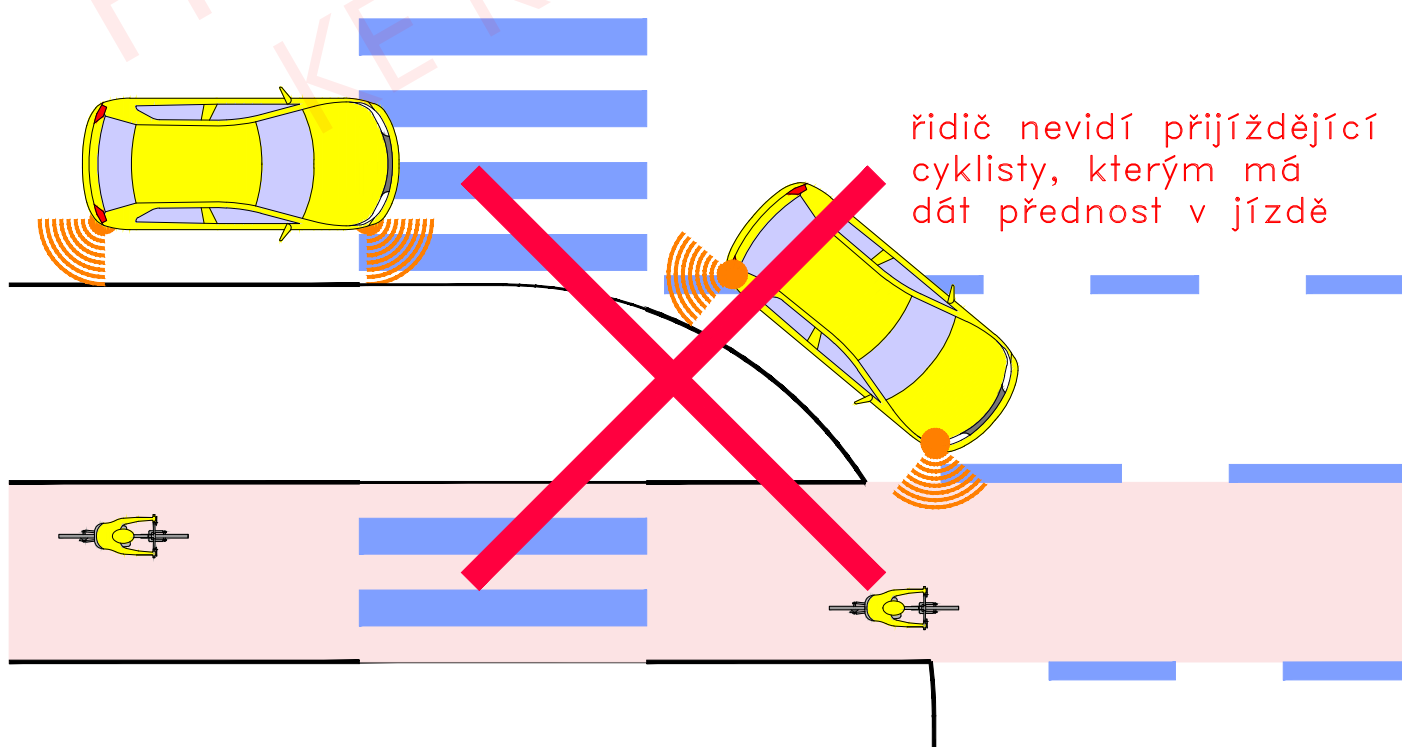
Samostatný jednosměrný cyklopás – dílčí pravidla a zásady

/ vedení cyklopásu na vjezdu do křižovatky – minimalizace mrtvých úhlů (při odbočení vozidel ve volném směru)

ANO – u křižovatky s bočním ramenem a příčnou vazbou je cyklopás těsně přimknutý k souběžnému jízdnímu pruhu
= minimalizace mrtvého úhlu a koliznosti pěšo vs. cyklo



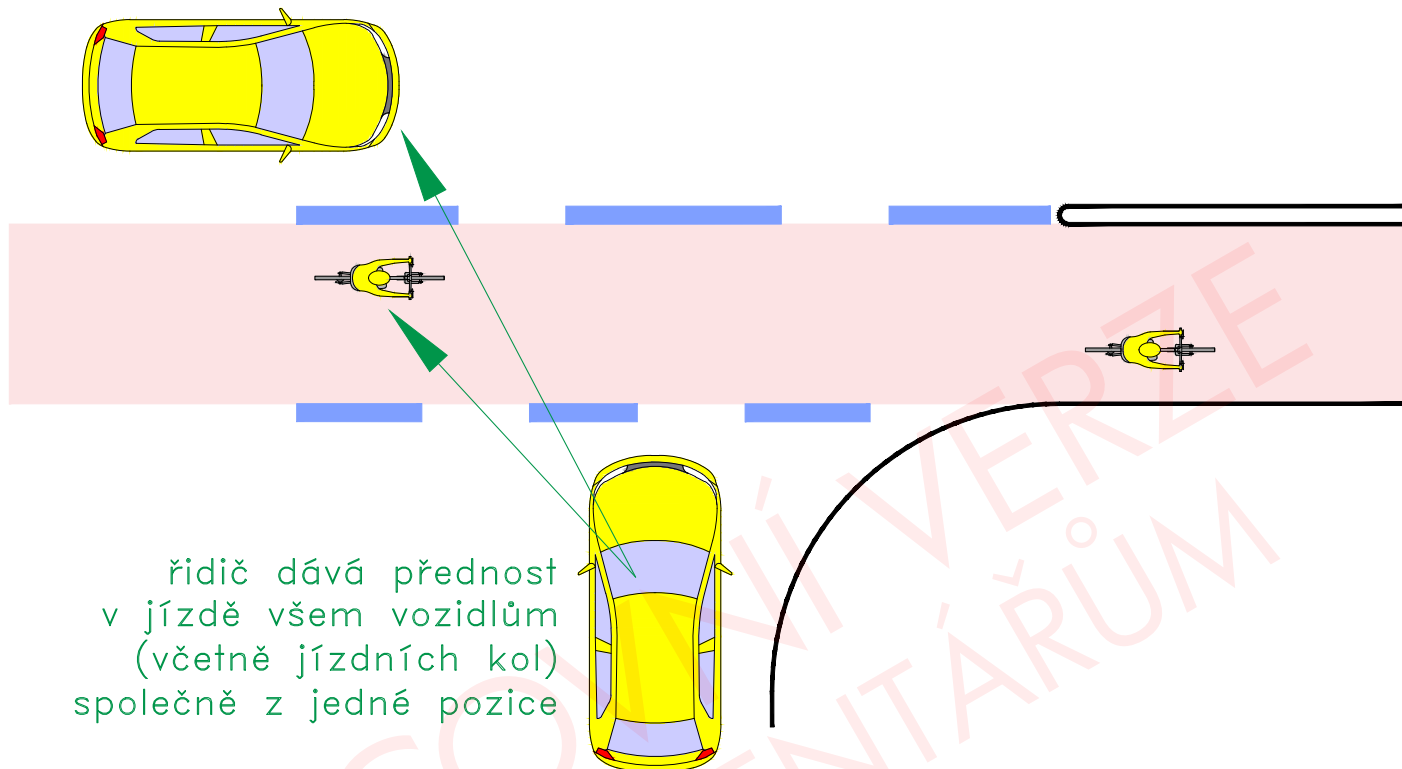
NE – u vjezdu do křižovatky s bočním ramenem (a příčnou vazbou) nesmí být cyklopás oddálen od souběžného jízdního pruhu z důvodu vzniku mrtvého úhlu (a fragmentace pěší plochy)



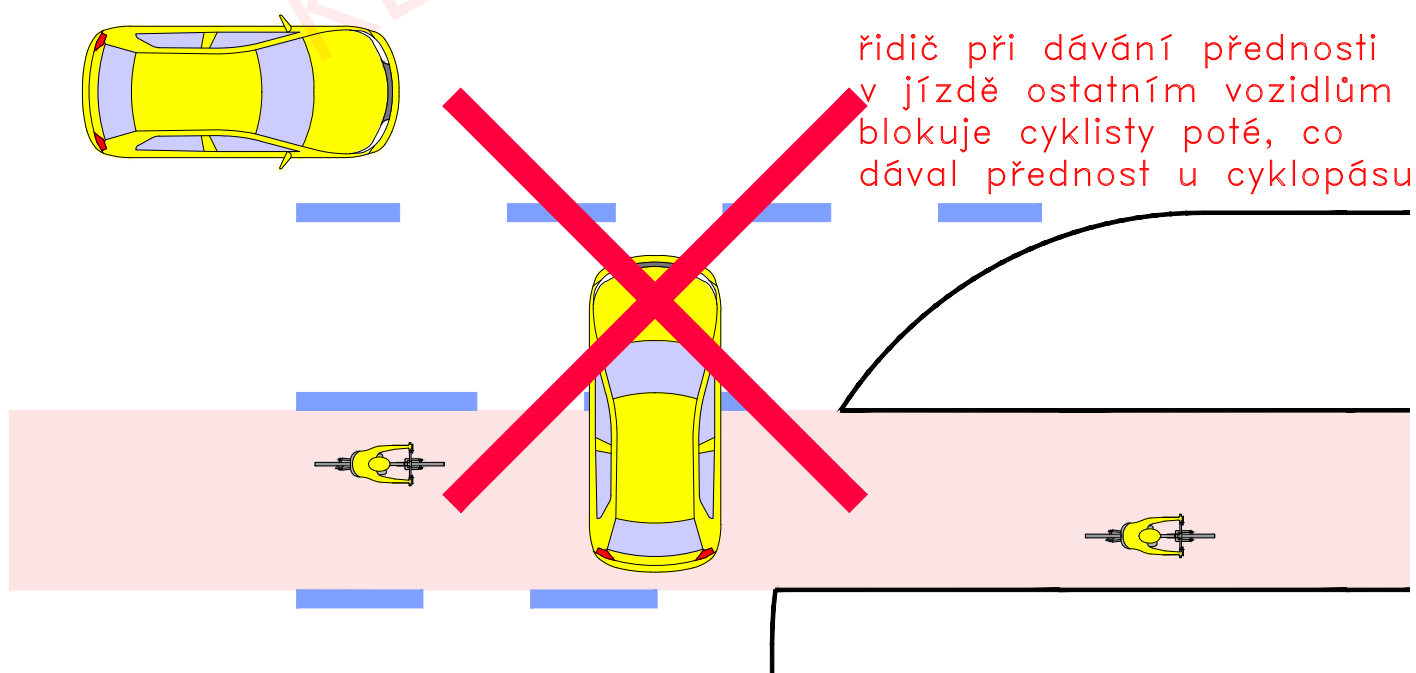
Samostatný jednosměrný cyklopás – dílčí pravidla a zásady

/ vedení cyklopásu na výjezdu z křižovatky – minimalizace koliznosti výjezdu vozidel z vedlejší komunikace

ANO – u křižovatky s bočním ramenem a příčnou vazbou je cyklopás těsně přimknutý k souběžnému jízdnímu pruhu = zamezení blokování cyklopásu vozidly z vedlejší komunikace

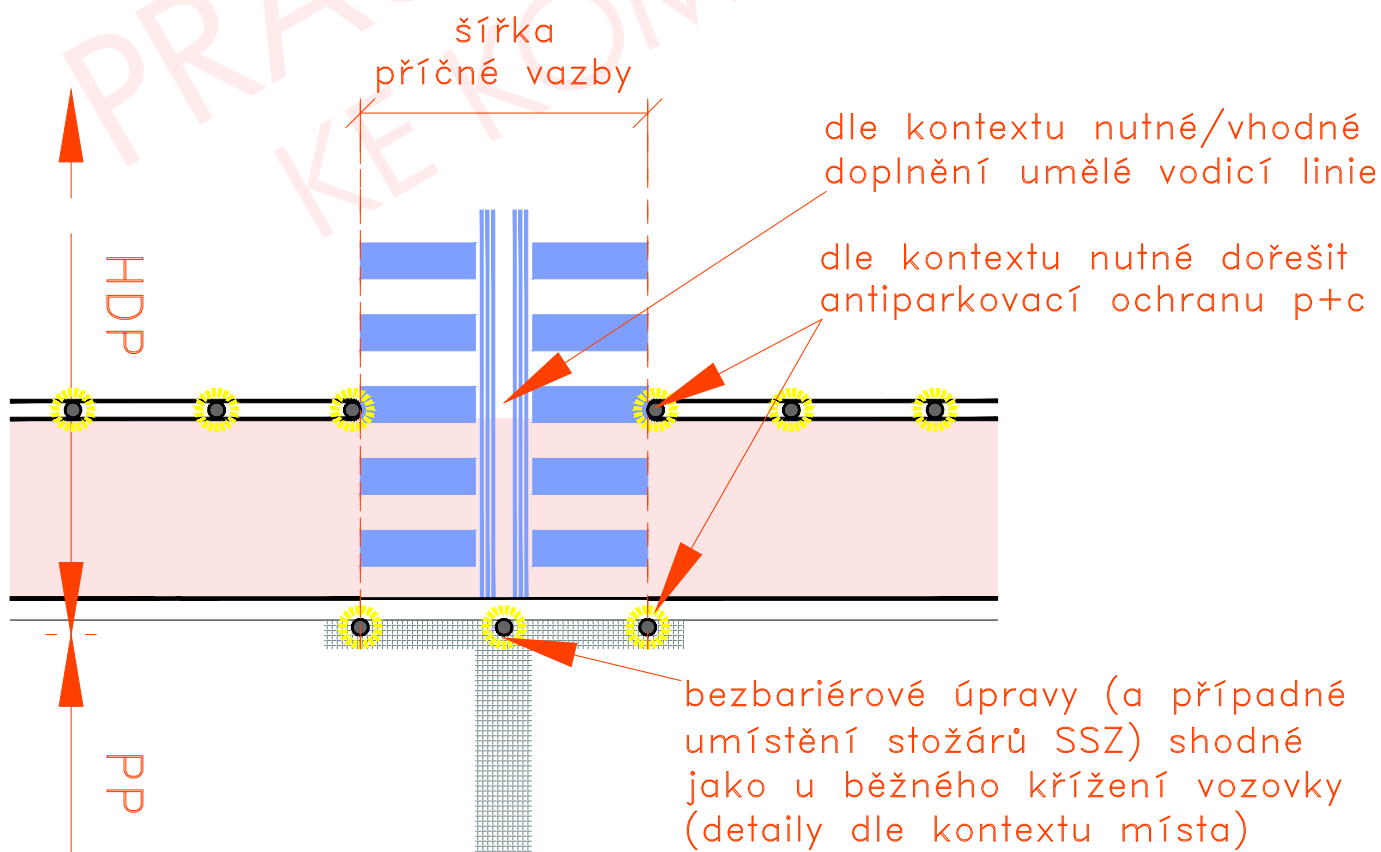
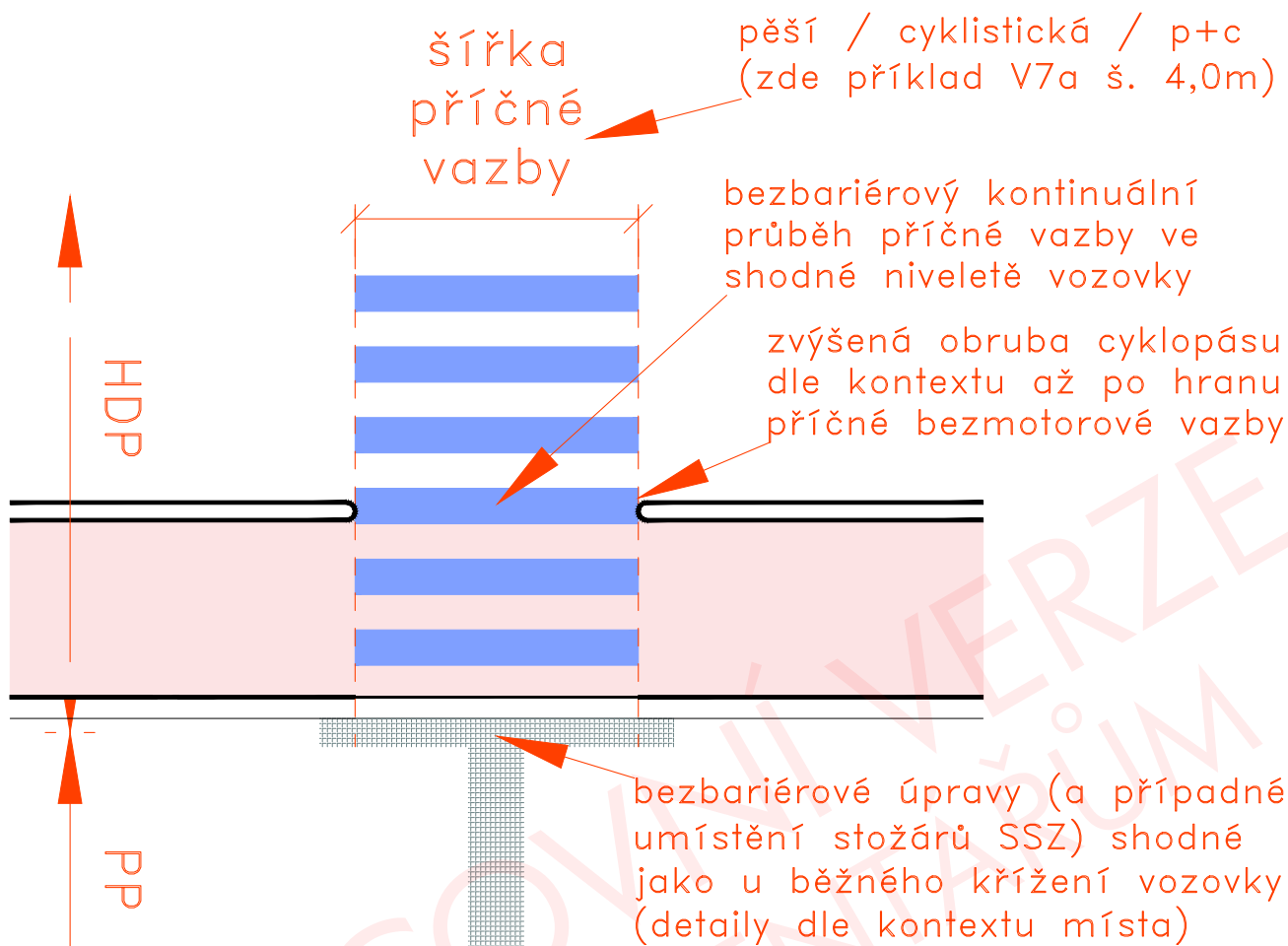


NE – u vjezdu do křižovatky z bočního ramene nesmí být cyklopás oddálen od souběžného jízdního pruhu zejména z důvodu blokování cyklopásu vozidly při dávání přednosti v jízdě



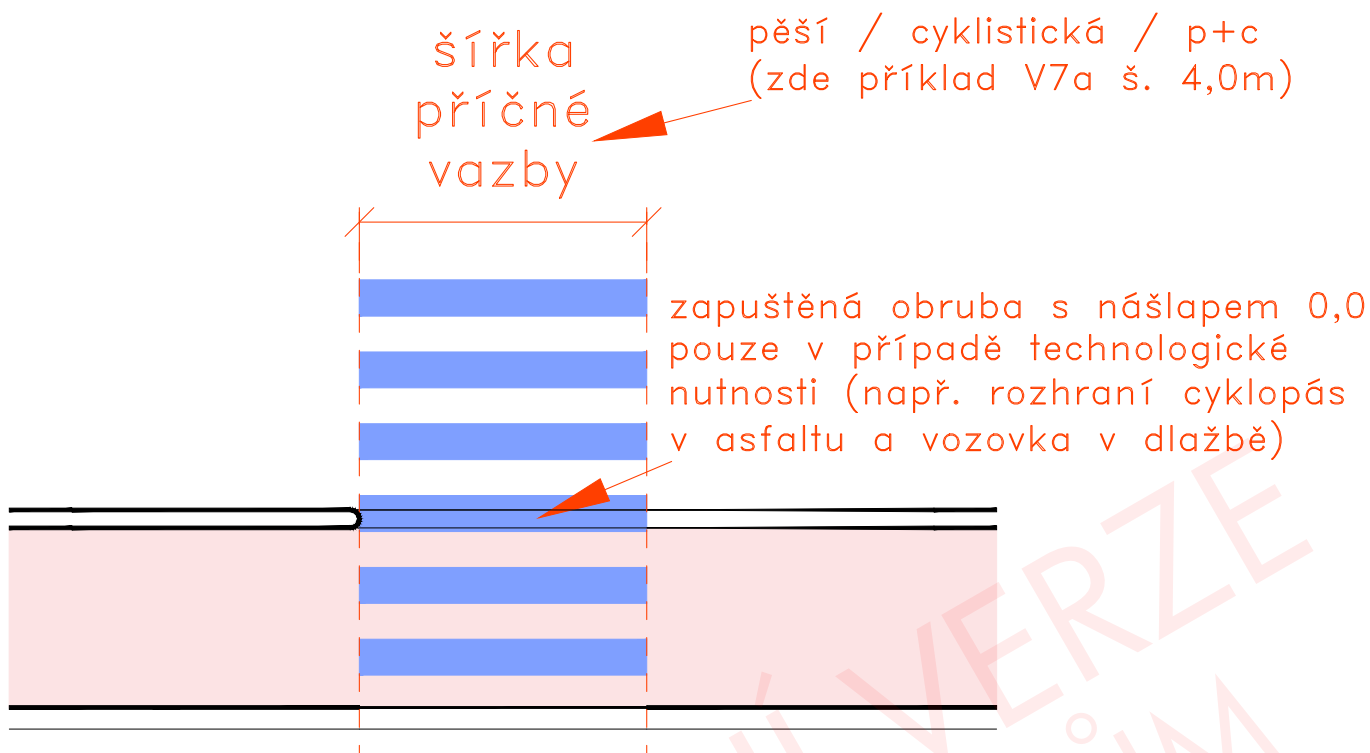
Samostatný jednosměrný cyklopás – dílčí pravidla a zásady

/ vedení cyklopásu v oblasti nedělené příčné bezmotorové vazby – těsný souběh s JP

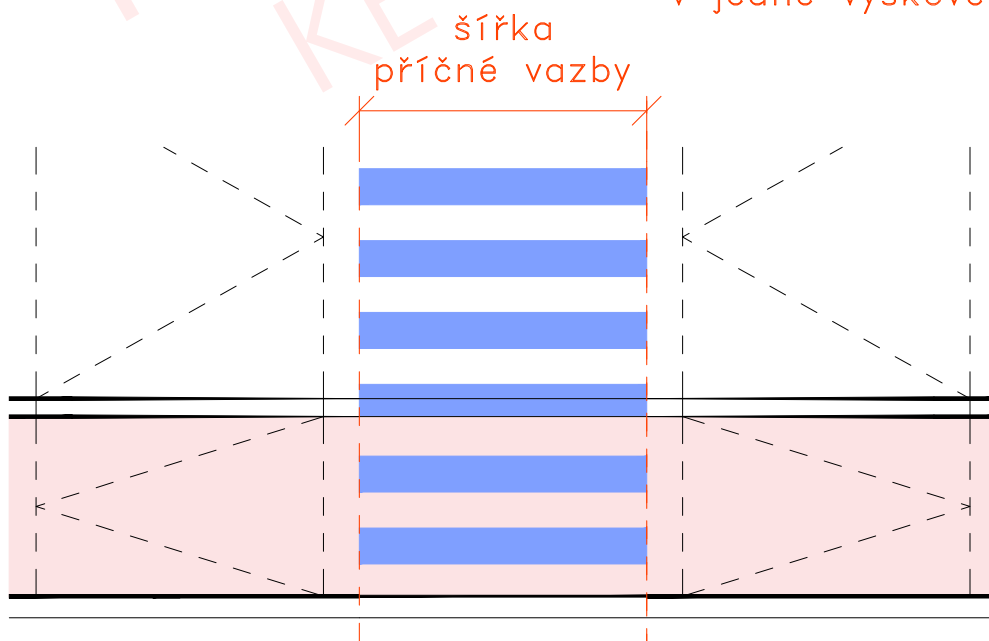


Samostatný jednosměrný cyklopás – dílčí pravidla a zásady

/ vedení cyklopásu v oblasti nedělené příčné bezmotorové vazby – těsný souběh s JP

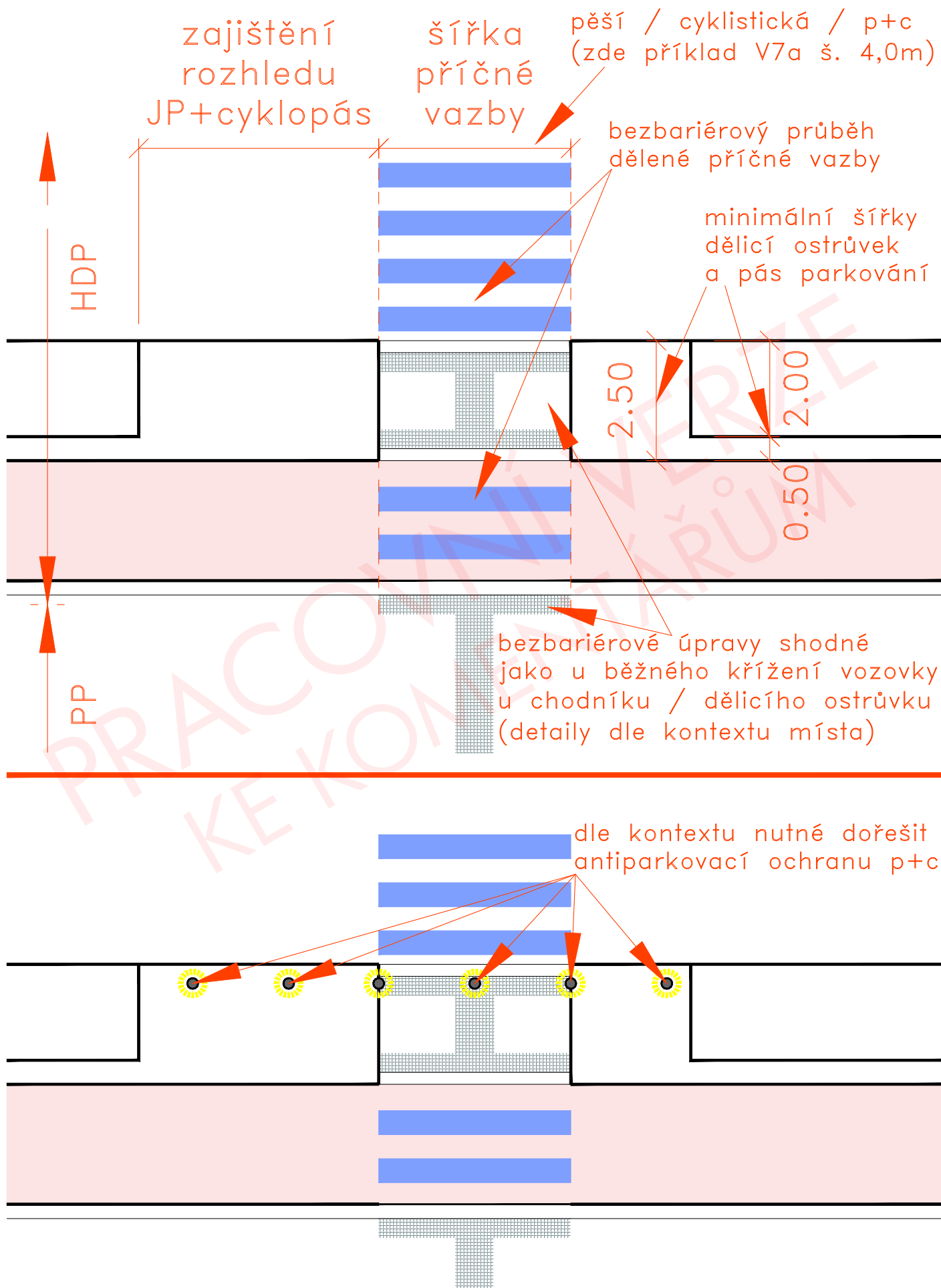


v případě zvýšeného cyklopásu
plynulé snížení do úrovně vozovky,
zvýšení vozovky nebo kombinace,
aby plocha příčné vazby byla
v jedné výškové úrovni



Samostatný jednosměrný cyklopás – dílčí pravidla a zásady

/ vedení cyklopásu v oblasti dělené příčné bezmotorové vazby – oddálený souběh s JP (zejm. úsek parkování + stromořadí)



sloupky

PRACOVNÍ VERZE
KE KOMENTÁŘŮM

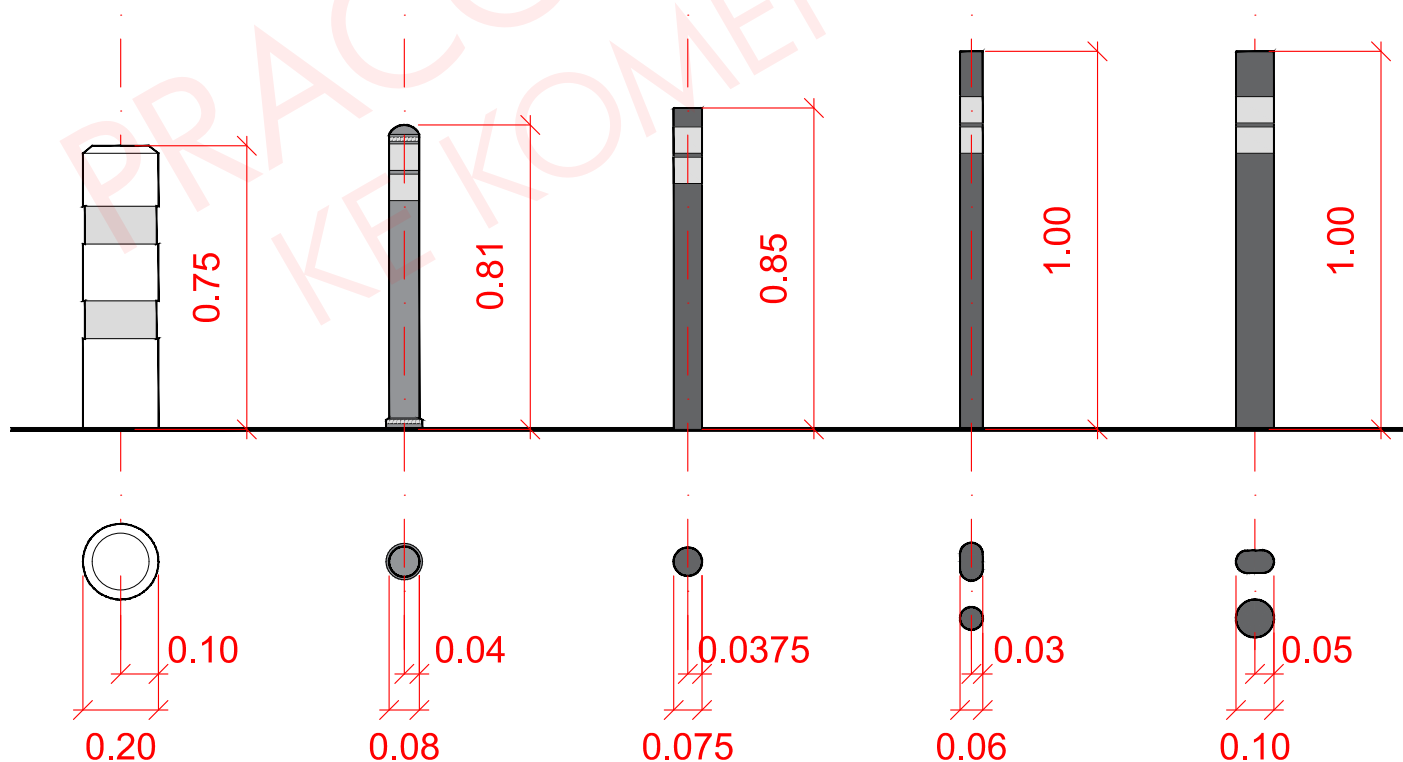
II.

II. Sloupky

Základní typy a provedení antiparkovacích sloupků (pevných a pružných - flexi)

příklady:

- **tenké pružné (flexi) sloupky – průměr (šířka) ≤ 100 mm:**
 - model Jilson-City kruhový – průměr 80 mm, výška 805 mm
 - „portugal“
- **široké pružné sloupky – průměr (šířka) > 100 mm:**
 - baliseta – průměr 200 mm, výška 750 mm
- **tenké pevné sloupky – průměr (šířka) ≤ 100 mm:**
 - model Praha (O.Ch.) EVSL-01-000 š.600 x d.100 x v.1100 (včetně kotvení) / 1000 mm viditelná
 - model MM-Cité Donat kruhový – průměr 75 mm, výška 1000 mm
- **široké pevné sloupky – průměr (šířka) > 100 mm:**
 - model MM-Cité Donat kruhový – průměr 115 mm, výška 1000 mm
 - model historizující litinový Praha (různé druhy)



Základní pravidla a principy umístování, prostorové nároky

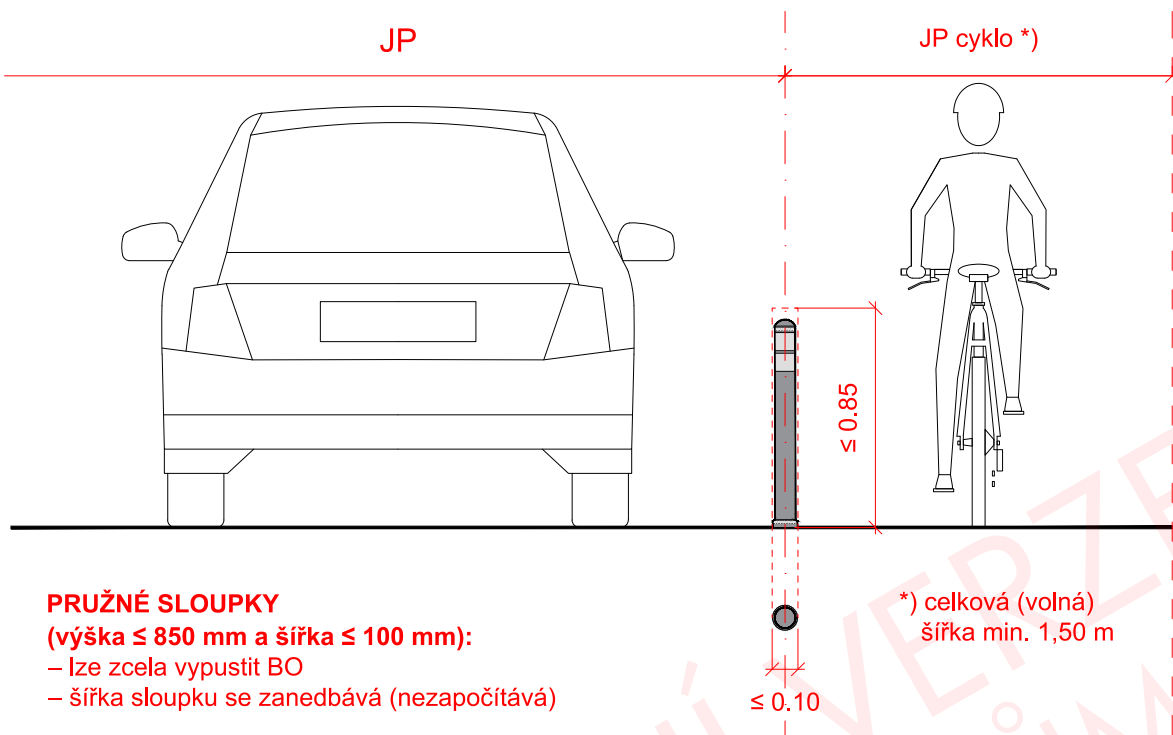
pravidla a principy umístování, prostorové nároky (šířka a řešení bočního BO):

- **všechny sloupky** se umístují:
 - s kótováním **na osu** sloupku v rámci daných profilů a skladebností
 - jako **dopravně-bezpečnostní zařízení**
 - **vždy s retro-reflexními prvky** při užití v prostoru jízdních pruhů či pásů a jejich blízkosti
- **boční bezpečnostní odstupy BO** se řeší odlišně dle typu sloupku a kontextu jeho užití:
 - u pružných sloupků lze zcela vypustit BO (ve vztahu ke všem účastníkům provozu), pokud je výška sloupku nad pojížděným povrchem $\leq 0,85 \text{ m}^*)$ (jinak se uvažuje min. BO 0,25 m)
 - u pevných sloupků se vždy uvažuje alespoň s minimálním BO 0,25 m (vůči všem vozidlům) tehdy, pokud se užívají pro přímé podélné fyzické oddělení (obdobně jako v případě zábradlí)
 - u pevných sloupků se vždy uvažuje se základním BO 0,50 m (vůči všem vozidlům) tehdy, pokud se užívají v oblasti směrových oblouků a / nebo v jedné výškové úrovni s pojížděnou plochou
- **šířka (resp. průměr)** všech (pružných i pevných) sloupků $\leq 100 \text{ mm}$ se zanedbává (resp. nezapočítává samostatně do skladebnosti profilu), pokud je splněna alespoň jedna z podmínek:
 - 01/ výška sloupku nad pojížděným povrchem $\leq 0,85 \text{ m}$
 - 02/ pokud je na každou stranu od osy sloupku uvažován alespoň minimální BO šířky 0,25 m
- **šířka (resp. průměr)** všech (pružných i pevných) sloupků $> 100 \text{ mm}$:
 - vždy se zohledňuje a započítává samostatně do skladebnosti profilu (nesmí být součástí šířky JP)
 - BO se počítá k jejich nejbližšímu okraji (tj. k nejbližší části povrchu), nikoliv na osu sloupku
- **další vybraná pravidla:**
 - sloupky se v prostoru křižovatky zakládají v jednotné výškové úrovni
 - vodicí čára (V4) se doplňuje zejména v případě umístění pevných sloupků ve vozovce
 - sloupky lze v podélném směru kombinovat s vodicími (dělicími) prahy

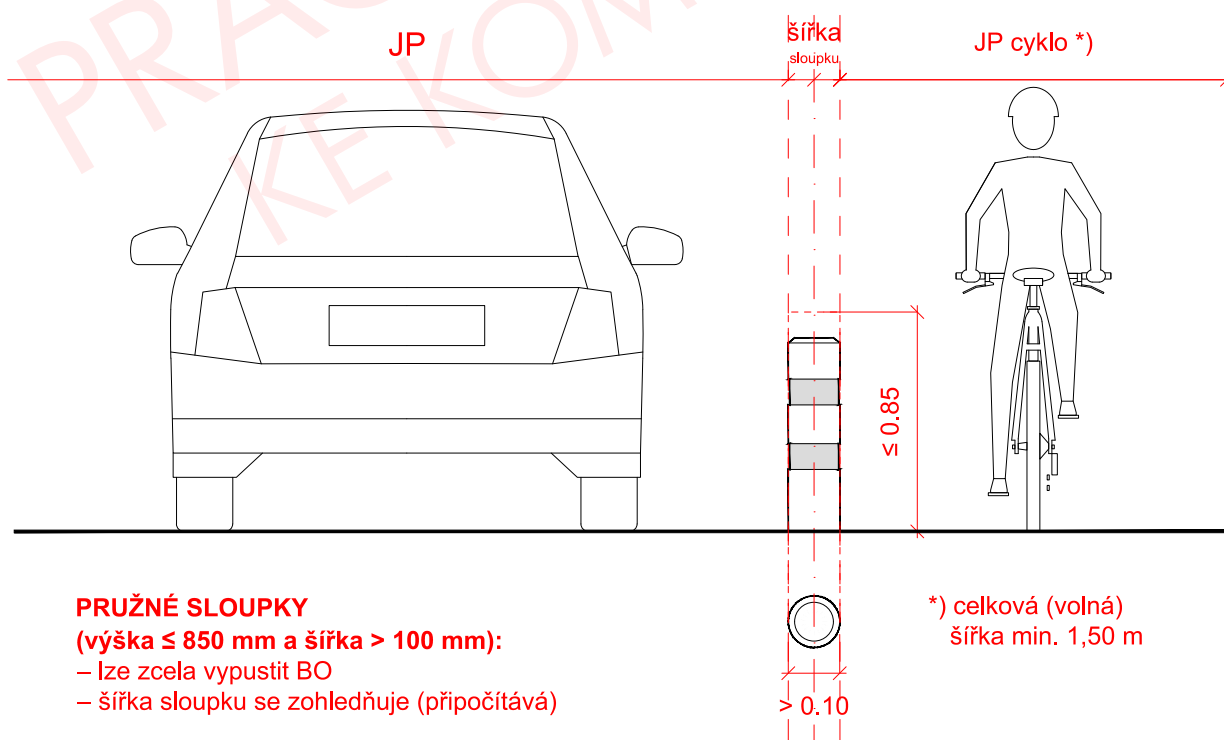
*) výška sloupku 0,85 m je pod úrovní řidiček (včetně vybavení) běžného jízdního kola, která jsou standardně $> 0,90 \text{ m}$ nad úrovní pojížděného povrchu; ideální výška dle TP 179 (kap. 10.2.3 Sloupky) je cca 0,75 m

Sloupky – uspořádání a skladebnost

/ PRUŽNÉ SLOUPKY – NÍZKÉ a TENKÉ

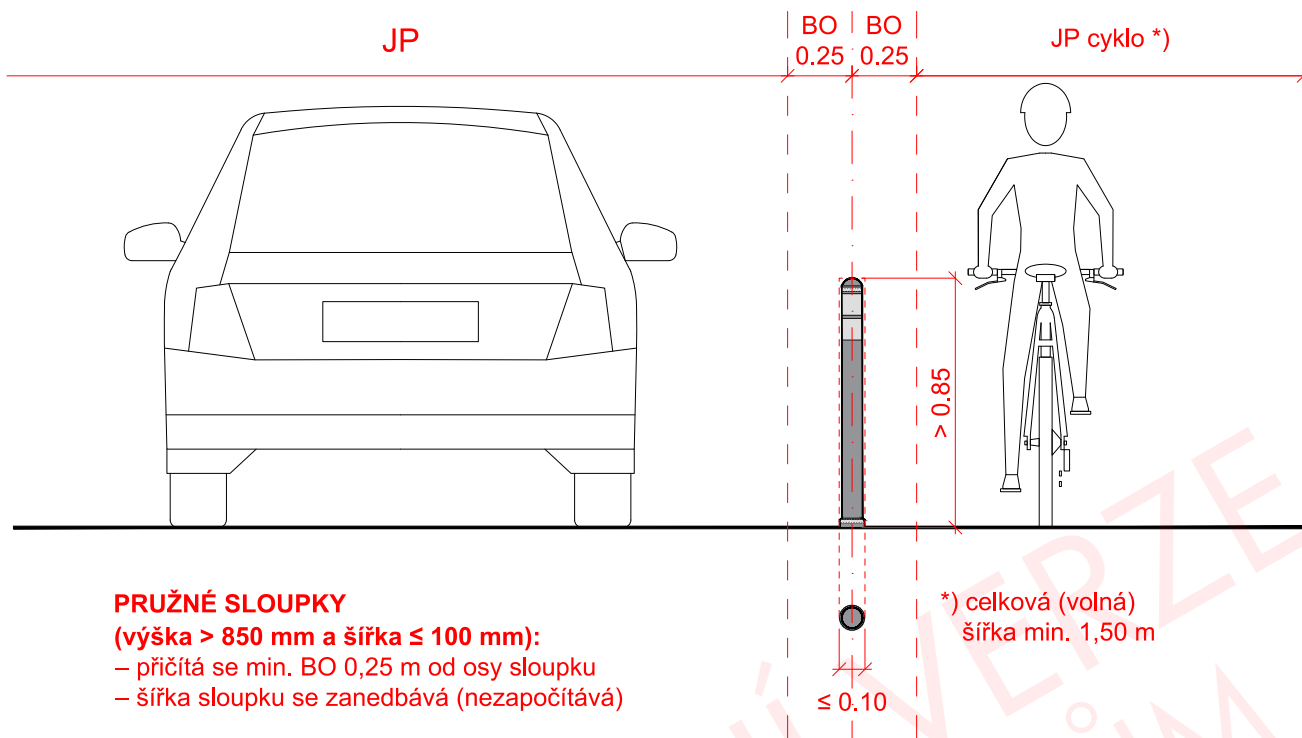


/ PRUŽNÉ SLOUPKY – NÍZKÉ a ŠÍROKÉ

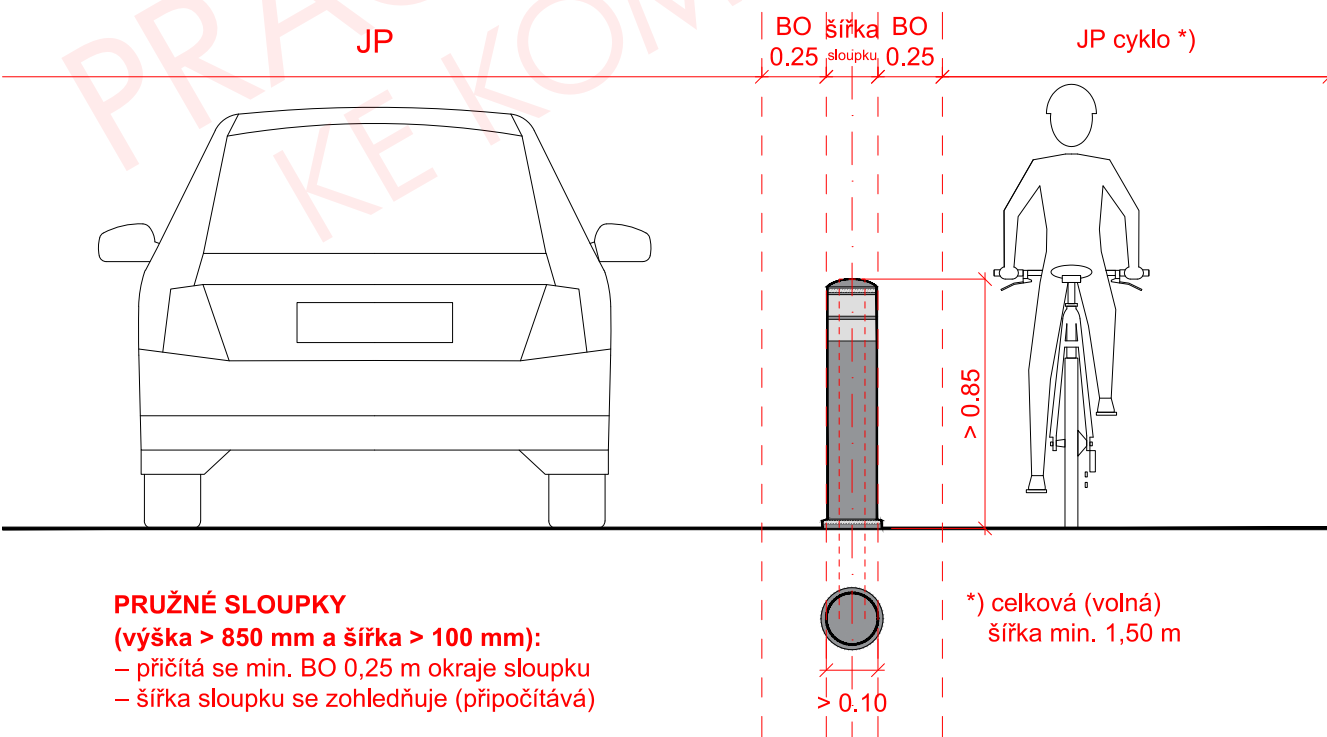


Sloupky – uspořádání a skladebnost

/ PRUŽNÉ SLOUPKY – VYSOKÉ a TENKÉ

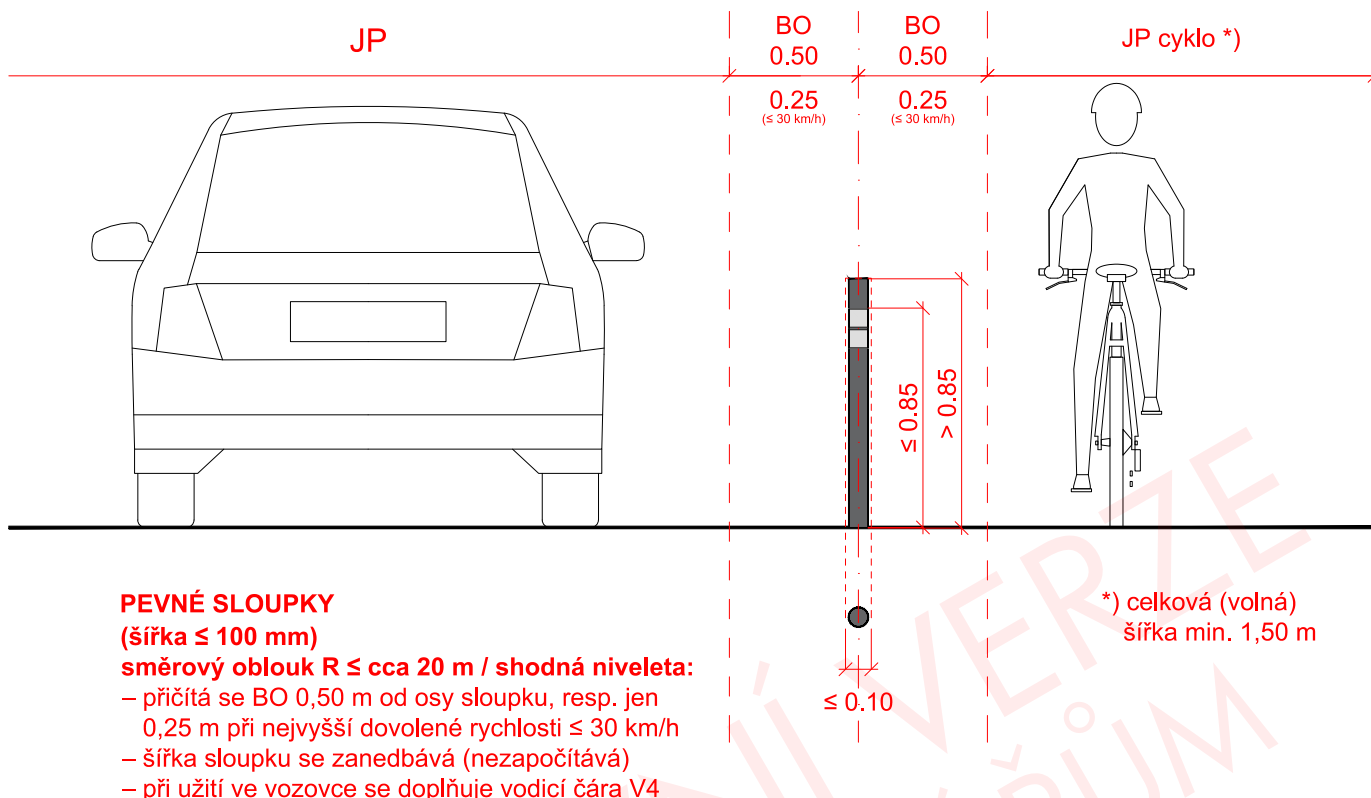


/ PRUŽNÉ SLOUPKY – VYSOKÉ a ŠIROKÉ

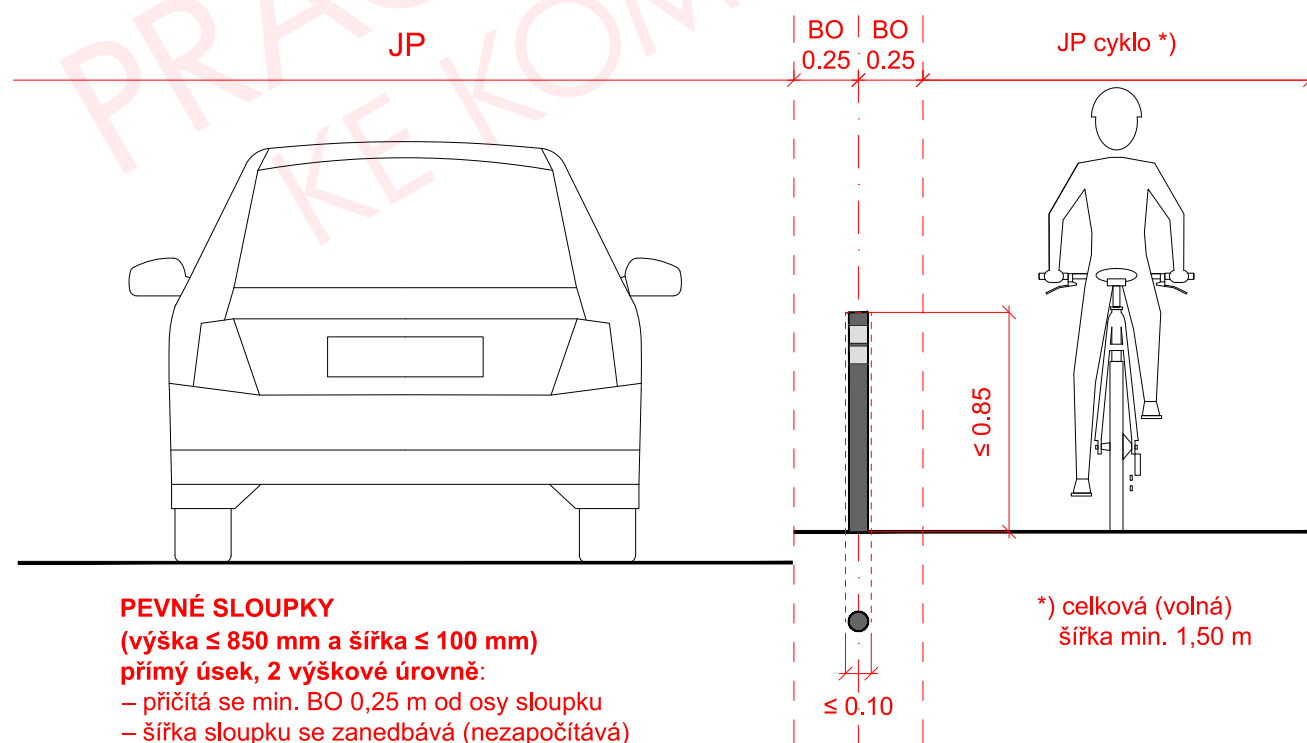


Sloupky – uspořádání a skladebnost

/ PEVNÉ SLOUPKY – TENKÉ, 1 VÝŠKOVÁ ÚROVEŇ

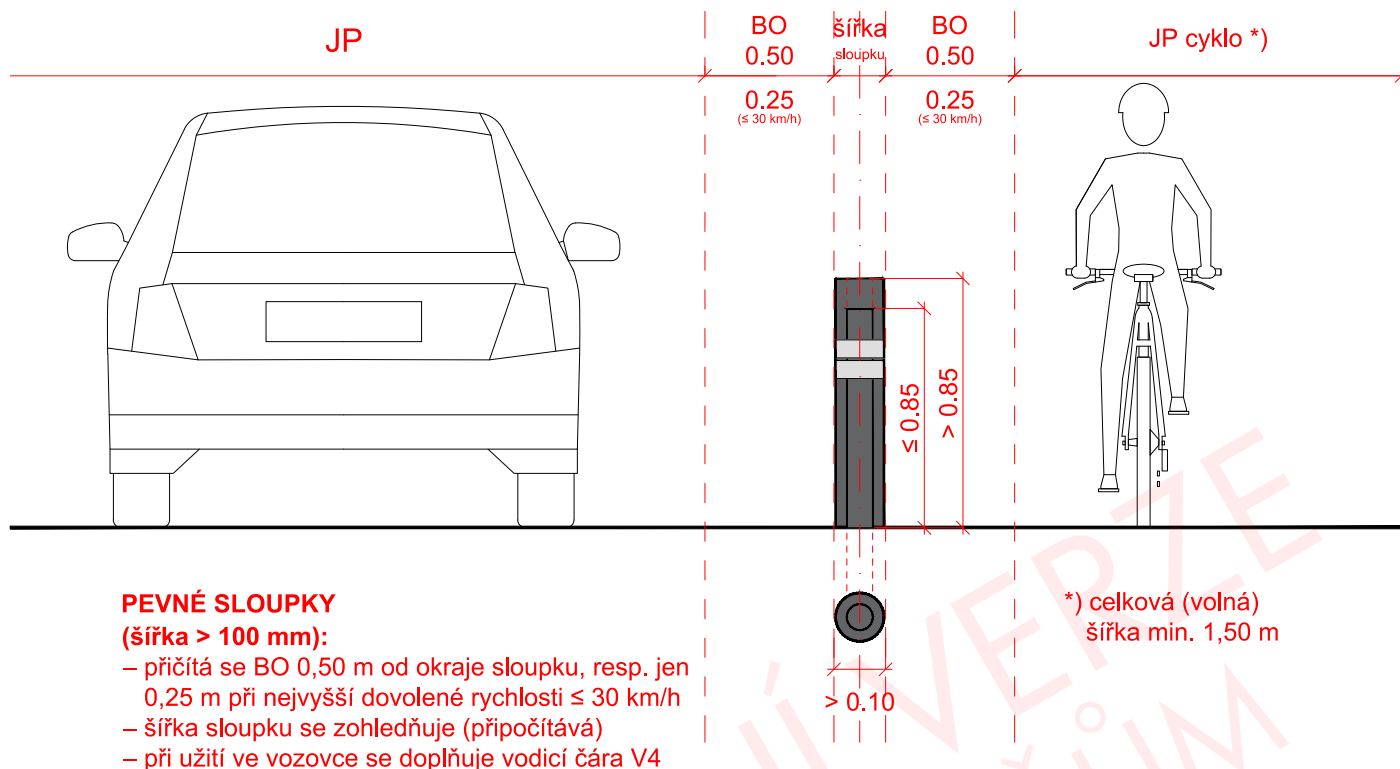


/ PEVNÉ SLOUPKY – TENKÉ a NÍZKÉ, 2 VÝŠKOVÉ ÚROVNĚ



Sloupky – uspořádání a skladebnost

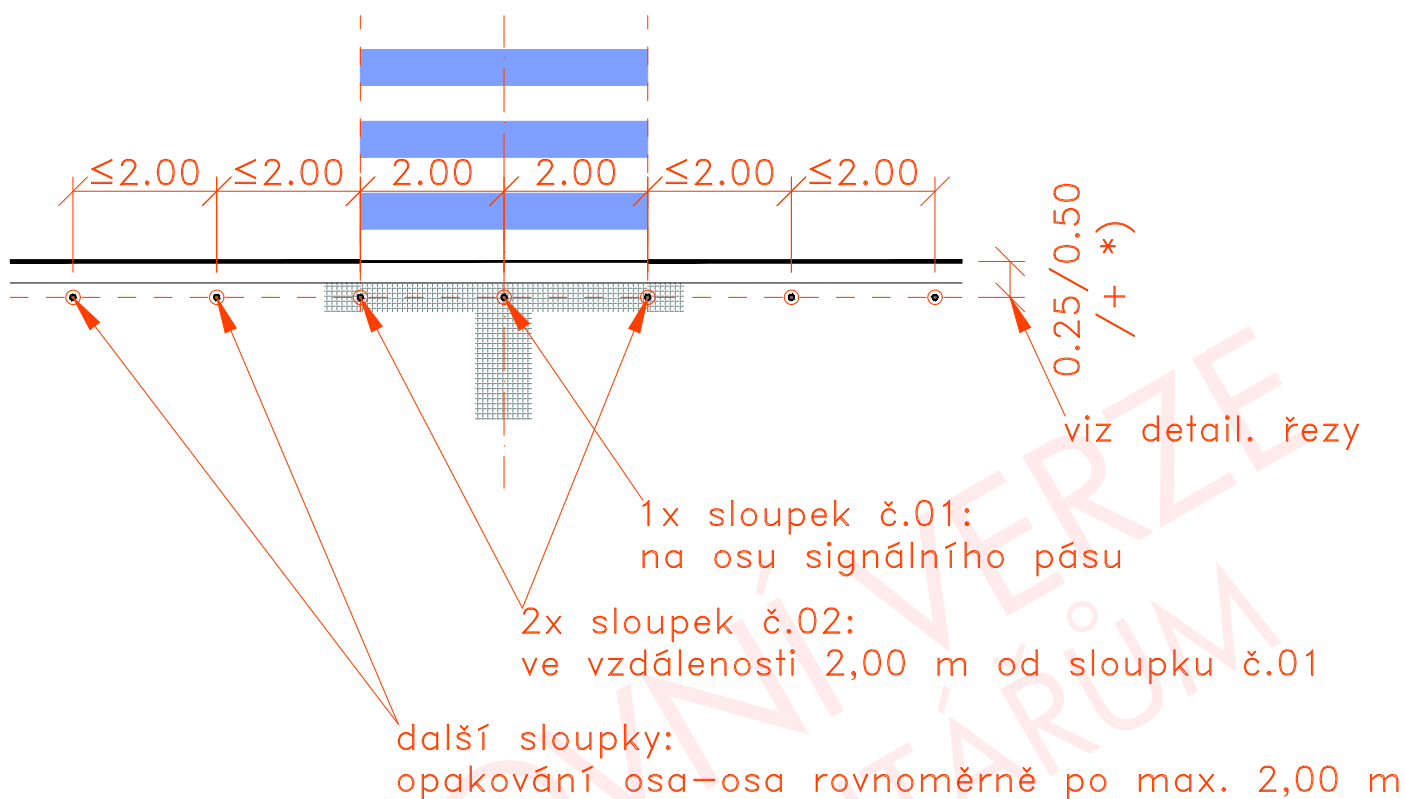
/ PEVNÉ SLOUPKY – ŠIROKÉ



Sloupky – princip a postup umisťování

/ v přímé linii – v oblasti přechodu pro chodce (či jiné bezmotorové vazby)

Princip a postup umisťování antiparkovacích sloupků:



krok č.1

1x sloupek č.01:
na osu signálního pásu

krok č.2

2x sloupek č.02:
ve vzdálenosti 2,00 m od sloupku č.01

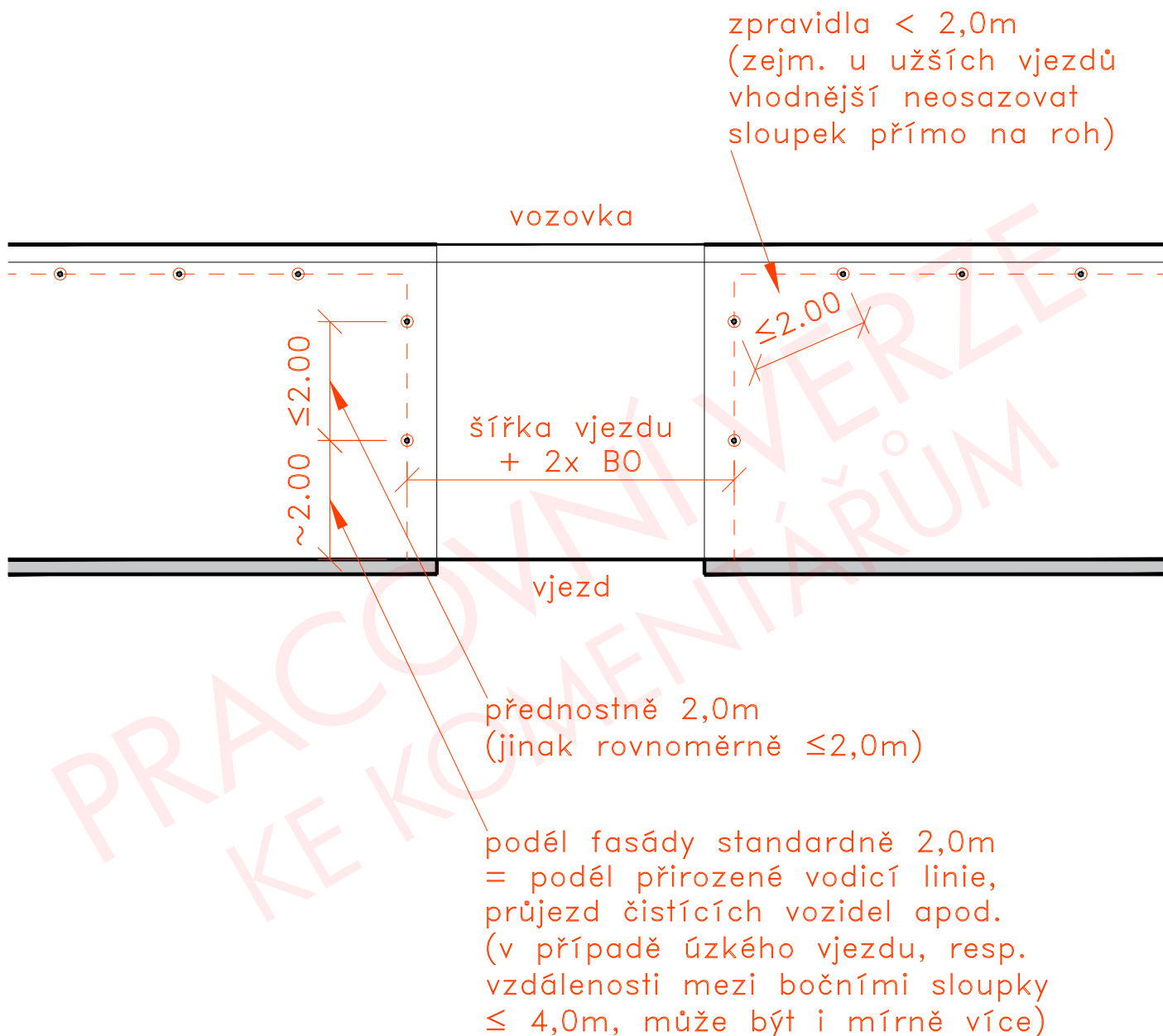
krok č.3 a další

další sloupky:
opakování osa-osa rovnoměrně po max. 2,00 m

Sloupky – uspořádání a skladebnost

/ v přímé linii – v oblasti chodníkového přejezdu (napojení vjezdu / výjezdu)

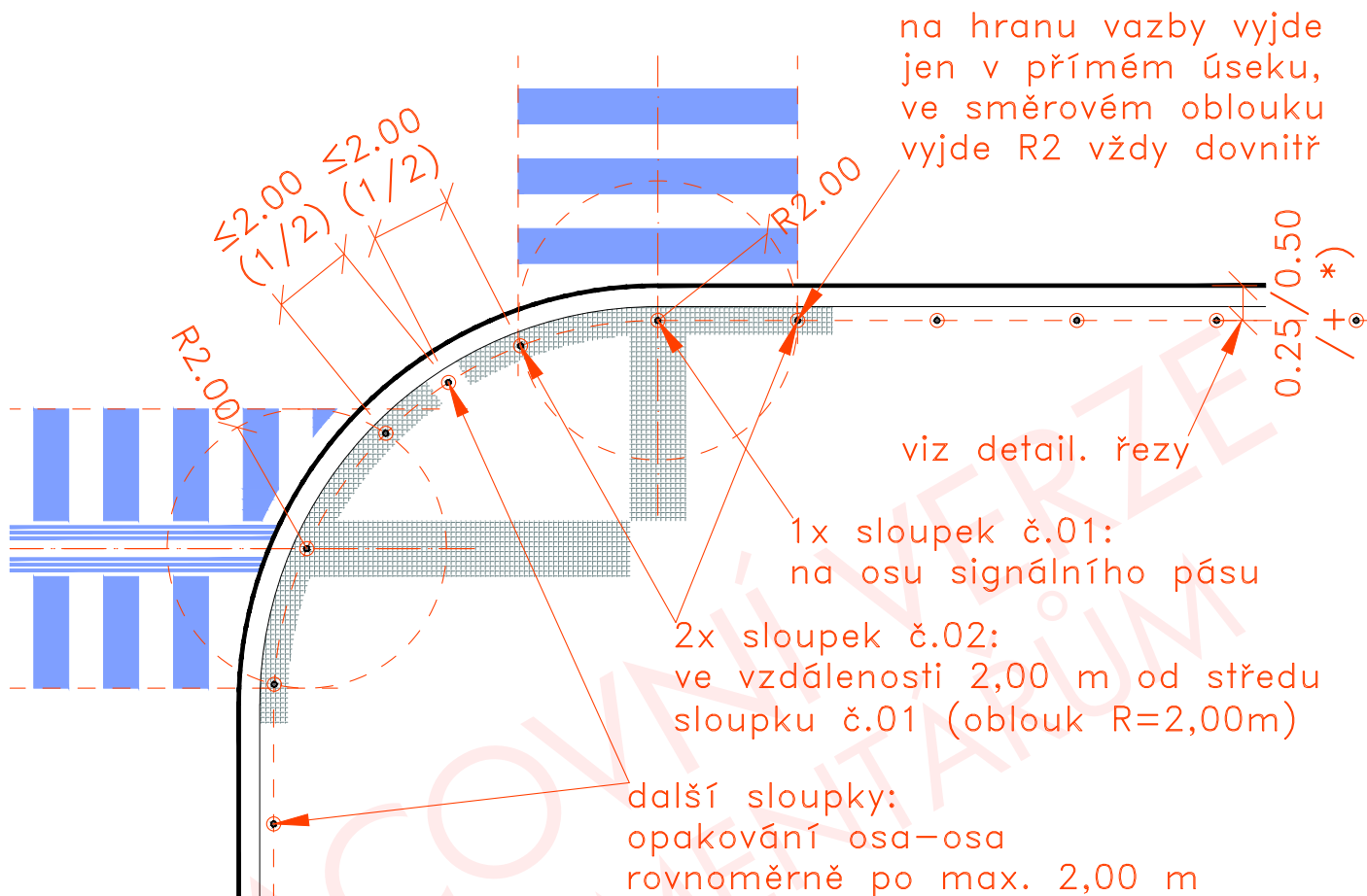
Princip a postup umísťování antiparkovacích sloupků u chodníkového přejezdu, resp. napojení vjezdu přes chodník (zábrana jízdy a parkování vozidel na navazující ploše chodníku):



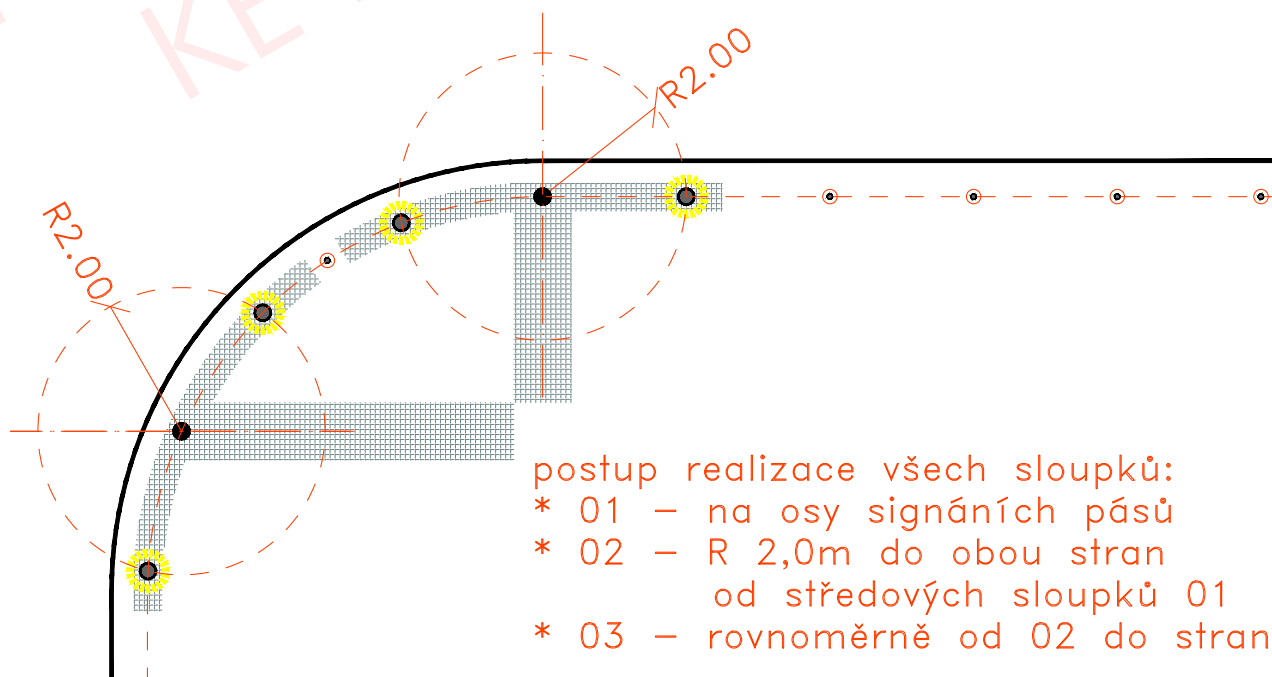
Sloupky – princip a postup umísťování

/ ve směrovém oblouku – v oblasti přechodu pro chodce (či jiné bezmotorové vazby) na nároží

Princip a postup umísťování antiparkovacích sloupků:

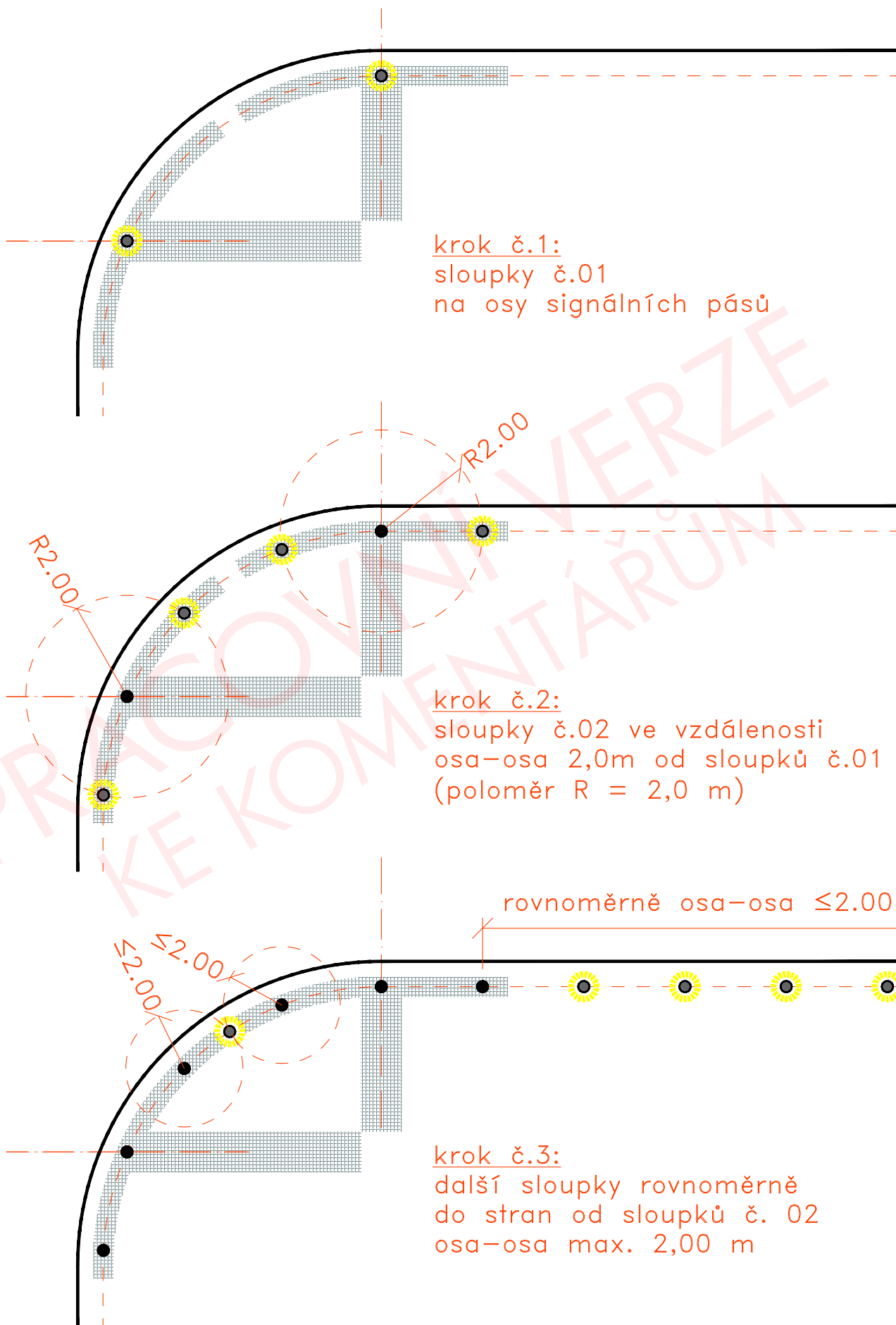


klíčový princip a postup umísťování antiparkovacích sloupků:



Sloupky – uspořádání a skladebnost

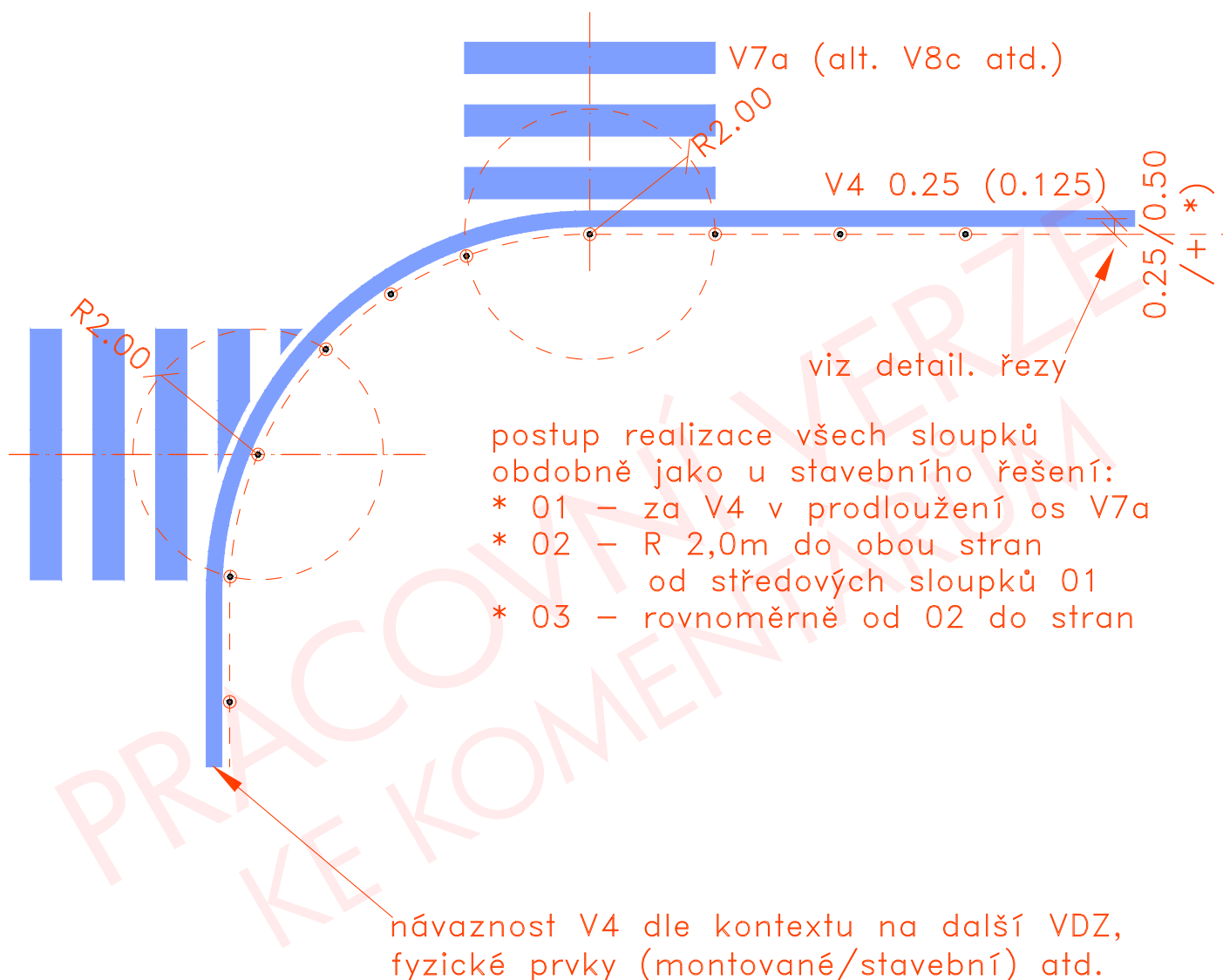
/ ve směrovém oblouku – v oblasti přechodu pro chodce (či jiné bezmotorové vazby) na nároží



Sloupky – princip a postup umísťování

/ ve směrovém oblouku – v oblasti přechodu pro chodce (či jiné bezmotorové vazby) na nároží

Princip a postup umísťování antiparkovacích sloupků u dočasného nestavebního řešení pouze pomocí DZ / doplnění nových vazeb – bez hmatných prvků *):



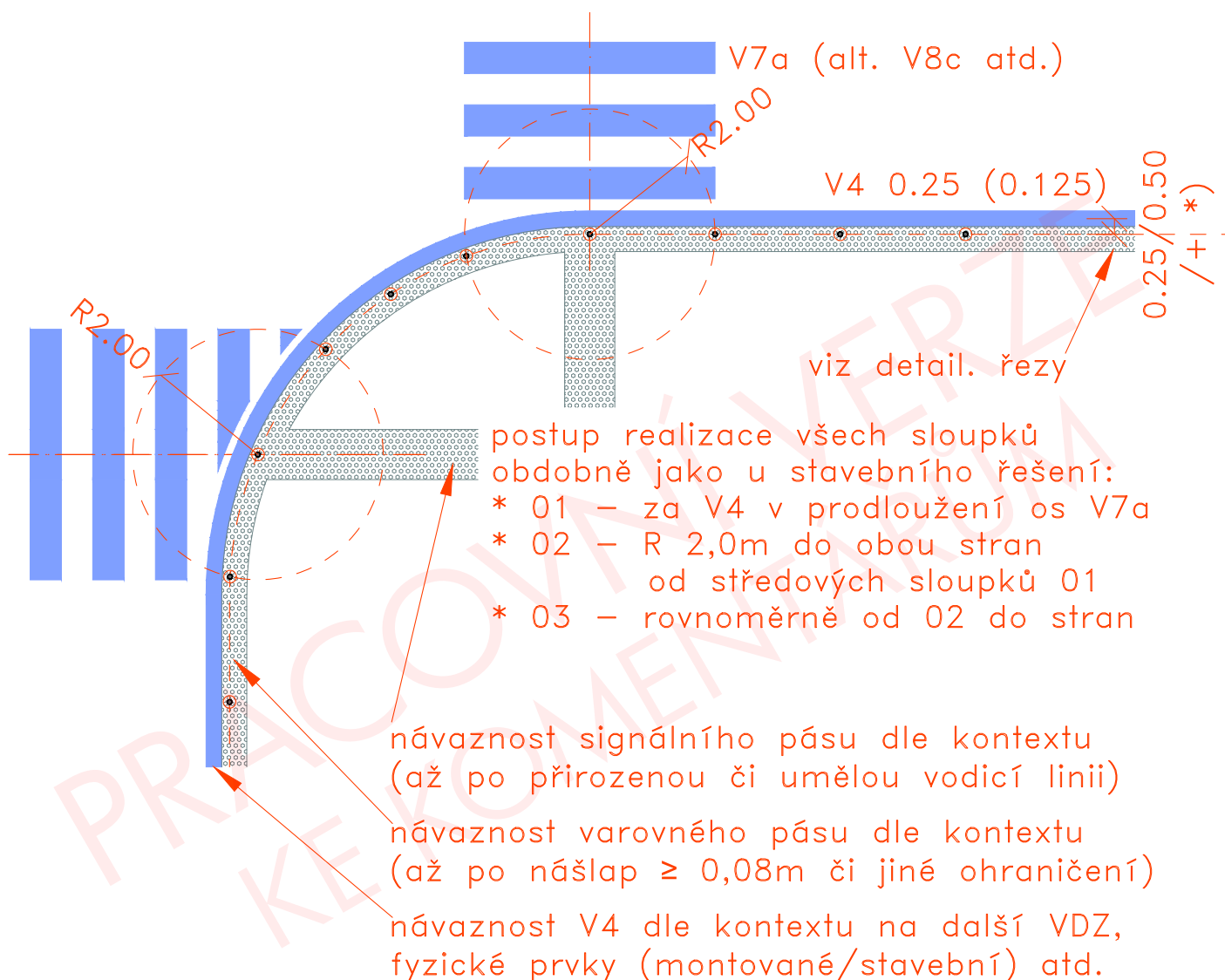
*) ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání

„kap. 8.4.6 Ve stávajícím stavu lze stanovit dopravním značením přechod pro chodce nesplňující bezbariérové požadavky po dobu, než dojde k jeho stavební úpravě včetně doplnění bezbariérových úprav.“

Sloupky – uspořádání a skladebnost

/ ve směrovém oblouku – v oblasti přechodu pro chodce (či jiné bezmotorové vazby) na nároží

Princip a postup umísťování antiparkovacích sloupků u dočasného nestavebního řešení pouze pomocí DZ / doplnění nových vazeb – s hmatnými prvky *)



*) pomocí lepených pásů medialine obdobně jako při stavebním řešení; varovný pás se doplňuje podél čáry V4 v plném rozsahu až po fyzické prvky se souvislou zvýšenou niveletou při obvodu prostoru (obruha, cityblok apod.)

doplňkové zvýraznění liniových cykloopatření

PRACOVNÍ VERZE
KE KOMENTÁŘŮM



III. Doplnkové zvýraznění liniových cykloopatření

Úpravy ve vozovce – cyklopruhy a cyklopásky

základní principy a zásady:

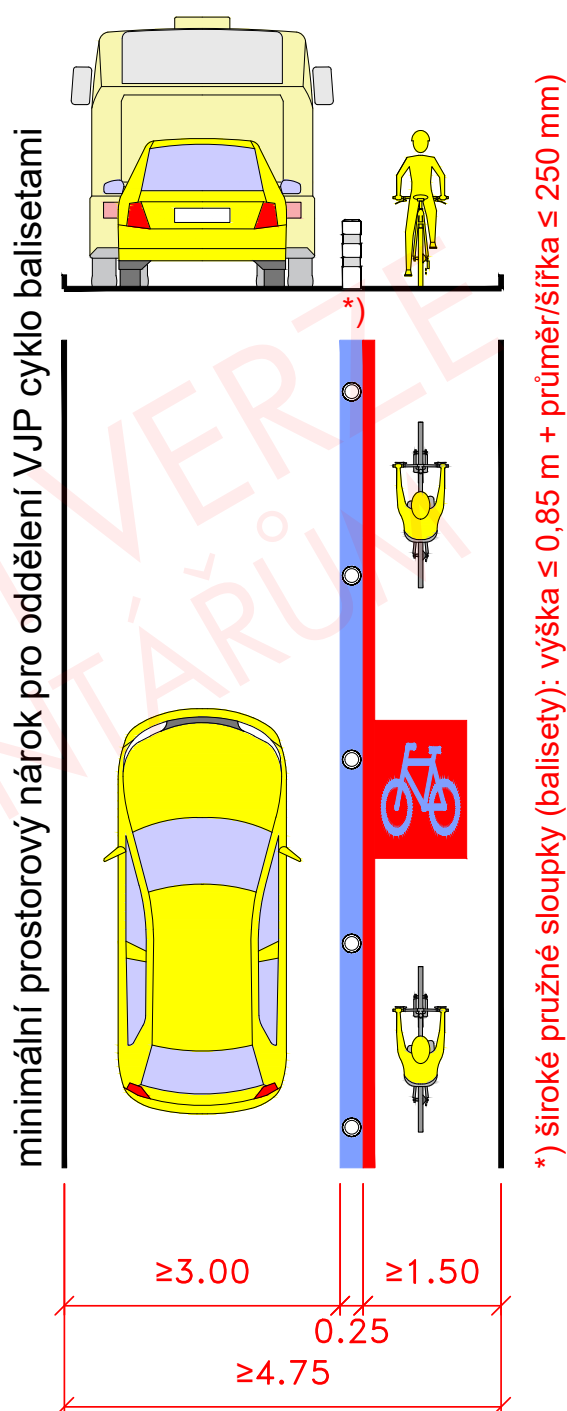
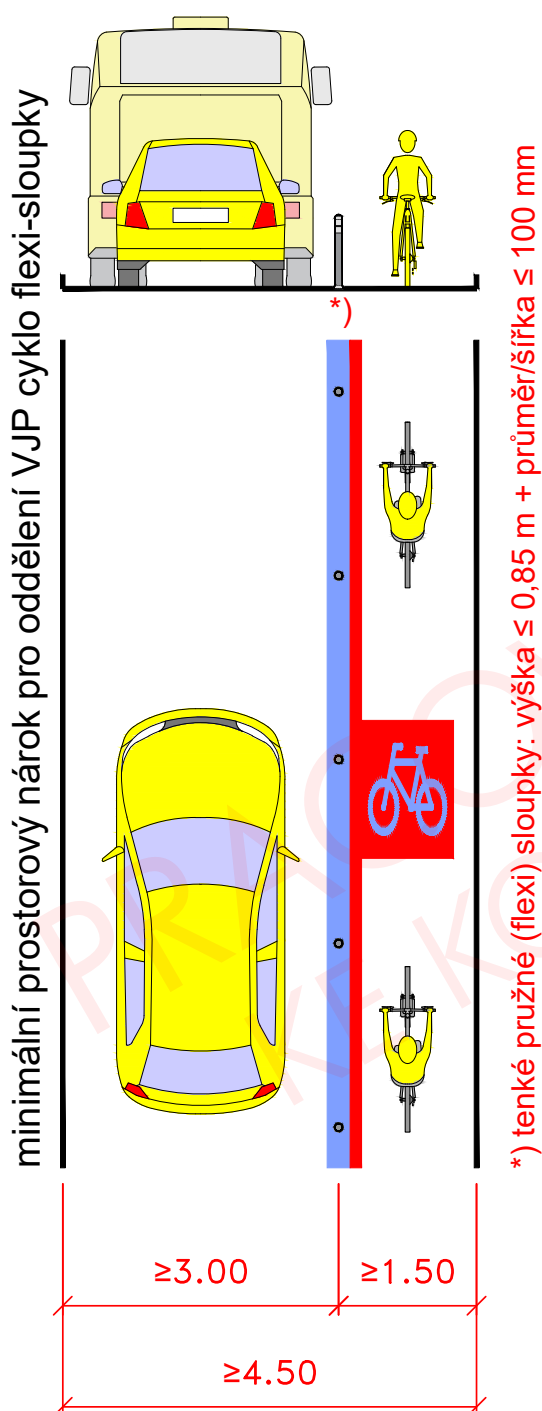
- **u vyhrazených pruhů pro cyklisty** možné doplnění zvýraznění VDZ pomocí plných červených čar:
 - vždy červená čára šířky 0,125 m při levé straně VJP (ve směru jízdy) – v rámci šířky VJP, v těsném souběhu napravo vedle čáry VJP V2b(3/1,0,25) nebo V1a(0,25);
 - zpravidla vhodné doplnění druhé souběžné shodné červené čáry při pravé straně VJP (ve směru jízdy, u rozhraní jízdního prostoru a bočního BO) v oblasti příčného přejíždění ostatními vozidly (zejména v oblasti křižovatek, napojení vjezdů, zastávek veřejné dopravy, parkování atd.), nebo při souběžné jízdě vozidel napravo od VJP;
 - červené čáry se v případě minimální či základní skladebnosti přerušují v oblasti symbolu V14 (červená čára plynule navazuje na červené obdélníkové zvýraznění symbolu jízdního kola)
- **u ochranných pruhů pro cyklisty** možné doplnění zvýraznění VDZ pomocí červených čar:
 - prozatím pouze jako testovací zkušební opatření
 - červená přerušovaná čára šířky 0,125 m při levé straně ochranného pruhu pro cyklisty (ve směru jízdy) – v rámci jeho šířky, v těsném souběhu napravo vedle čáry ochranného pruhu pro cyklisty V2b(1/1,0,125) ve shodné kadenci a s přímou vazbou na vyznačené bílé čáry a mezery
 - červené čáry se v případě minimální či základní skladebnosti vynechávají v oblasti symbolu V14 (přednostně se symboly jízdních kol umísťují u mezer, aby nebylo nutné zvýraznění přerušovat)
- **obecně:**
 - realizace barevných červených čar možná strojově (v barvě i v plastu)
 - uživatelsky kontinuální vizuální zvýraznění bez průběžného pojíždění barevné plochy
 - nezaměnitelnost s jiným VDZ
 - při vyznačení V12c, např. u vjezdu, se pravá červená čára nevyznačuje
 - pozice bílého VDZ (čar a symbolů V14) jsou zachovány de zásad v TP 179

+ vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty doplněné o pružné sloupky

- šířky a skladebnosti:
 - minimální šířka vozovky 1JP + VJP s tenkým flexi sloupkem 4,50 m a s balisteou 4,75 m
 - minimální šířka vozovky 2JP + VJP s tenkým flexi sloupkem 7,50 m a s balisteou 7,75 m
 - optimální preferované uspořádání 2JP+VJP ve vozovce šířky 8,0 m je 3,00+3,00+0,25+1,75 m
- vždy se užívá čára V1a šířky 0,25m
- sloupky se umísťují na osu čáry V1a(0.25), frevence opakování sloupků (osa-osa) dle způsobu užití:
 - max. 2,0 m jako antiparkovací úprava zabraňující vjíždění a parkování dvoustopých vozidel
 - cca 8,0 m umožňující nouzové vjetí vozidel do VJP pro uvolnění JP při průjezdu vozidel IZS

Doplňkové zvýraznění liniových cykloopatření

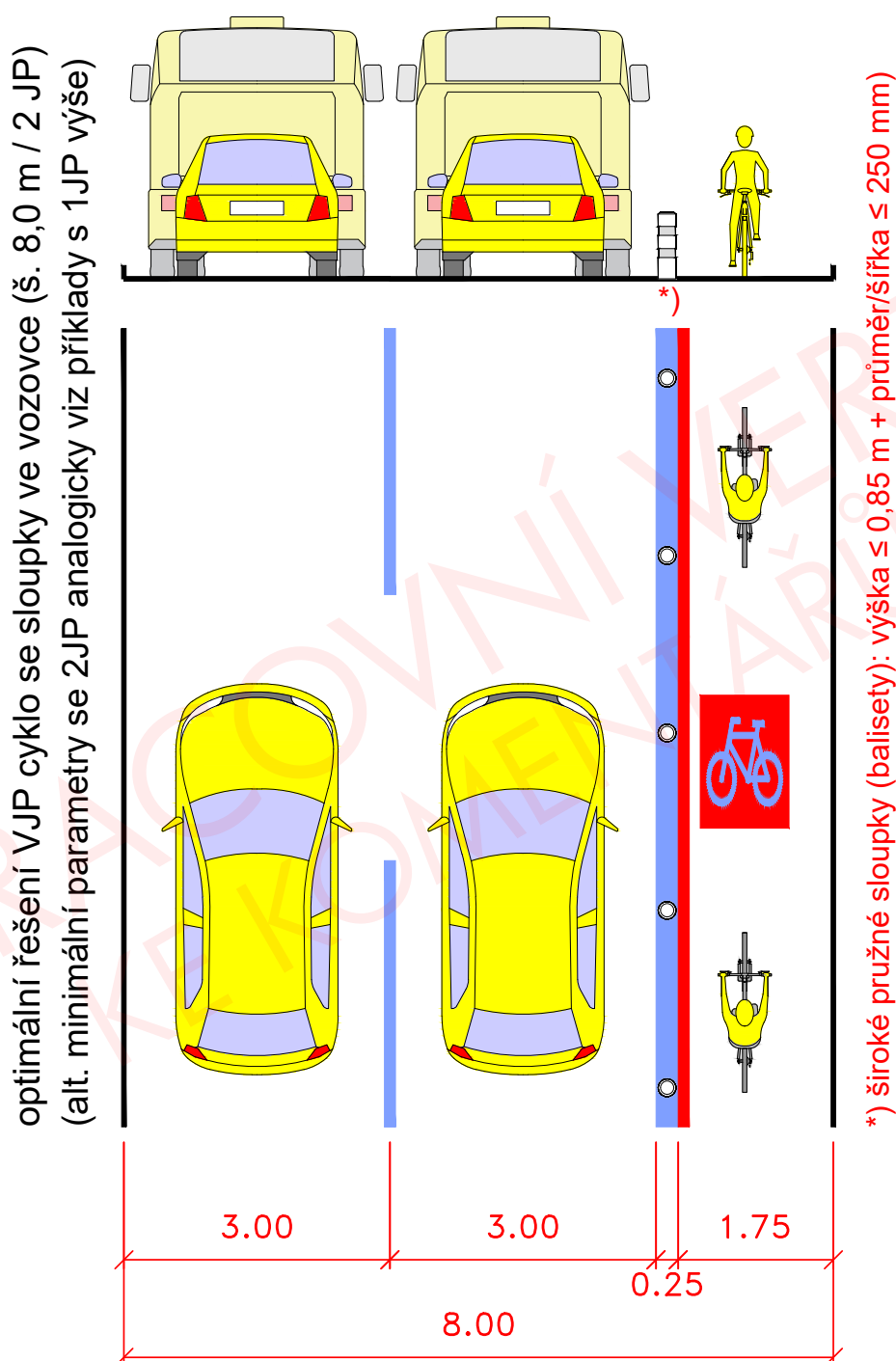
/ vyhrazené pruhy pro cyklisty – nové s pružnými sloupky (skladebnost – minimální celkové šířky)



- *) sloupky na osu čáry V1a(0.25), frevence opakování sloupků (osa-osa) dle způsobu užití:
- max. 2,0 m jako antiparkovací úprava zabraňující vjíždění a parkování dvoustopých vozidel
 - cca 8,0 m umožňující nouzové vjetí vozidel do VJP pro uvolnění JP při průjezdu vozidel IZS

Doplňkové zvýraznění liniiových cykloopatření

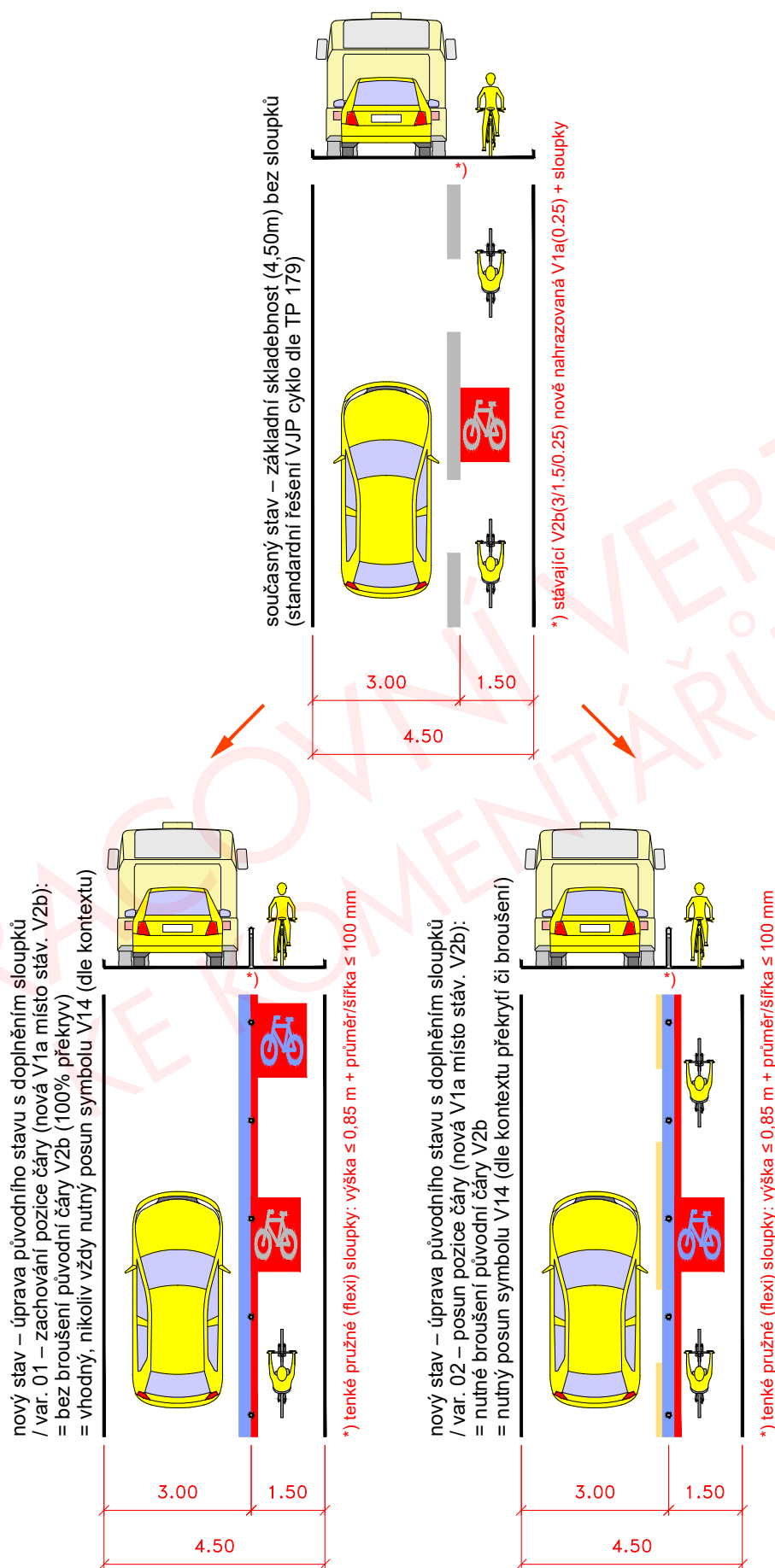
/ vyhrazené pruhy pro cyklisty – nové s pružnými sloupky (skladebnost – minimální celkové šířky)



- *) sloupky na osu čáry V1a(0.25), frevence opakování sloupků (osa-osa) dle způsobu užití:
- max. 2,0 m jako antiparkovací úprava zabraňující vjíždění a parkování dvoustopých vozidel
 - cca 8,0 m umožňující nouzové vjetí vozidel do VJP pro uvolnění JP při průjezdu vozidel IZS

Doplňkové zvýraznění liniiových cykloopatření

/ vyhrazené pruhy pro cyklisty – úprava stávajících s doplněním pružných sloupků (varianty – dle kontextu)



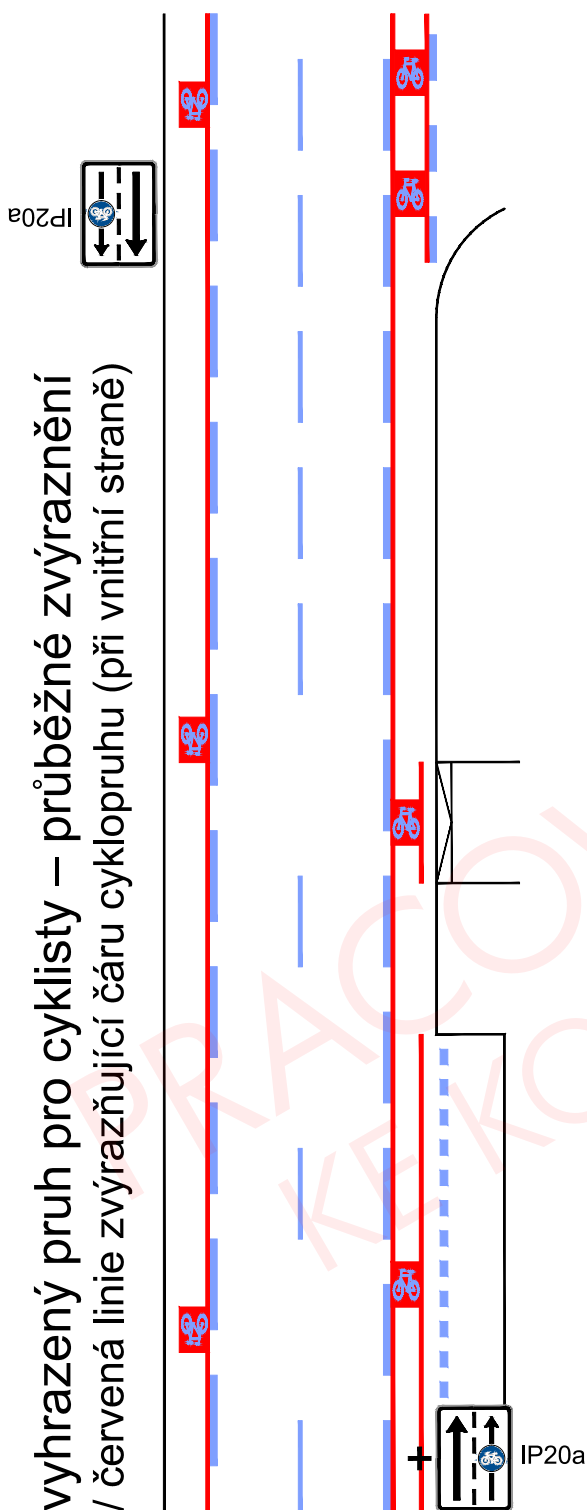
*) sloupky na osu čáry V1a(0.25), frekvence opakování sloupků (osa-osa) dle způsobu užití:
– max. 2,0 m jako antiparkovací úprava zabráňující vjíždění a parkování dvoustupňových vozidel
– cca 8,0 m umožňující nouzové vjetí vozidel do VJP pro uvolnění JP při průjezdu vozidel IZS

Doplňkové zvýraznění liniových cykloopatření

/ vyhrazené pruhy pro cyklisty – celkový průběh (porovnání s TP 179)

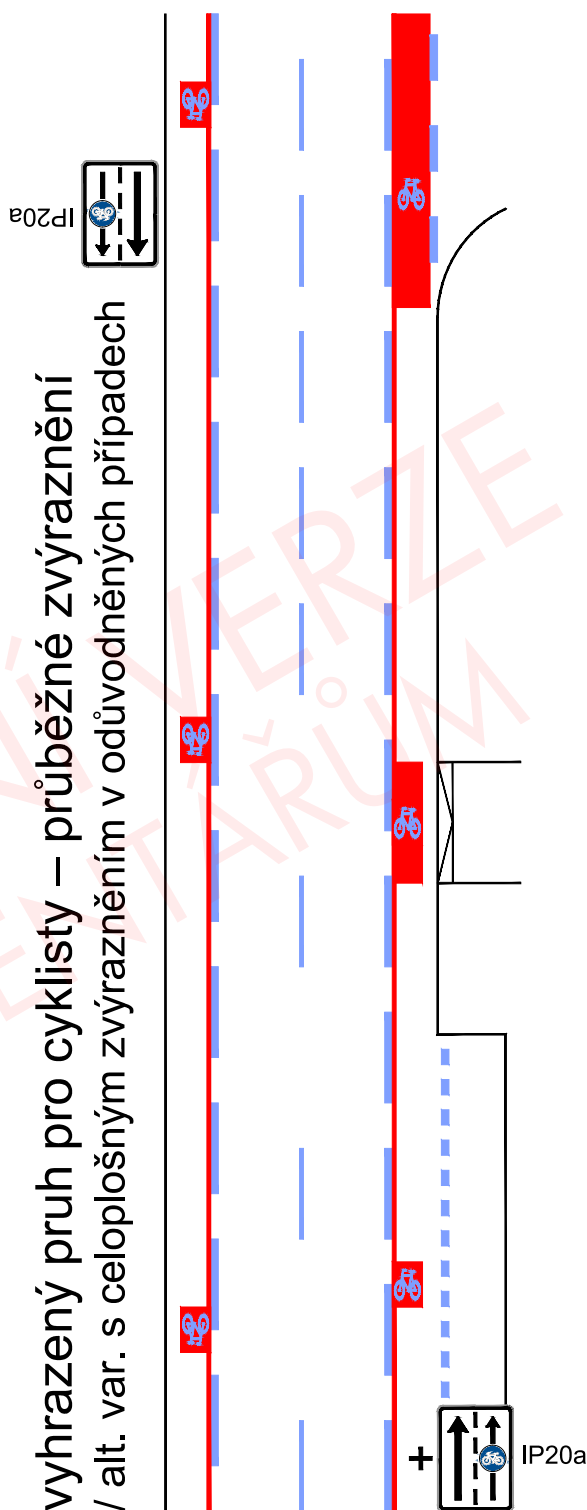
III. Doplnkové zvýraznění liniových cykloopatření

vyhrazený pruh pro cyklisty – průběžné zvýraznění / červená linie zvýrazňující čáru cyklopruhu (při vnitřní straně)



- symbol jízdního kola V 14 vždy zvýrazněn (obdélník 1,0x1,5m), při základní a minimální skladebnosti přerušuje (překrývá) červenou čáru
- bílá čára V 2b (3 / 1,5 / 0,25) zvýrazněna červenou linkou při vnitřní straně pruhu pro cyklisty (souvislá plná červená čára tl. 0,125 m)
- doplnění plných čar při pravé straně VJP v místech příčného přejíždění vozidel, zejména křižovatky, vjezdy, zastávky, parkování (naznačení bočního BO) atd.

vyhrazený pruh pro cyklisty – průběžné zvýraznění / alt. var. s celoplošným zvýrazněním v odůvodněných případech



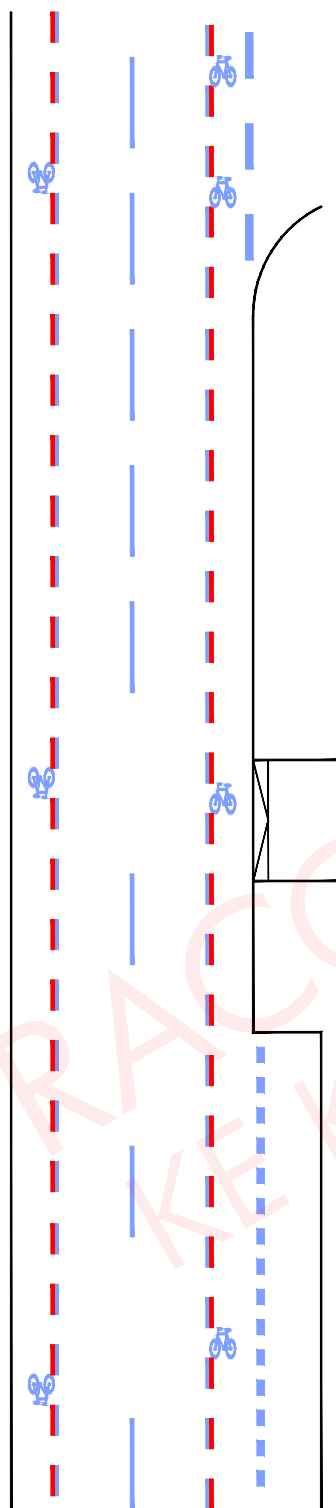
- v odůvodněných případech lze v souladu s TP 179 užít celoplošné zvýraznění VJP pro cyklisty, na které navazuje subtilnější červená linka (zejména kolizní úseky křížení v rozlehlých křižovatkách, výrazně rizikovější místa apod.; alt. může být dle kontextu dostačující vyšší frekvence opakování zvýrazněných symbolů V14)

Doplňkové zvýraznění liniových cykloopatření

/ ochranné pruhy pro cyklisty – celkový průběh (porovnání s TP 179) / **ZKUŠEBNÍ – TESTOVACÍ**

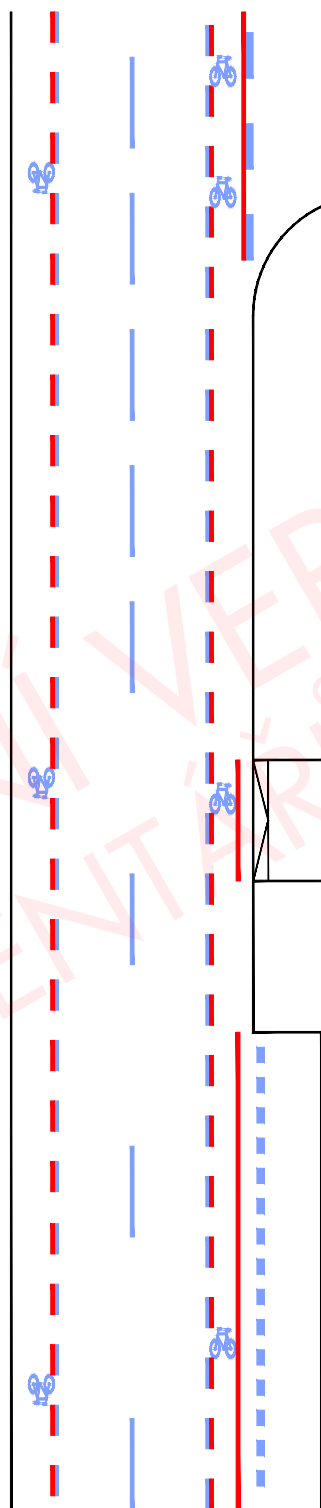
ZKUŠEBNÍ – TESTOVACÍ

ochranný pruh pro cyklisty – zvýraznění: ZKUŠEBNÍ VERZE / červená přerušovaná linie zvýrazňující čáru cyklopruhu (při vnitřní straně)



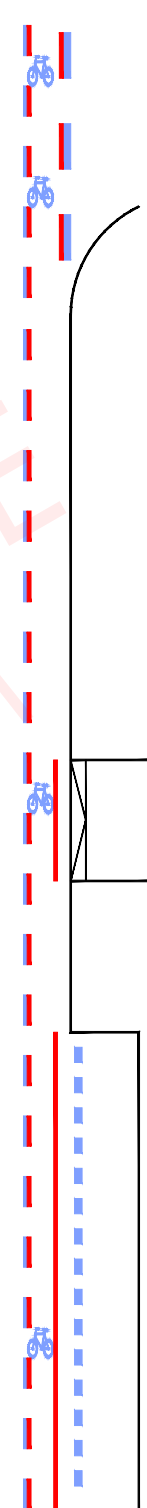
- symbol jízdního kola V 14 vkládán do mezer (při základní a minimální skladebnosti)
- bílá čára V 2b (1 / 1 / 0,125) zvýrazněna červenou linkou při vnitřní straně pruhu pro cyklisty (shodné tloušťky i kadence)

ochranný pruh pro cyklisty – zvýraznění: ZKUŠEBNÍ VERZE / alt. – var. 01 s doplněním plných čar při pravé straně (obdobně jako u VJP)



- + doplnění plných čar při pravé straně JP (resp. ochranného pruhu pro cyklisty) v místech příčného přejíždění vozidel, zejména křižovatky, vjezdy, zastávky, parkování (naznačení bočního BO) atd.

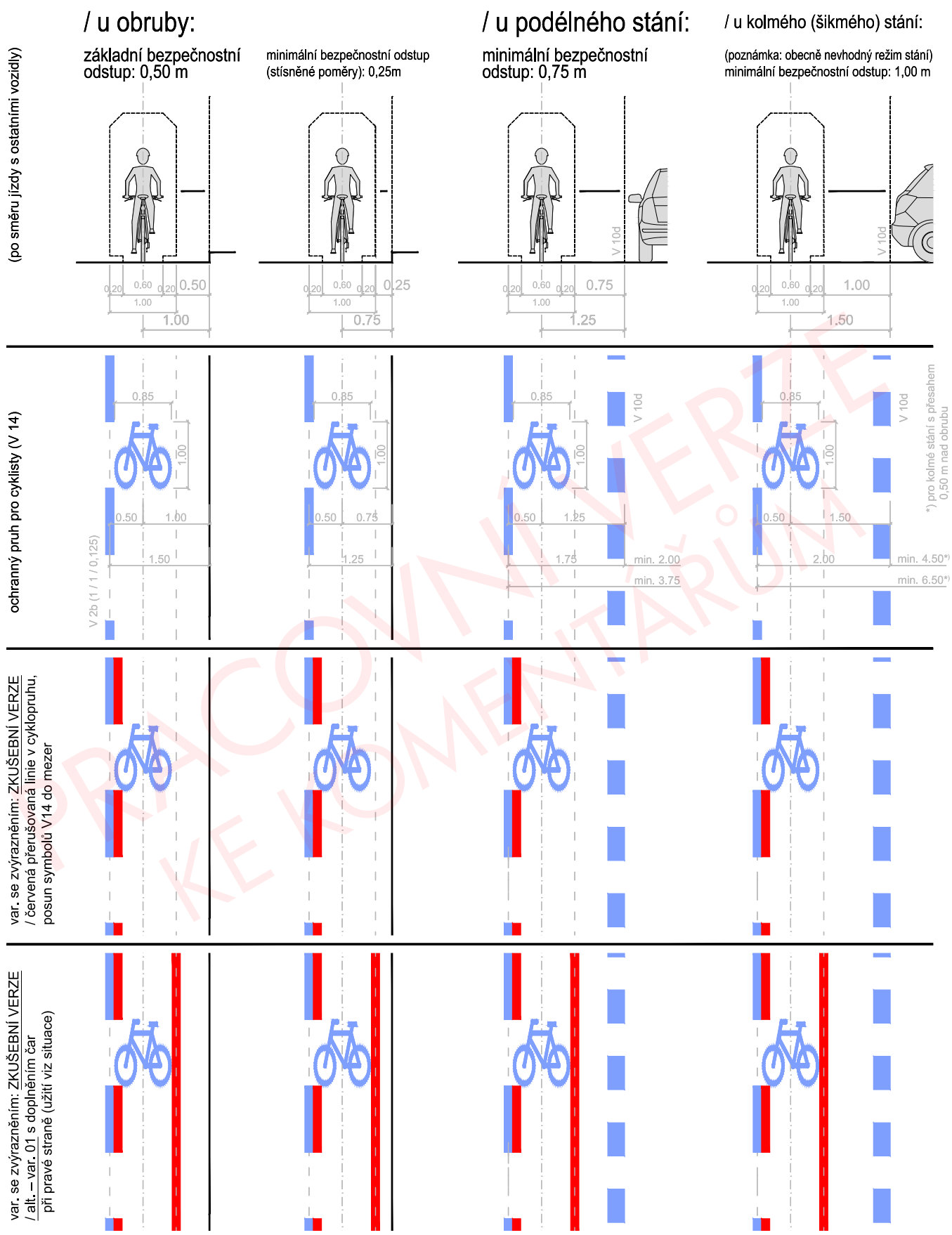
/ alt. – var. 02 s doplněním čar plných / přerušovaných při pravé straně



- + u přerušované čáry při pravé straně (křižovatky, V2b 1.5/1.5/0.25) se užije čára přerušovaná shodné kadence (místo plné)

III. Doplnkové zvýraznění liniových cykloopatření

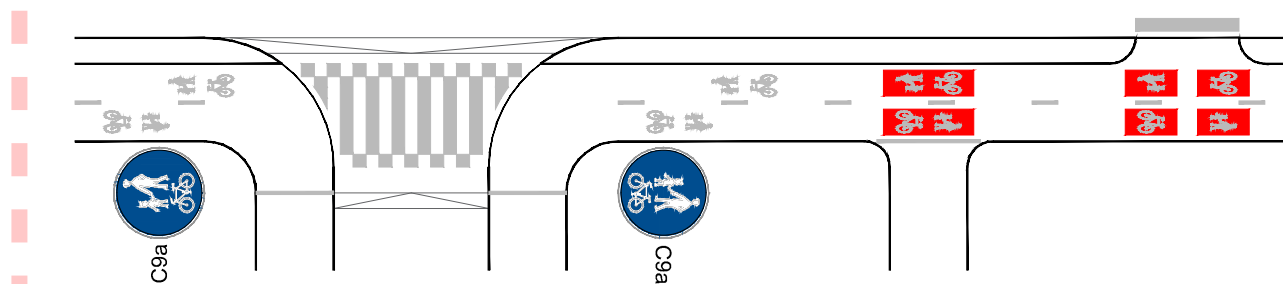
Doplňkové zvýraznění liniových cykloopatření

/ ochranné pruhy pro cyklisty – detail (porovnání s TP 179) / **ZKUŠEBNÍ – TESTOVACÍ****ZKUŠEBNÍ – TESTOVACÍ**

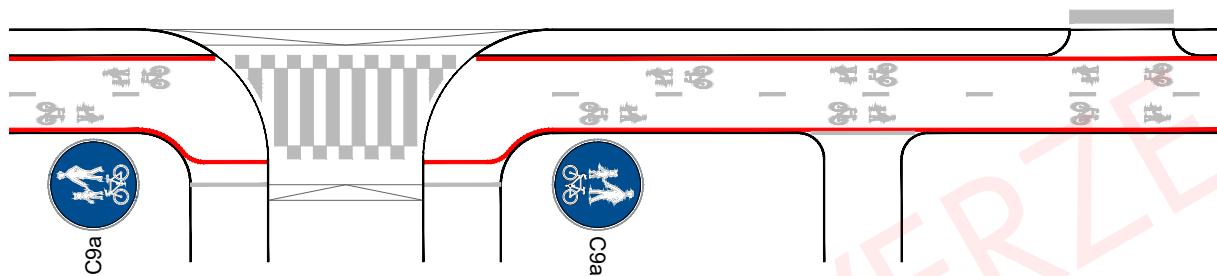
III. Doplňkové zvýraznění liniových cykloopatření

Doplňkové zvýraznění liniových cykloopatření

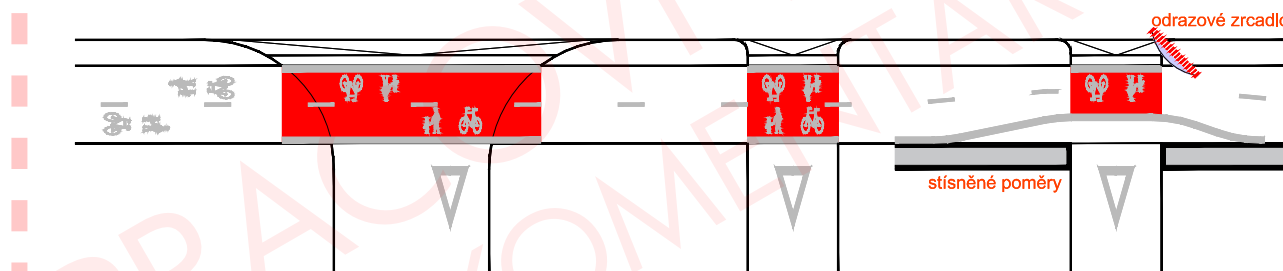
/ stezky pro chodce a cyklisty společná – celkový průběh (porovnání s TP 179)



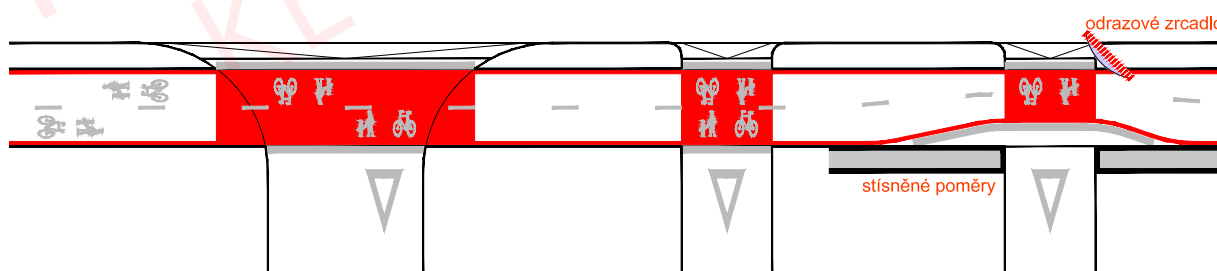
var. TP 179



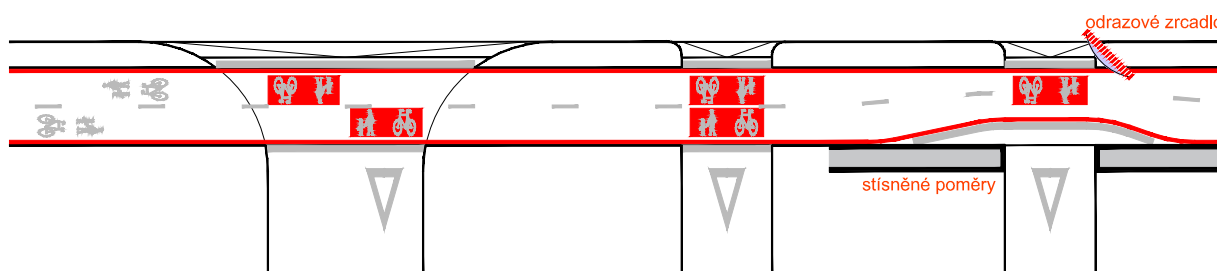
alt. decentní zvýraznění podélnými červenými čarami (v oblasti přejezdu pro cyklisty se neprovádí)



var. TP 179



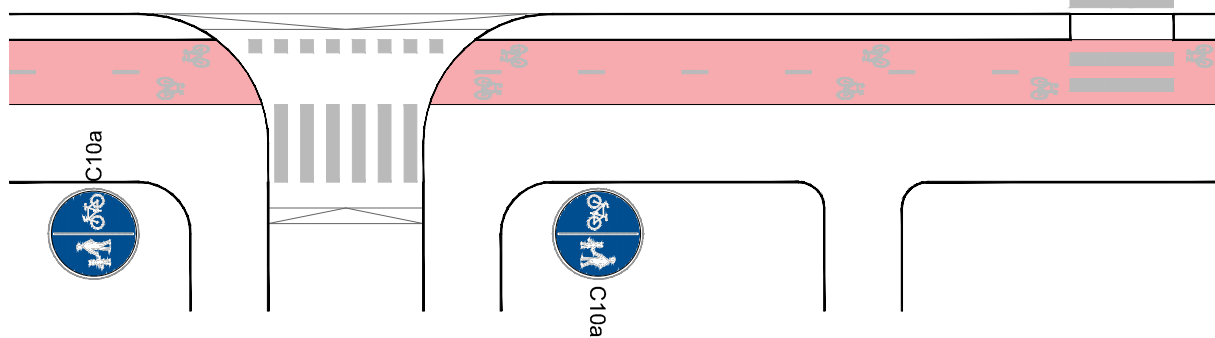
alt. decentní zvýraznění podélnými červenými čarami + celoplošné zvýraznění u křížení příčných vazeb



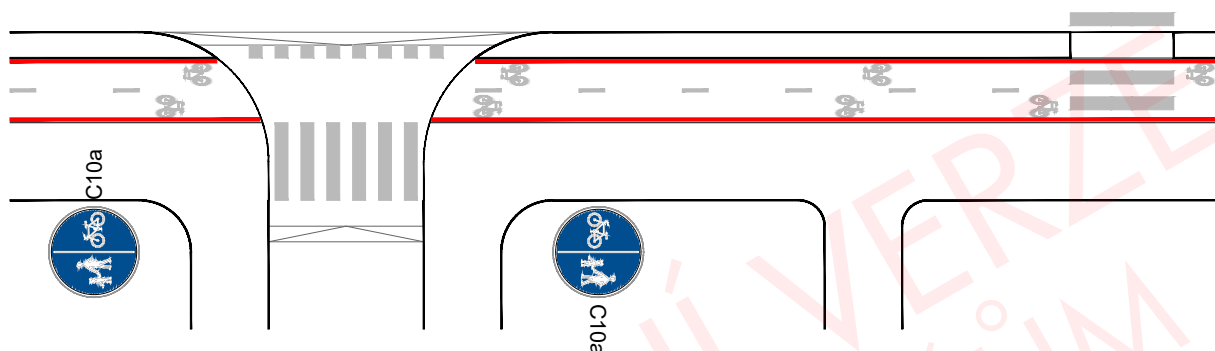
alt. decentní zvýraznění podélnými červenými čarami + zvýraznění symbolů u křížení příčných vazeb

Doplňkové zvýraznění liniiových cykloopatření

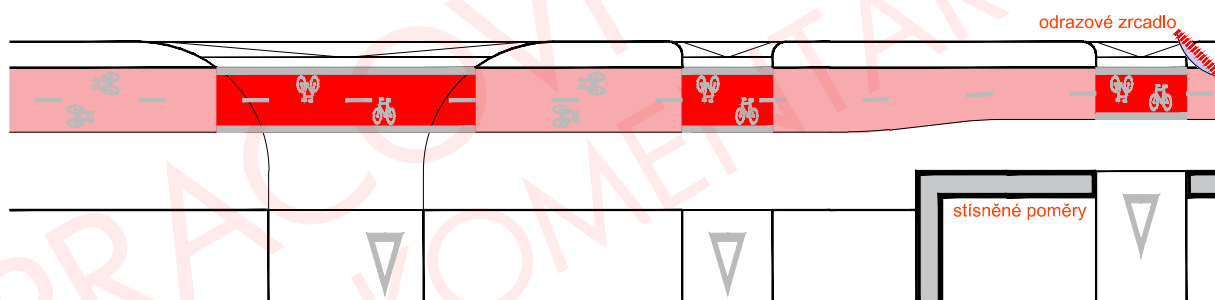
/ stezky pro chodce a cyklisty dělená – celkový průběh (porovnání s TP 179)



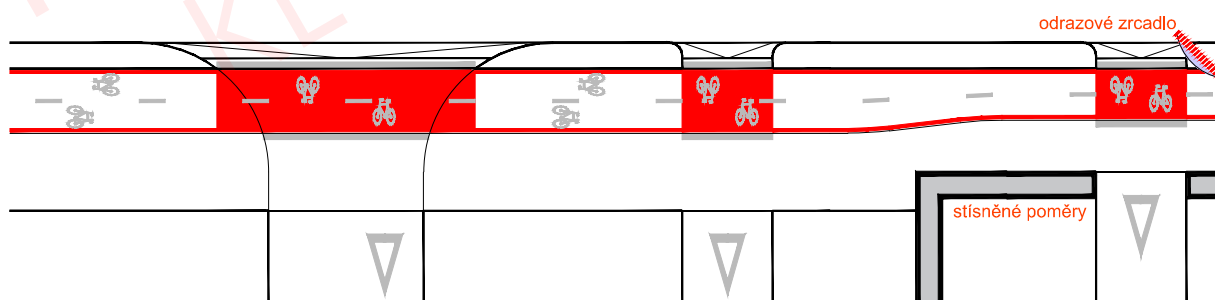
var. TP 179



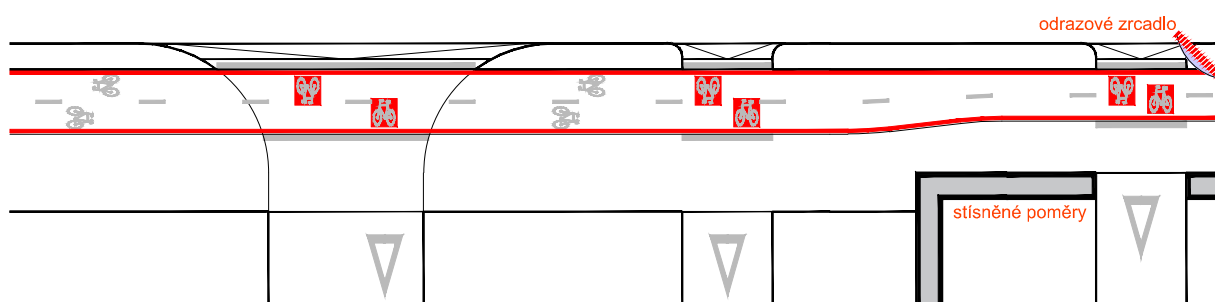
alt. decentní zvýraznění podélnými červenými čarami (v oblasti přejezdu pro cyklisty se neprovádí)



var. TP 179



alt. decentní zvýraznění podélnými červenými čarami + celoplošné zvýraznění u křížení příčných vazeb

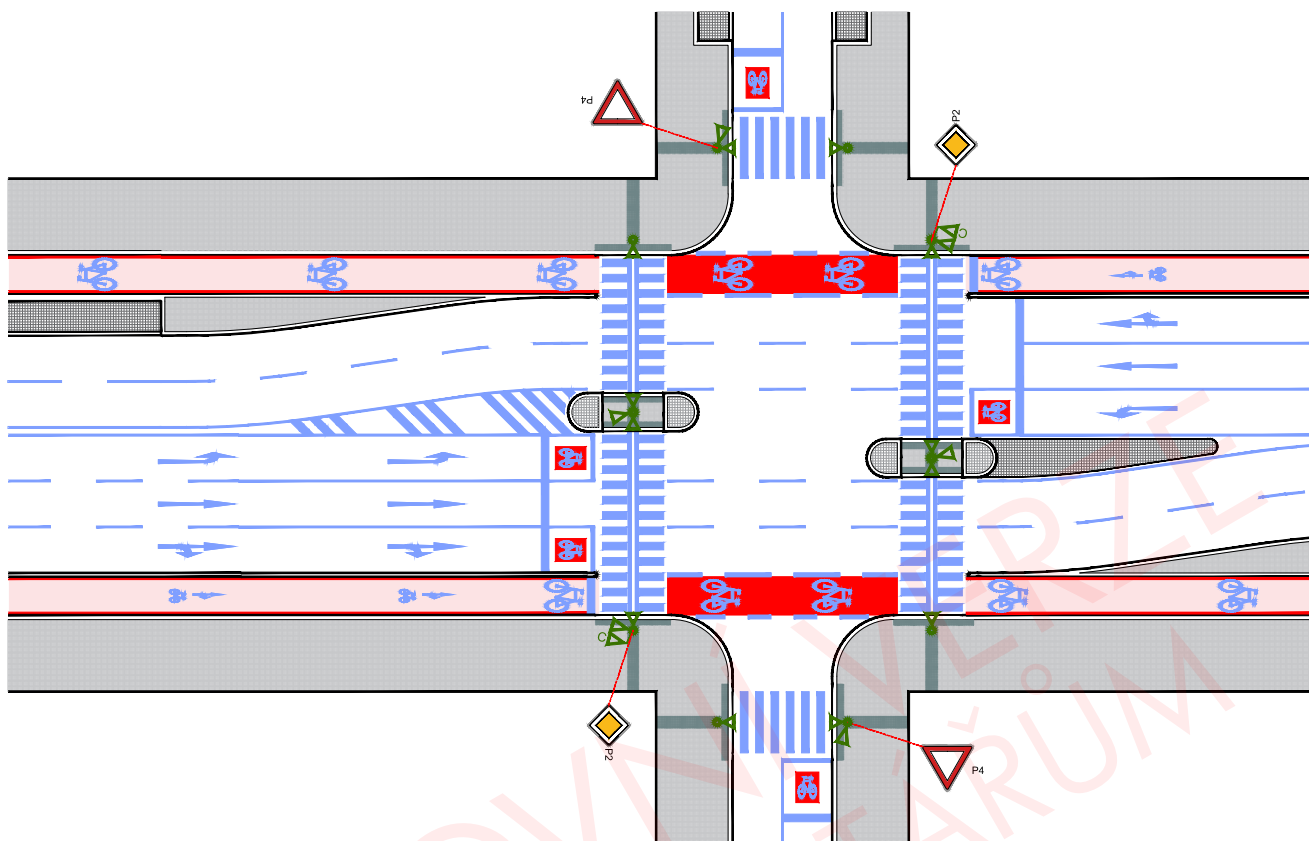


alt. decentní zvýraznění podélnými červenými čarami + zvýraznění symbolů u křížení příčných vazeb

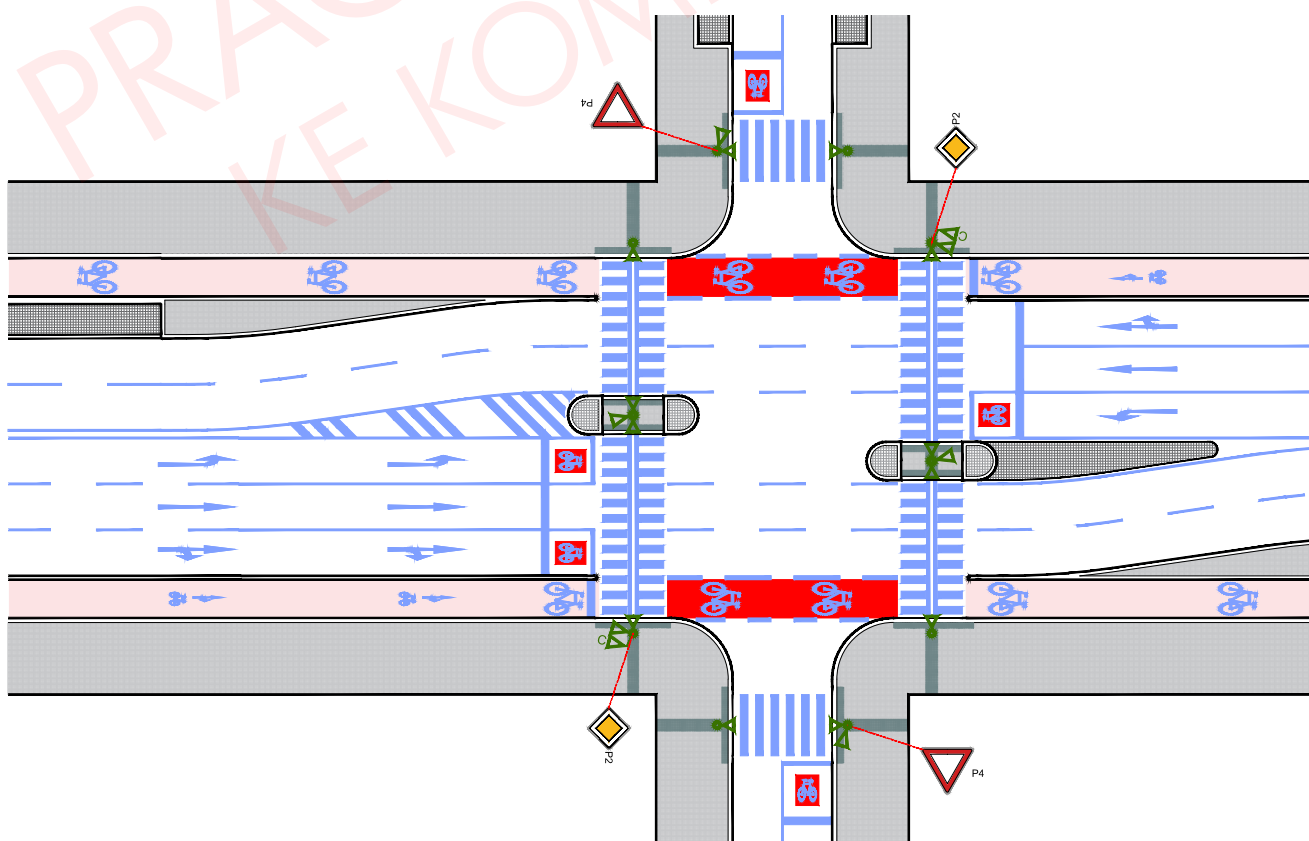
Doplňkové zvýraznění liniových cykloopatření

/ samostatné jednosměrné cyklistické pásy

/ probarvený asfalt a doplňkové liniové zvýraznění v úsecích + celoplošné zvýraznění v křižovatce



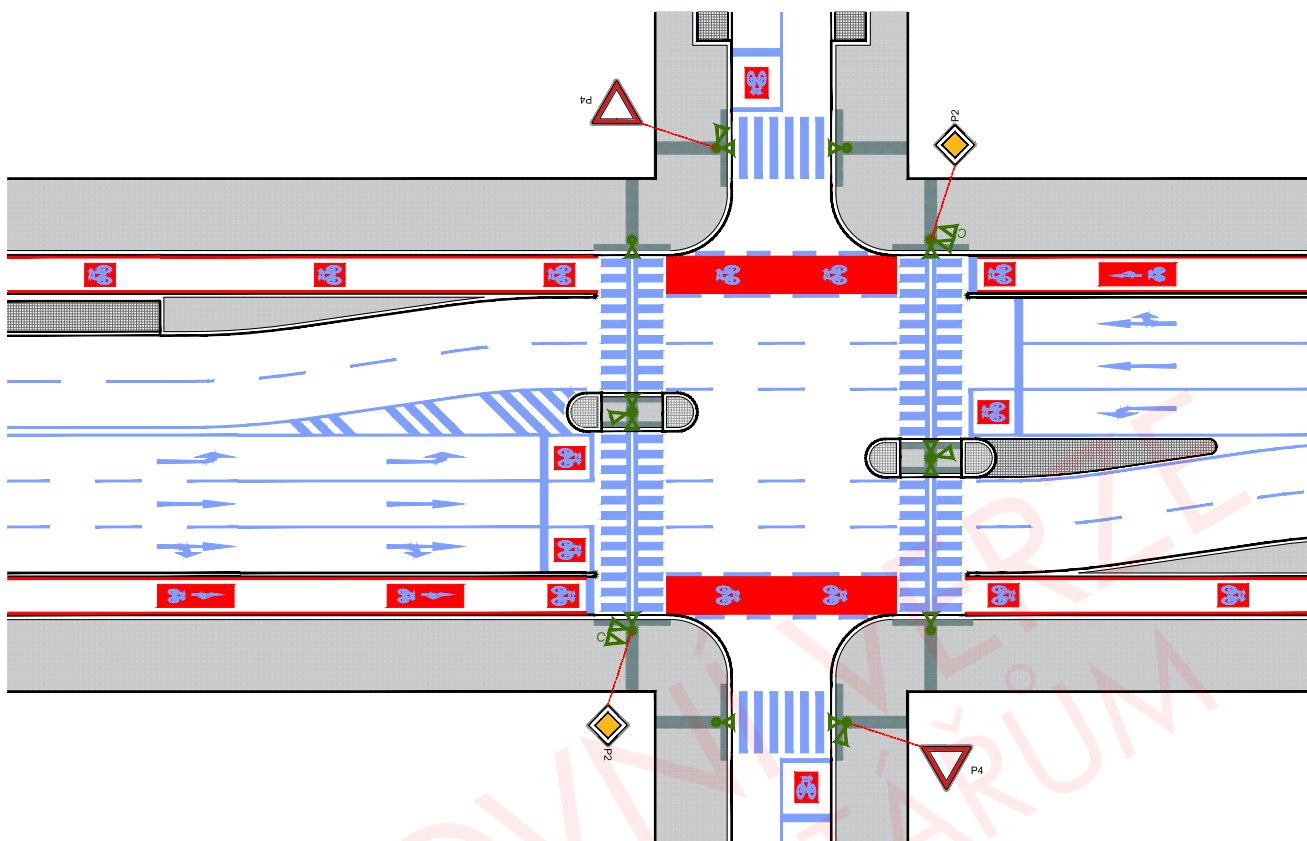
/ probarvený asfalt v úsecích + celoplošné zvýraznění v křižovatce



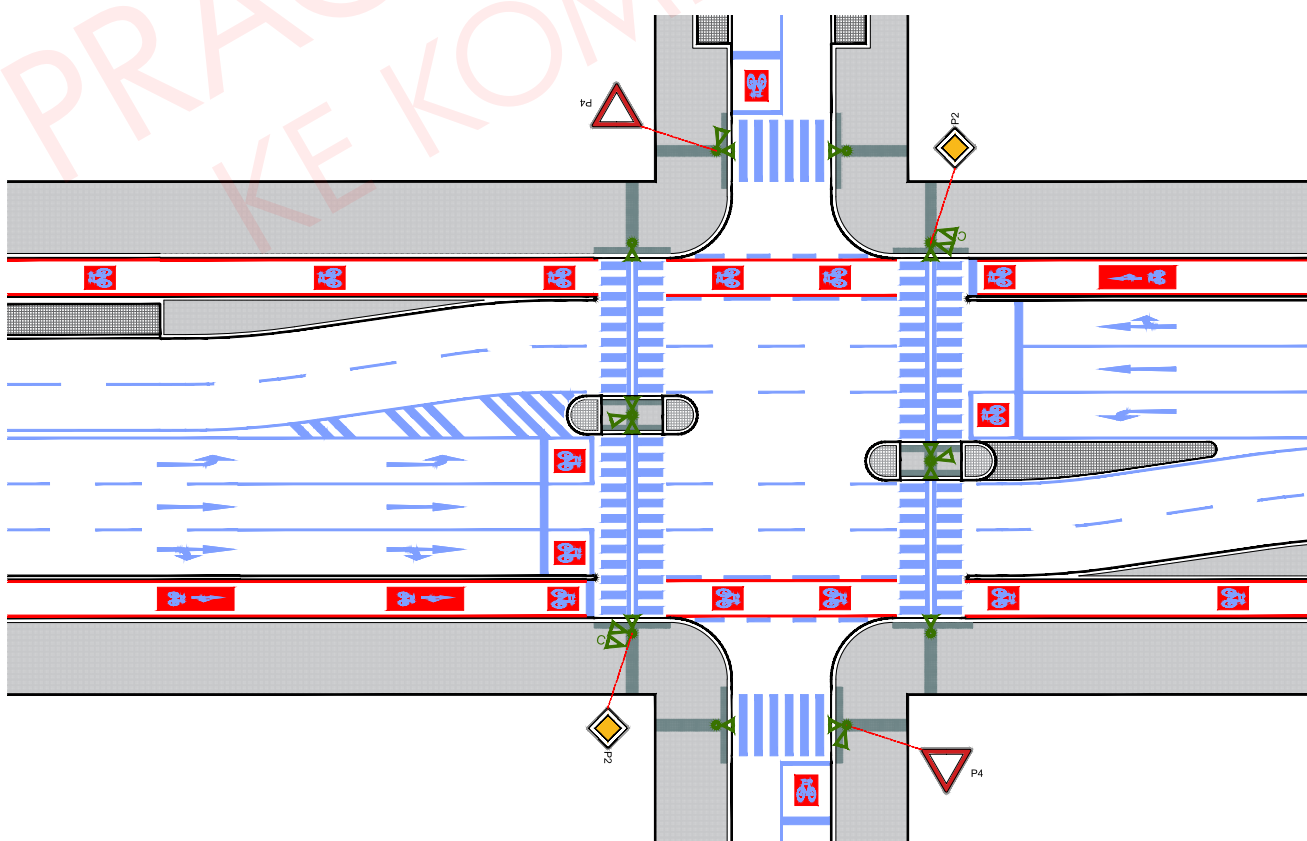
Doplňkové zvýraznění liniových cykloopatření

/ samostatné jednosměrné cyklistické pásy

/ doplňkové liniové zvýraznění v úsecích + celoplošné zvýraznění v křižovatce



/ doplňkové liniové zvýraznění v úsecích a v křižovatce (+ symboly zvýrazněny jen v oblastech příčných vazeb)



SSZ (V19, NLO), křižovatky a návaznosti (uspořádání)

PRACOVNÍ VERZE
KE KOMENTÁŘŮM

IV.

IV. SSZ (V19, NLO atd.), křižovatky a návaznosti

SSZ – prostory pro cyklisty (V19)

/ vyznačení a velikost prostoru pro cyklisty

Vyznačení prostoru pro cyklisty

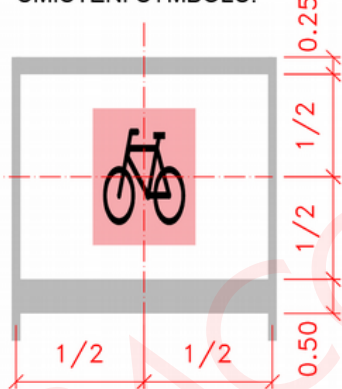
Prostor pro cyklisty se vyznačuje pouze pomocí vodorovného dopravního značení „prostor pro cyklisty“ (V 19). To je složeno ze symbolu jízdního kola a ohraničujících čar.

Symbol jízdního kola prostoru pro cyklisty je totožný se symbolem jízdního pruhu pro cyklisty (V 14):

- s ohledem na velikost prostoru pro cyklisty se přednostně užívá zvětšená velikost symbolu jízdního kola 1,20 m x 1,40 m (minimum je 0,85 m x 1,00 m);
- symbol jízdního kola se umísťuje do středu prostoru pro cyklisty;
- v případech jízdního pruhu šířky > 4,50 m lze v prostoru pro cyklisty umístit dva symboly jízdního kola vedle sebe.

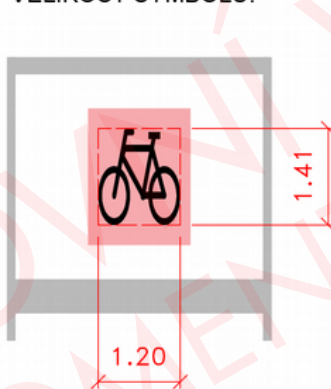
Velikosti a umístění symbolu jízdního kola v prostoru pro cyklisty (V 19):

UMÍSTĚNÍ SYMBOLU:



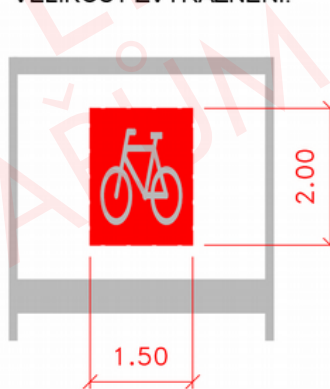
umístění symbolu jízdního kola standardně do středu prostoru (u JP š. > 4,5 m lze užít více symbolů)

VELIKOST SYMBOLU:



velikost symbolu jízdního kola standardně 1,20 x 1,41 m (š x d) (jiná v odůvodněných případech)

VELIKOST ZVÝRAZNĚNÍ:



velikost obdélníkového zvýraznění standardně 1,50 X 2,00 m (š x d) (při jiné velikosti symbolu proporčně)

Prostor pro cyklisty (V 19) – velikosti a umístění symbolu jízdního kola

Vymezení prostoru pro cyklisty:

- prostor pro cyklisty je zpravidla umístěn (ve směru jízdy) za příčnou čarou souvislou (V 5);
- v čele prostoru pro cyklisty se vyznačuje čára šířky 0,25 m;
- boční čáry prostoru se vyznačují jako plné v šířce 0,125 m nebo totožné s čarami, na které navazují (V 1a, V 4), vyznačení není nutné při vymezení prostoru okrajem vozovky či obrubou.

Prostor pro cyklisty se zpravidla barevně zvýrazňuje, přednostně v červeném provedení:

- standardně se ve většině případů provádí obdélníkové zvýraznění symbolu jízdního kola;
- zvýraznění celého prostoru pro cyklisty se doporučuje především v odůvodněných případech u významných cyklistických vazeb nebo komunikací s velmi vysokou intenzitou provozu;
- prostor pro cyklisty bez barevného zvýraznění je v odůvodněných případech dostačující u cyklisticky nevýznamných vazeb u komunikací s minimální intenzitou motorového provozu.

Adhezní vlastnosti použitého materiálu mají být oproti původnímu povrchu srovnatelné či lepší, zvláště v případě umístění před přechodem pro chodce.

SSZ – prostory pro cyklisty (V19)

/ vyznačení a velikost prostoru pro cyklisty

Varianty provádění červeného zvýraznění prostoru pro cyklisty (V 19):

var. 01 / ZÁKLADNÍ:

zvýraznění symbolu jízdního kola



červená plocha: 3 m²

var. 02 / MINIMÁLNÍ:

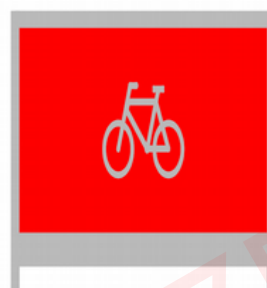
bez zvýraznění



červená plocha: 0 m²

var. 03 / MAXIMÁLNÍ:

celoplošné zvýraznění



červená plocha: cca 6 – 12 m²
(v závislosti na velikosti V 19)

Prostor pro cyklisty (V 19) – varianty provádění červeného zvýraznění

Velikost prostoru pro cyklisty

Velikost prostoru pro cyklisty má umožňovat zastavení a vyčkávání standardního jízdního kola:

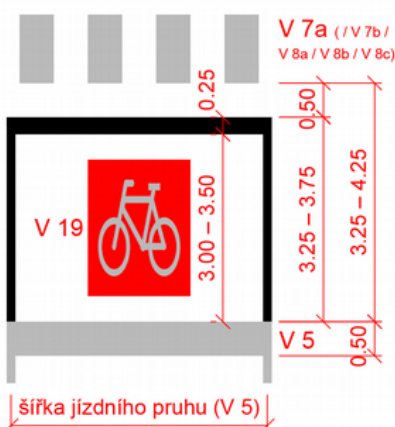
- základní délka (vnitřní hloubka) prostoru pro cyklisty je 3,00 – 3,50 m;
- v odůvodněných případech (zejména v případě současných nebo předpokládaných vyšších intenzit cyklistického provozu, resp. těžkých nákladních vozidel a autobusů apod.) lze prostor prodloužit, případně i pro možné zastavení jízdních kol ve dvou řadách ze sebou;
- minimální délka (hloubka) prostoru pro cyklisty ve zvláště stísněných poměrech nemá klesnout pod 2,00 m – jedná se o výjimečné nouzové substandardní řešení.

Šířka prostoru pro cyklisty se navrhuje na celou šířku příslušného jízdního pruhu. V odůvodněných případech může být zúžen až na polovinu šířky jízdního pruhu s ohledem na vlečné křivky vozidel projíždějících v protisměru, resp. požadavek přiblížení příčné čáry (V 5) co nejvíce do křižovatky.

Velikost prostoru pro cyklisty (V 19):

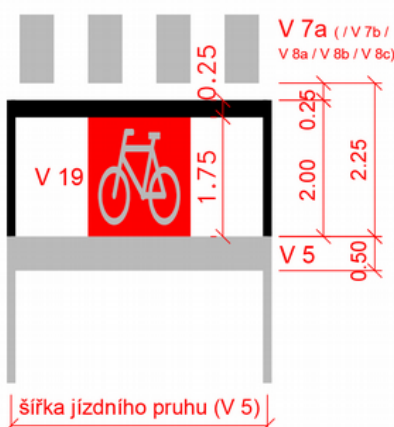
BĚŽNÁ / STANDARD:

(zejm. nové a rekonstruované SSZ)



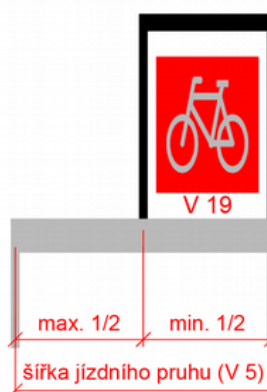
MINIMÁLNÍ / VÝJIMEČNĚ:

(velmi stísněné proměry)



ZÚŽENÍ PROSTORU V 19:

dle vlečných křivek vozidel
(velmi stísněné proměry)



Prostor pro cyklisty (V 19) – velikost

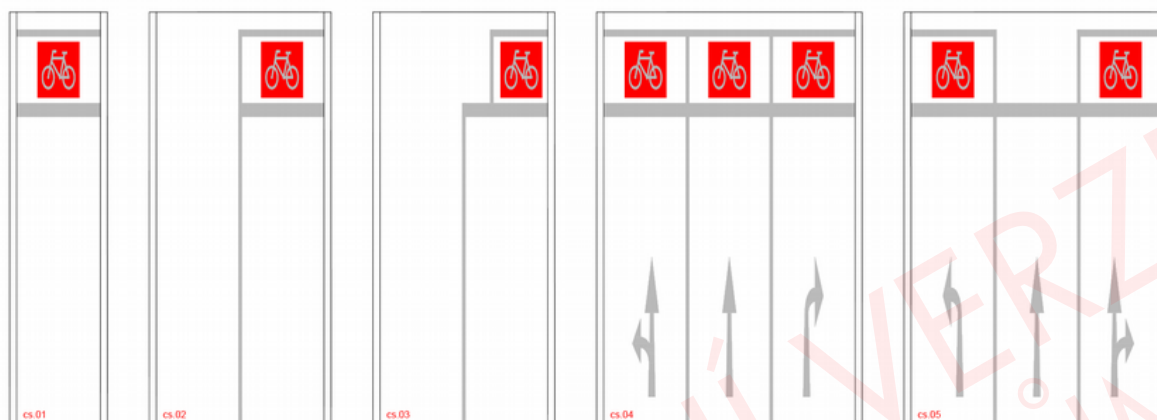
SSZ – prostory pro cyklisty (V19)

/ umístění prostoru pro cyklisty

Umístění prostoru pro cyklisty

Prostory pro cyklisty se umísťují v souladu s TP 81 (*první dodatek, 2018, kapitola 8.5.2*).

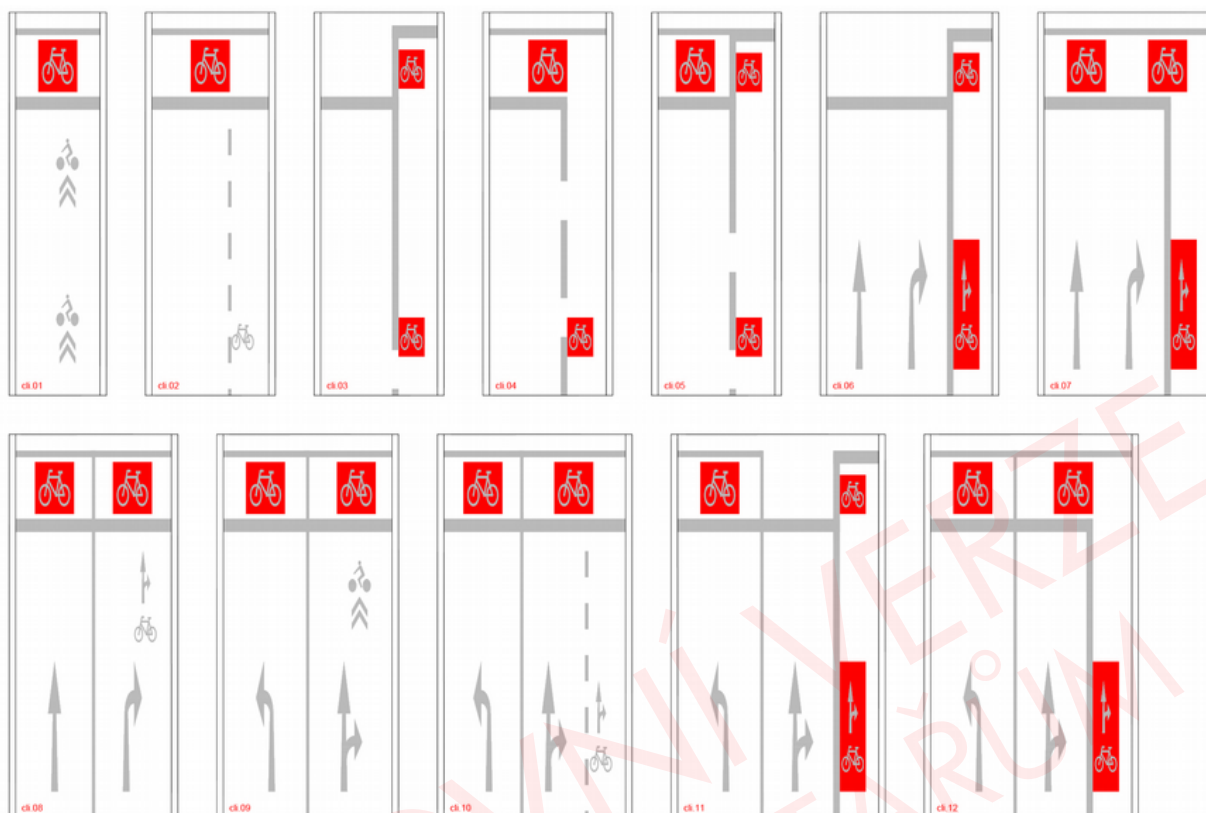
Níže jsou uvedeny časté příklady způsobu vyznačování V 5 a V 19 v kontextu ostatního VDZ: v situacích ve společném provozu a ve vztahu k liniovým cyklistickým opatřením.



1. *Prostor pro cyklisty (V 19) – příklady umísťování ve společném provozu s ostatními vozidly jednosměrná jednopruhá vozovka*
2. *obousměrná dvoupruhová vozovka*
3. *obousměrná dvoupruhová vozovka s levým bočním zúžením V19 kvůli vlečným křivkám vozidel přijíždějícím v opačném směru (na výjezdu z křižovatky)*
4. *umístění 3x V19 pro všechny směry jízdy – V19 v levém pruhu slouží pouze pro levé odbočení cyklistů, prostřední V19 pouze pro jízdu cyklistů přímo a V19 v pravém pruhu pouze pro pravé odbočení*
5. *umístění 2x V19 pro všechny směry jízdy – V19 v pravém pruhu slouží pouze pro levé odbočení cyklistů a V19 v pravém pruhu pro jízdu cyklistů přímo a vpravo*

SSZ – prostory pro cyklisty (V19)

/ umístění prostoru pro cyklisty

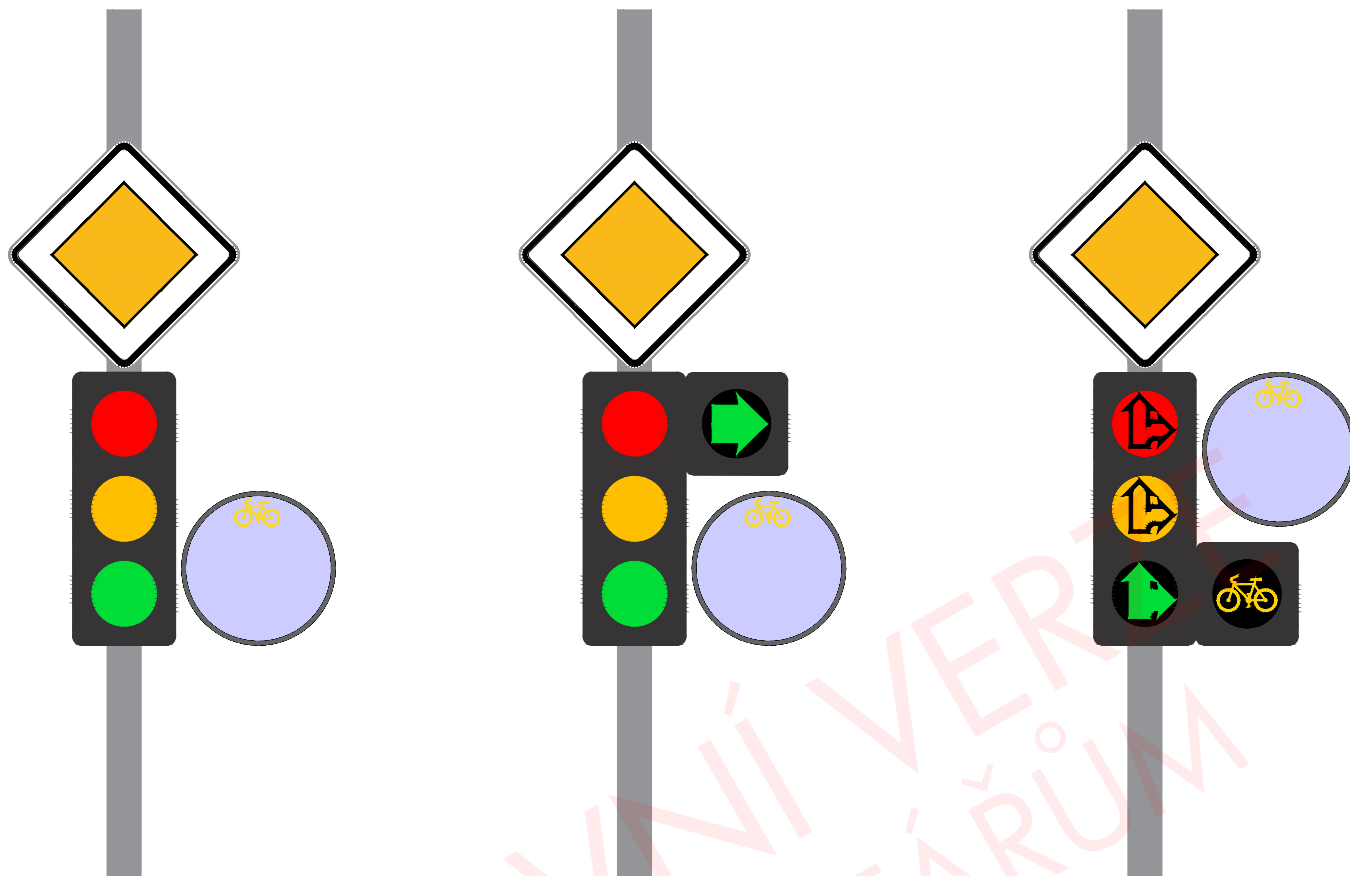


Prostor pro cyklisty (V 19) – příklady umísťování V 5 a V 19 v kontextu liniových cyklistických opatření

1. s V20
2. s ochranným pruhem pro cyklisty
3. s vyhrazeným pruhem pro cyklisty s V5 a bez V19 (s vyčkáváním cyklistů pouze v rámci VJP, který je možné samostatně řídit cyklonávěstidlem)
4. s VJP pro cyklisty s V19 (cyklisticky kapacitnější řešení bez možnosti užití cyklonávěstidla)
5. s VJP pro cyklisty pro směr přímo (s možností užití cyklonávěstidla) a V19 pro směr vlevo
6. s VJP pro cyklisty s V5 a bez V19 pro směr přímo+vpravo (s vyčkáváním cyklistů pouze v rámci VJP, který je možné samostatně řídit cyklonávěstidlem)
7. s VJP pro cyklisty s V19 (cyklisticky kapacitnější řešení bez možnosti užití cyklonávěstidla)
8. při povoleném směru jízdy cyklistů přímo pravým řadícím pruhem (dle místního kontextu, resp. situace v provozu může cyklista pro směr přímo užít levý nebo pravý řadící pruh a příslušnou V19)
9. V19 pro směr vlevo a V19 pro směr přímo+vpravo s V20
10. dtto s V14
11. V19 pro směr vlevo a VJP pro směr přímo+vpravo s V5 (umožňuje samostatné řízení cyklonávěstidlem)
12. dtto s V19 bez V5 (cyklisticky kapacitnější řešení bez možnosti užití cyklonávěstidla)

SSZ – základní návěstidlo + dopravní zrcadlo

/ základní příklady provedení osazení / **ZKUŠEBNÍ – TESTOVACÍ**



ELIMINACE MRTVÝCH ÚHLŮ, ZLEPŠENÍ VIDITELNOSTI CYKLISTY ŘIDIČEM PŘI ČEKÁNÍ NA SIGNÁLU STŮJ! (RESP. PŘED ROZJEZDEM NA SIGNÁL VOLNO)

- * dopravně-bezpečnostní plastové zrcadlo o průměru cca 450 mm (s možným vyobrazením malého symbolu jízdního kola uprostřed nahoře), nesmí zakrývat SDZ a návěstidla
- * přednostně umístění vedle signálu „Volno“ – půdorysně v těsné blízkosti návěstidla z vnější strany (dále od JP), výškově dolní hrana zrcadla a návěstidla cca v jedné úrovni
- * v případě umístění signálu S4a, S4b, S4c nebo jiném prostorovém omezení umístění vedle signálu „Stůj!“ obdobně (výškově horní hrana cca v jedné úrovni)
- * u vyobrazených příkladů – SDZ P2 (alt. obdobně P4, P6 atd.), signál S4b (alt. obdobně S4a, S4c), základní návěstidlo při pravé straně JP (obdobně při levé straně u S2 vlevo)

TP 179, kap. 10.3 – Odrazové zrcadlo

10.3.4 Umístění vedle základního návěstidla SSZ

Vpravo vedle základního vozidlového návěstidla SSZ lze osadit malé odrazové zrcadlo:

- zajišťuje přímý vizuální kontakt řidiče se sledovanými signály návěstidla a zároveň s prostorem napravo od jeho vozidla, kde se může pohybovat cyklista;
- eliminace rizika mrtvého úhlu – minimalizace rizika potenciální kolize při souběžném rozjezdu motorového vozidla a cyklisty, zejména ve stísněných poměrech;
- vhodné zejména na významných cyklistických trasách ve společném provozu ve vozovce.

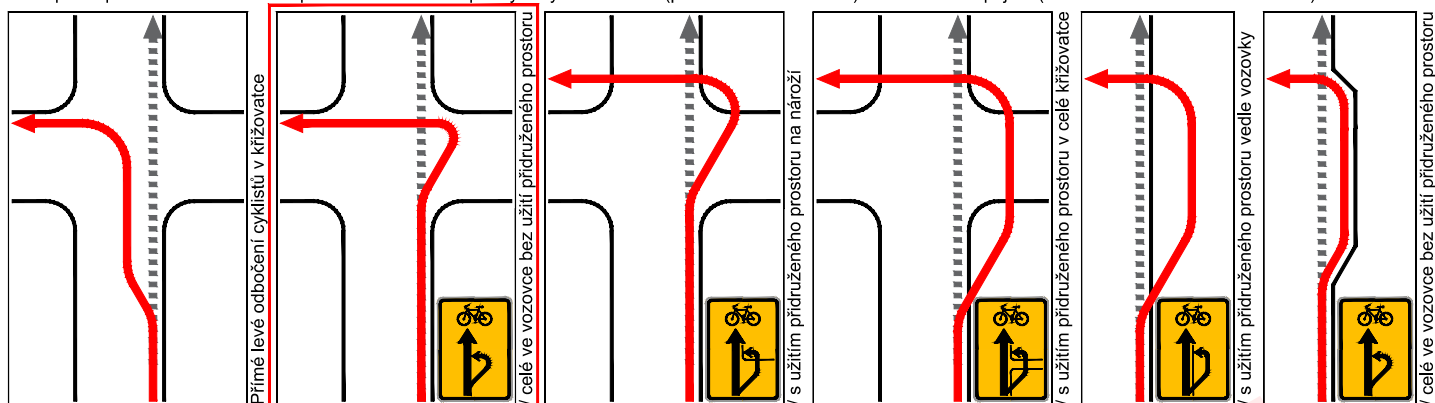
poznámka: probíhá konzultace s Ministerstvem dopravy ČR

SSZ – nepřímé levé odbočení (NLO)

/ přehled základních způsobů levých odbočení cyklistů

Bez úprav / přímá alternativa:

Nepřímé levé odbočení pro cyklisty v křižovatce (před bočním ramenem) a u křižení / napojení (v křižovatce bez bočního ramene):



klíčová varianta provádění NLO
vyžaduje novelizaci zákona 361/2000 Sb.
(základní způsob levého odbočování u
samostatných jednosměrných cykopásů)

/ pracovní technický podklad pro implementaci NLO ve vozovce na SSZ křižovatkách (metodická pomůcka z roku 2010)

Nepřímé levé odbočení v křižovatce (před bočním směrem)

SSZ – možné varianty provedení a umístění návěstidel; výhled, v současnosti (2010) v ČR není možné:

- umísťovat návěstidlo pro vozidla za křižovatkou (s výjimkou přejezdu pro cyklisty)
- provádět směrové signály pro cyklisty (jízdní kola) dodatkovou tabulkou nebo vyobrazeným symbolem přímo na návěstidle

Pro nepřímé levé odbočení na SSZ je přípustné použít prostor pro cyklisty (V19) v bočním směru, na křižovatkách bez SSZ je možné naznačení pohybu pomocí SDZ a případně i VDZ.

var.01:

- umístění směrového cyklistického návěstidla po směru přímé jízdy, za boční rameno křižovatky
- cyklisté vyčkávají v podélném směru, vlevo zatáčejí až na signál "volno"
- "německý model" – nejčastěji používáno v Německu
- VDZ: zpravidla výrazné vyznačení "radličho" pruhu v délce celé křižovatky, včetně červeného podbarvení

var.02 / 03:

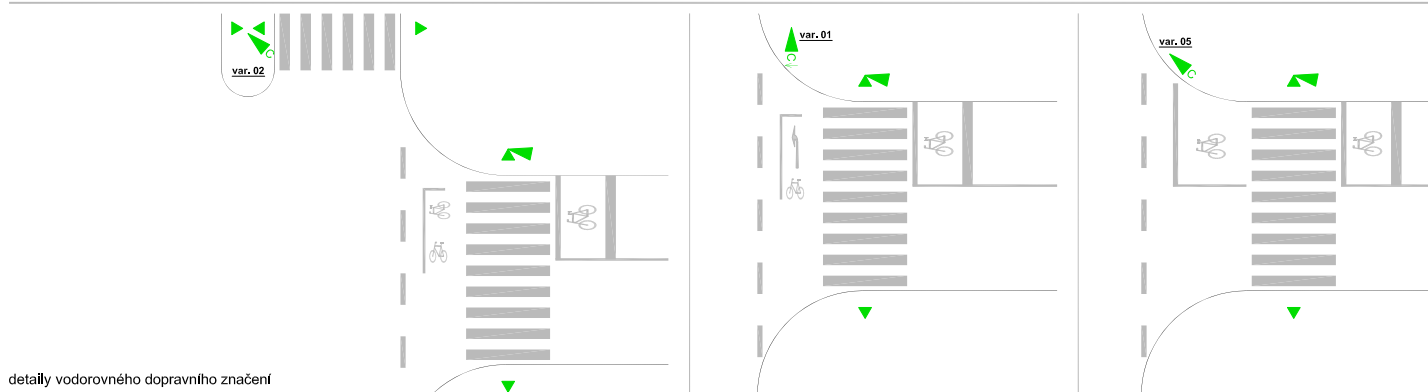
- umístění cyklistického návěstidla na dělicí ostrůvek / na protilehlé nároží
- cyklisté vyčkávají zpravidla v poloze šikmé až kolmé na přímý směr jízdy, na signál "volno" vyjíždějí rovně
- "švýcarský model" – často používáno např. ve Švýcarsku
- VDZ: zpravidla jednoduché vymezení čarou a piktogramem

var.04:

- umístění návěstidla pro všechna vozidla za (průsečnou) křižovatkou; plný signál společný pro jízdní kola i ostatní vozidla z bočního směru
- cyklisté vyčkávají zpravidla v kolmo, popř. šikmo na přímý směr jízdy, na signál "volno" vyjíždějí rovně
- "dánský model" – standardní řešení většiny průsečných křižovatek v Dánsku
- VDZ: často není vůbec zobrazeno, pouze ponechán volný prostor

var.05:

- umístění cyklistického návěstidla z bočního směru
- cyklisté vyčkávají zpravidla v kolmo, popř. šikmo na přímý směr jízdy, na signál "volno" vyjíždějí rovně
- "francouzský model" – často používán ve Francii (obdobně jako u výjezdů ze stezek v PP)
- VDZ: prostor pro cyklisty, popř. včetně naznačení bočního nájezdu do něj



detaily vodorovného dopravního značení

SSZ – nepřímé levé odbočení (NLO)

/ návrh legislativních změn zákona 361/2000 Sb. umožňujících implementaci NLO ve vozovce na SSZ křižovatkách (z roku 2021)

**Pozměňovací návrh zákona č. 361/2000 Sb.,
o provozu na pozemních komunikacích (zákon
o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů**

„Nepřímé levé odbočení cyklistů“

**V čl. I se před dosavadní bod 1 vkládají nové body,
které zní:**

1. V § 2 se u písmene nn) na konci věty tečka nahrazuje čárkou a vkládá se nové písmeno oo), které zní:
„oo) nepřímé levé odbočení cyklistů je možný způsob odbočení cyklistů ve směru jízdy vlevo, při kterém cyklista odbočuje nejprve ve směru jízdy vpravo a následně zamýšlené odbočení dokončuje přejížděním původního směru jízdy ve směru přímo.“
2. V § 21 odstavci 6 se slova „a cyklistům jedoucím v jízdním pruhu pro cyklisty“ nahrazují slovy **„cyklistům jedoucím v jízdním pruhu pro cyklisty a cyklistům odbočujícím nepřímým levým odbočením“.**
3. V § 24 odstavci 4 se na konci textu písmene b) doplňuje středník a slova **„za otáčení se nepovažuje nepřímé levé odbočení cyklistů“.**
4. V § 30 odstavci 3 se na konci věty třetí doplňuje středník a slova **„levou paží ohnutou v lokti nahoru se dává znamení o změně směru jízdy při nepřímém levém odbočení cyklistů“.**
5. V § 73 odstavci 2 se za slova „jsou-li signály pro cyklisty umístěny za pozemní komunikací“ vkládají slova **„nebo v prostoru křižovatky“.**
6. V § 73 odstavci 2 písmenu a) se za slova „Signál pro cyklisty se znamením Stůj!“, že cyklista nesmí vjíždět na vozovku“ vkládají slova **„nebo vyjíždět z vymezeného prostoru ve vozovce“.**
7. V § 73 odstavci 2 písmeno c) zní: **„Signál pro cyklisty se znamením Volno“, že cyklista může přejíždět vozovku nebo pokračovat v jízdě ve vozovce; rozsvítí-li se poté signál "Signál pro cyklisty se znamením Pozor!", smí dokončit přejetí k světelnému signalizačnímu zařízení s tímto signálem. V případě že se jedná o světelné signalizační zařízení s tímto signálem na výjezdu z křižovatky, smí cyklista v daném směru pokračovat v jízdě.“**

Následující body se přečísloují.

Odůvodnění:

Cyklisté jsou jednou z ohrožených skupin účastníků provozu na pozemních komunikacích. Z toho důvodu je potřeba dbát se zvýšenou pozorností na jejich bezpečnost, a to při současném zajištění plynulosti silničního provozu. Jedním ze způsobů, jak výše uvedeného dosáhnout, je právní zakotvení možnosti tzv. nepřímého levého odbočení cyklistů. Tento způsob odbočení je vhodné využít zejména na frekventovaných komunikacích s více jízdními pruhy v jednom směru jízdy, kde není žádoucí, aby cyklista jedoucí v pravém jízdním pruhu při pravém okraji vozovky musel v případě záměru odbočení vlevo přejíždět průběžné jízdní pruhy, v nichž motorová vozidla jedou zpravidla vyšší rychlostí.

Podstatou nepřímého levého odbočení je, že místo aby cyklista musel čekat na odbočení uprostřed frekventované komunikace, nejprve odbočí ve směru vpravo, kde se zpravidla postaví ve směru jízdy přímo tak, aby získal lepší přehled o celkové dopravní situaci na křižovatce, což je důležitým předpokladem pro její bezpečné přejetí. Zejména na křižovatkách, kde nelze nejprve odbočit ve směru vpravo, je alternativou tohoto způsobu odbočení zastavení u pravého okraje vozovky nebo ve vymezeném prostoru ve vozovce. Cyklista v tomto případě zůstává stát v původním směru jízdy přímo až do doby, kdy dopravní situace umožní bezpečné přejetí křižovatky ve směru vlevo. Pokud to tvar a prostor křižovatky umožňuje, je zejména v případě křižovatek se světelně řízeným provozem žádoucí, aby cyklista mohl nepřímé levé odbočení provést a bylo pro tento manévr možné zřídit příslušnou úpravu (vymezit prostor a zřídit příslušné návěstidlo).

Zákonná úprava nepřímého levého odbočení cyklistů nezakotvuje povinnost využití tohoto způsobu odbočení, ale jedná se pouze o doporučení v zájmu zachování bezpečnosti všech účastníků provozu na pozemních komunikacích. Toto opatření je již dlouhodobě užíváno v řadě zemí Evropy.

SSZ – nepřímé levé odbočení (NLO)

/ návrh legislativních změn zákona 361/2000 Sb. umožňujících implementaci NLO ve vozovce na SSZ křižovatkách (z roku 2021)

ÚPLNÉ ZNĚNÍ NAVRHOVANÝCH ZMĚN

§ 2 písm. nn) a oo)

„nn) osobní technický prostředek je osobní přepravník se samovyvažovacím zařízením, nebo obdobné zařízení-„

oo) nepřímé levé odbočení cyklistů je možný způsob odbočení cyklistů ve směru jízdy vlevo, při kterém cyklista odbočuje nejprve ve směru jízdy vpravo a následně zamýšlené odbočení dokončuje přejížděním původního směru jízdy ve směru přímo.“

§ 21 odst. (6)

„(6) Řidič odbočující vpravo musí dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím ve vyhrazeném jízdním pruhu, pro nějž je tento jízdní pruh vyhrazen, a ~~cyklistům jedoucím v jízdním pruhu pro cyklisty~~ **cyklistům jedoucím v jízdním pruhu pro cyklisty a cyklistům odbočujícím nepřímým levým odbočením.** Tam, kde je povolena jízda podél tramvaje vlevo, musí dát přednost v jízdě i tramvaji.“

§ 24 odst. (4)

„(4) Řidič nesmí otáčet a couvat

a) na nepřehledných nebo jinak nebezpečných místech, například v nepřehledné zatáčce a v její těsné blízkosti, před nepřehledným vrcholem stoupání pozemní komunikace, na něm a za ním,

b) na křižovatce s řízeným provozem a v její těsné blízkosti; **za otáčení se nepovažuje nepřímé levé odbočení cyklistů,**

c) na přechodu pro chodce,

d) na přejezdu pro cyklisty,

e) na železničním přejezdu a v jeho těsné blízkosti,

f) v tunelu a v jeho těsné blízkosti,

g) na pozemní komunikaci s jednosměrným provozem; smí však couvat, jestliže je to nezbytně nutné, například k zajetí do řady stojících vozidel nebo vyjetí z ní.“

§ 30 odst. (3)

„(3) Znamení o změně směru jízdy se dává směrovými světly. Není-li jimi vozidlo vybaveno nebo při jejich poruše, dává se znamení upažením. Paží ohnutou v lokti nahoru se dává znamení o změně směru jízdy na opačnou stranu; **levou paží ohnutou v lokti nahoru se dává znamení o změně směru jízdy při nepřímém levém odbočení cyklistů.** Vyžadují-li to okolnosti, zejména není-li znamení dáváno směrovými světly nebo paží dostatečně viditelné například pro šířku nákladu nebo za snížené viditelnosti, musí se dávat znamení jiným zřetelným způsobem, například způsobitou a náležitě poučenou osobou. Jinak smí řidič provést zamýšlený jízdní úkon jen tehdy a takovým způsobem, aby nebyli ohroženi ani omezeni ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích.“

§ 73 odst. 2

„(2) Jsou-li signály pro cyklisty umístěny za pozemní komunikací **nebo v prostoru křižovatky,** znamená signál

a) "Signál pro cyklisty se znamením Stůj!", že cyklista nesmí vyjždět na vozovku **nebo vyjždět z vymezeného prostoru ve vozovce,**

b) "Signál pro cyklisty se znamením Stůj!" spolu se signálem "Signál pro cyklisty se znamením Pozor!", že cyklista je povinen připravit se k jízdě,

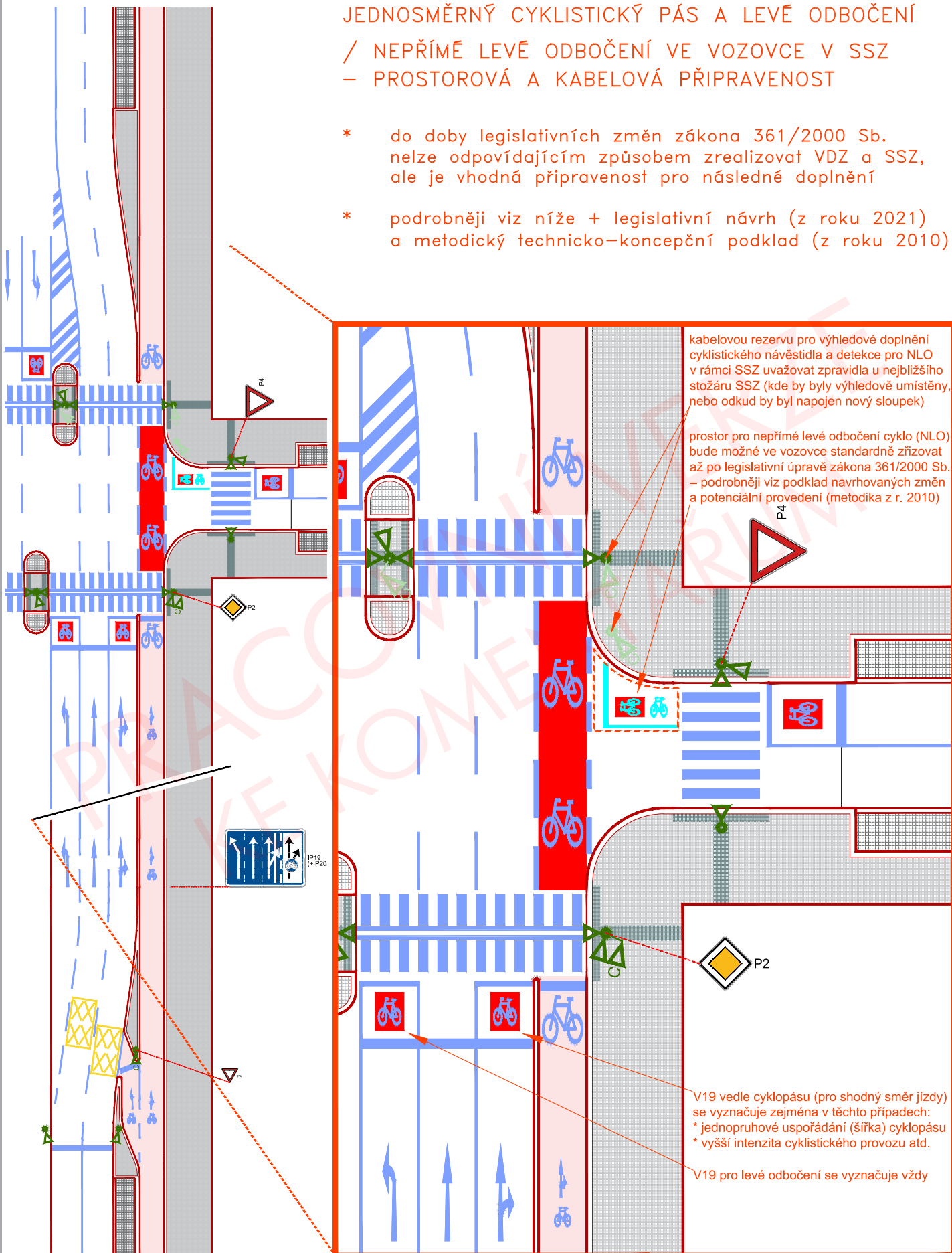
c) ~~"Signál pro cyklisty se znamením Volno", že cyklista může přejíždět vozovku; rozsvítí-li se poté signál "Signál pro cyklisty se znamením Pozor!", smí dokončit přejetí k světelnému signalizačnímu zařízení s tímto signálem".~~ **"Signál pro cyklisty se znamením Volno", že cyklista může přejíždět vozovku nebo pokračovat v jízdě ve vozovce; rozsvítí-li se poté signál "Signál pro cyklisty se znamením Pozor!", smí dokončit přejetí k světelnému signalizačnímu zařízení s tímto signálem. V případě, že se jedná o světelné signalizační zařízení s tímto signálem na výjezdu z křižovatky, smí cyklista v daném směru pokračovat v jízdě.“**

SSZ – samostatný jednosměrný cyklistický pás a levé odbočení

/ příprava SSZ křižovatky na realizaci NLO do doby legislativních změn

JEDNOSMĚRNÝ CYKLISTICKÝ PÁS A LEVÉ ODBOČENÍ / NEPŘÍMÉ LEVÉ ODBOČENÍ VE VOZOVCE V SSZ – PROSTOROVÁ A KABELOVÁ PŘÍPRAVENOST

- * do doby legislativních změn zákona 361/2000 Sb. nelze odpovídajícím způsobem zrealizovat VDZ a SSZ, ale je vhodná připravenost pro následné doplnění
- * podrobněji viz níže + legislativní návrh (z roku 2021) a metodický technicko-koncepční podklad (z roku 2010)



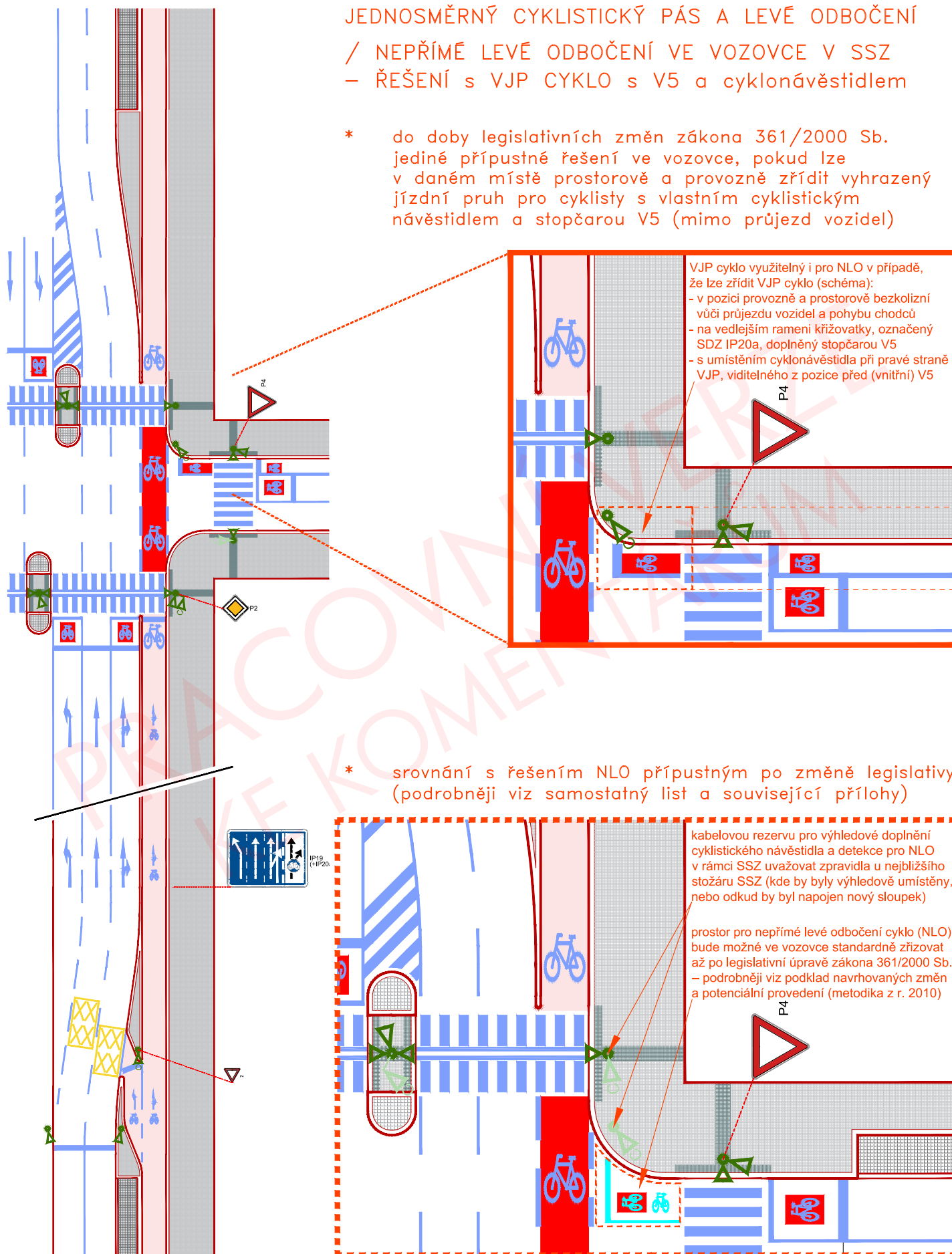
IV. SSZ, křižovatky a návaznosti (uspořádání) – samostatný jednosměrný cyklistický pás a levé odbočení

SSZ – samostatný jednosměrný cyklistický pás a levé odbočení

/ přípustné řešení NLO pomocí VJP realizovatelné ve vybraných situacích za současné legislativy (v roce 2025)

JEDNOSMĚRNÝ CYKLISTICKÝ PÁS A LEVÉ ODBOČENÍ / NEPŘÍMÉ LEVÉ ODBOČENÍ VE VOZOVCE V SSZ – ŘEŠENÍ s VJP CYKLO s V5 a cyklonávěstidlem

- * do doby legislativních změn zákona 361/2000 Sb. jediné přípustné řešení ve vozovce, pokud lze v daném místě prostorově a provozně zřídit vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty s vlastním cyklistickým návěstidlem a stopčarou V5 (mimo průjezd vozidel)



IV. SSZ, křižovatky a návaznosti (uspořádání) – samostatný jednosměrný cyklistický pás a levé odbočení

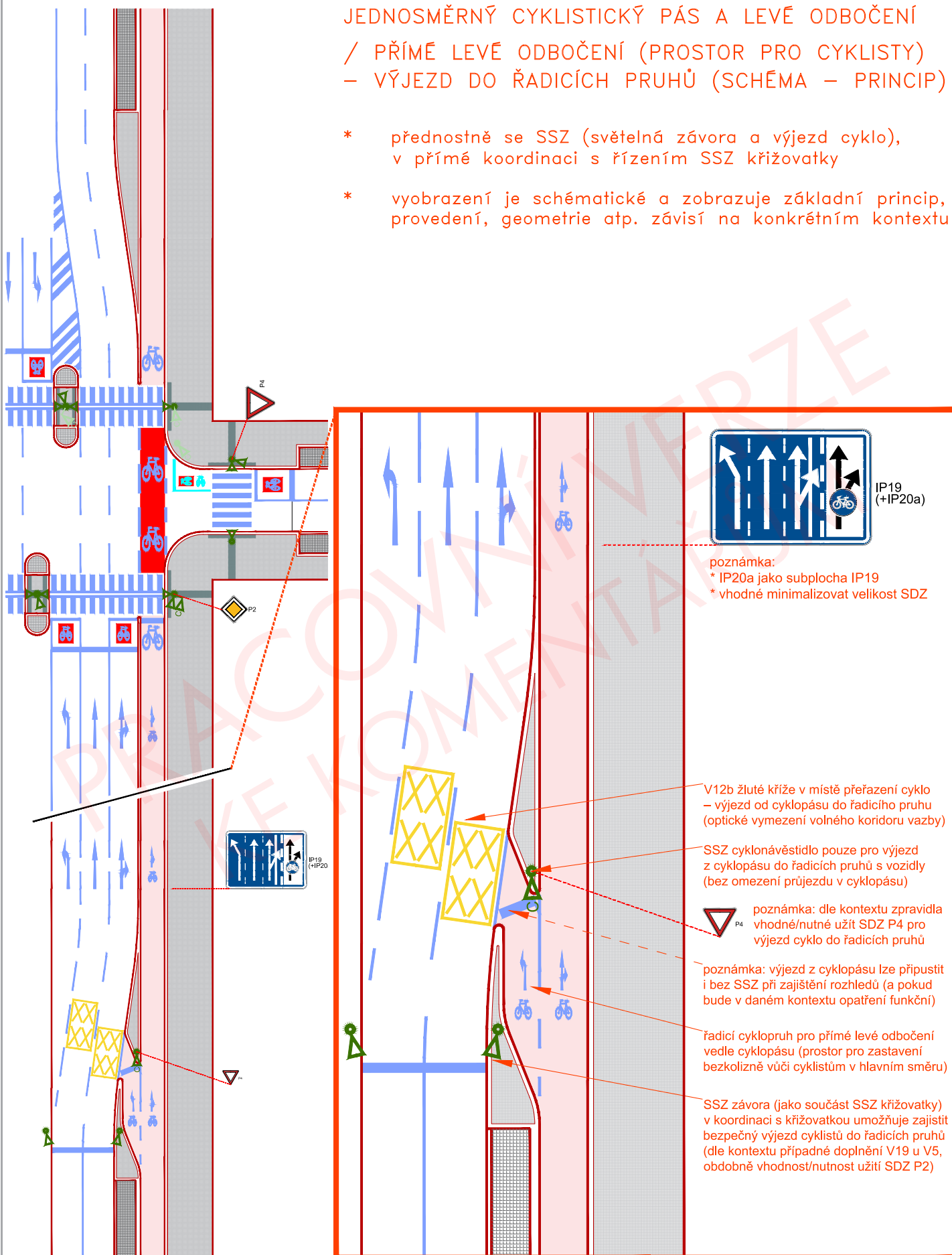
SSZ – samostatný jednosměrný cyklistický pás a levé odbočení

/ přípustné řešení přímého levého odbočení realizovatelné ve vybraných situacích za současné legislativy (v roce 2025)

JEDNOSMĚRNÝ CYKLISTICKÝ PÁS A LEVÉ ODBOČENÍ / PŘÍMÉ LEVÉ ODBOČENÍ (PROSTOR PRO CYKLISTY) – VÝJEZD DO ŘADICÍCH PRUHŮ (SCHÉMA – PRINCIP)

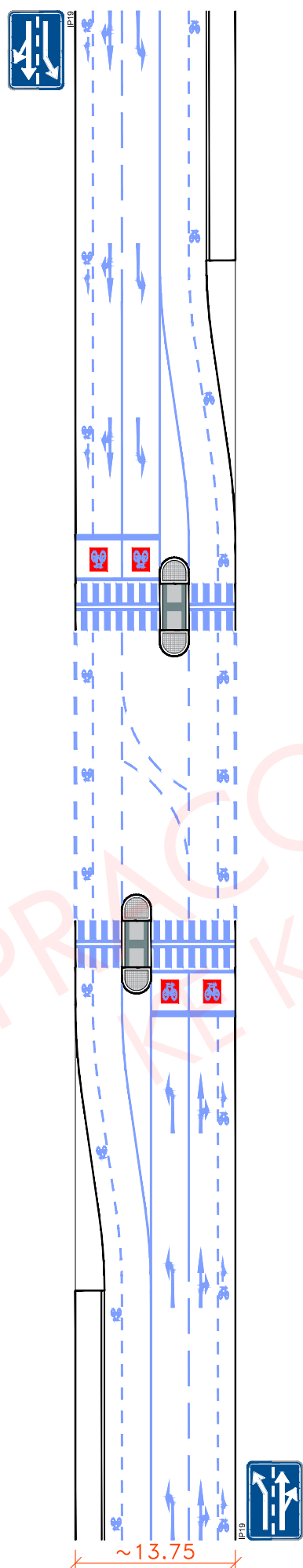
- * přednostně se SSZ (světelná závora a výjezd cyklo), v přímé koordinaci s řízením SSZ křižovatky
- * vyobrazení je schématické a zobrazuje základní princip, provedení, geometrie atp. závisí na konkrétním kontextu

IV. SSZ, křižovatky a návaznosti (uspořádání) – samostatný jednosměrný cyklistický pás a levé odbočení



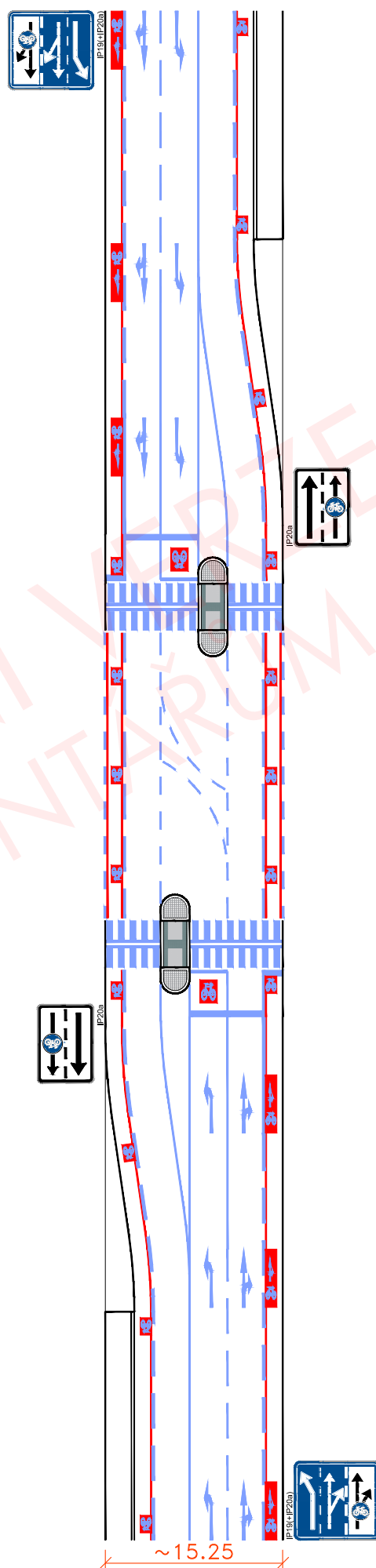
průběh liniových opatření (v křižovatce a navazujících úsecích) – příklady variant provedení

poznámka: uvedené šířky jsou pouze orientační pro porovnání relativní prostorové náročnosti v ideálním přímém průběhu (bez dalšího rozšíření JP ve směrových obloucích apod.)



/ OCHRANĚ JÍZDNÍ PRUHY PRO CYKLISTY (základní provedení)

~ oproti řešení bez cyklo celkové rozšíření profilu + cca 1,50 m (ve směrových obloucích ale může být relativně úspornější; výhodné z hlediska průjezdu vozidel IZS)



/ VYHRAZENÉ JÍZDNÍ PRUHY PRO CYKLISTY (základní provedení s doplňkovým zvýrazněním)

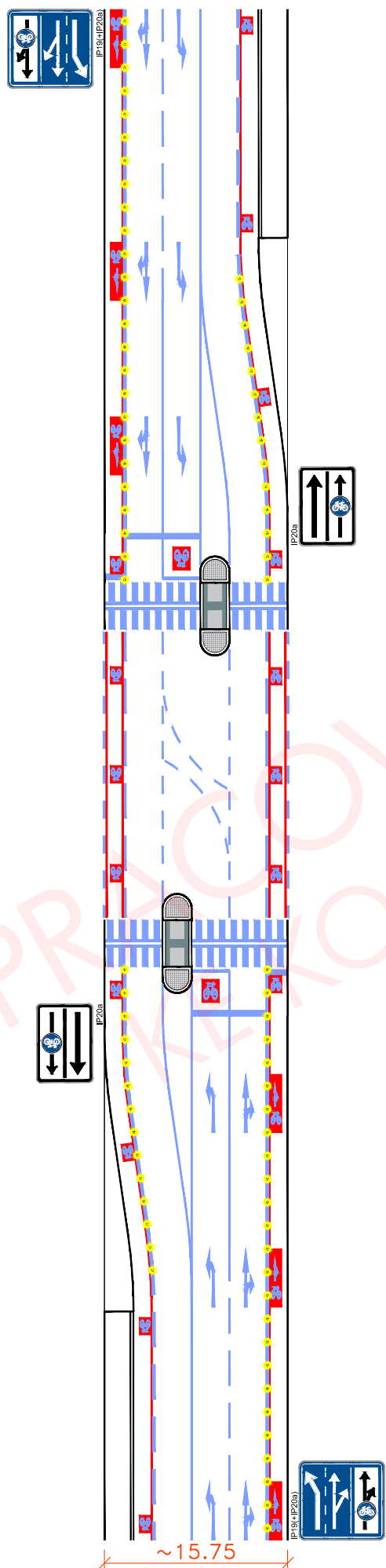
~ oproti řešení bez cyklo celkové rozšíření profilu + cca 3,00 m (ve směrových obloucích bez úspory / nutné další rozšíření; výhodné z hlediska průjezdu vozidel IZS)

IV. SSZ, křižovatky a návaznosti (uspořádání) – průběh liniových opatření

průběh liniových opatření (v křižovatce a navazujících úsecích) – příklady variant provedení

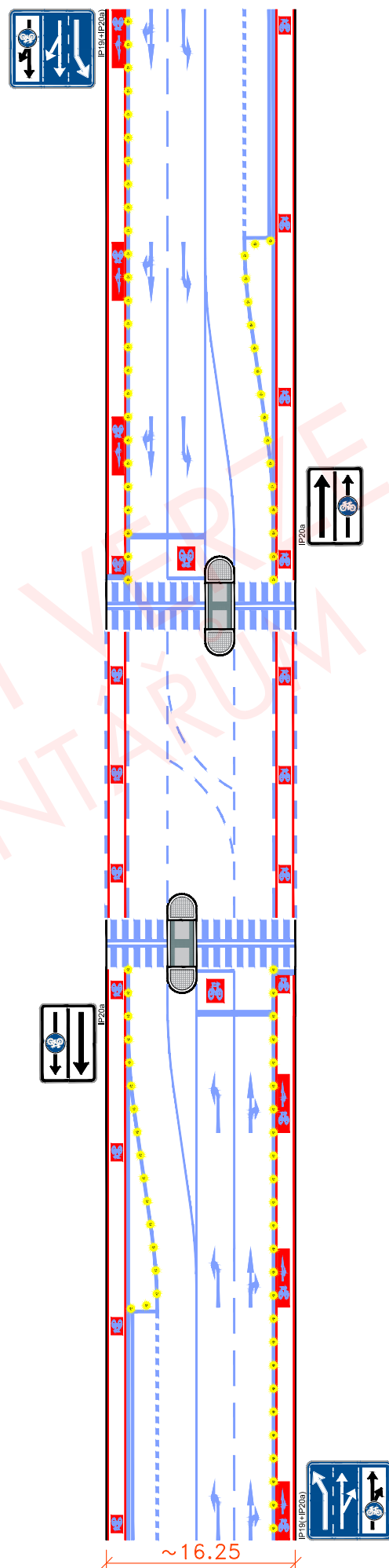
IV. SSZ, křižovatky a návaznosti (uspořádání) – průběh liniových opatření

poznámka: uvedené šířky jsou pouze orientační pro porovnání relativní prostorové náročnosti v ideálním přímém průběhu (bez dalšího rozšíření JP ve směrových obloucích apod.)



/ VYHRAZENÉ JÍZDNÍ PRUHY PRO CYKLISTY – PŘEVÁŽNĚ ODDĚLENÉ FLEXI-SLOUPKY (provedení s doplňkovým zvýrazněním)

~ oproti řešení bez cyklo celkové rozšíření profilu $\pm$ cca 3,50 m (ve směrových obloucích bez úspory / nutné další rozšíření; nezbytné zohlednit průjezd vozidel LZS)

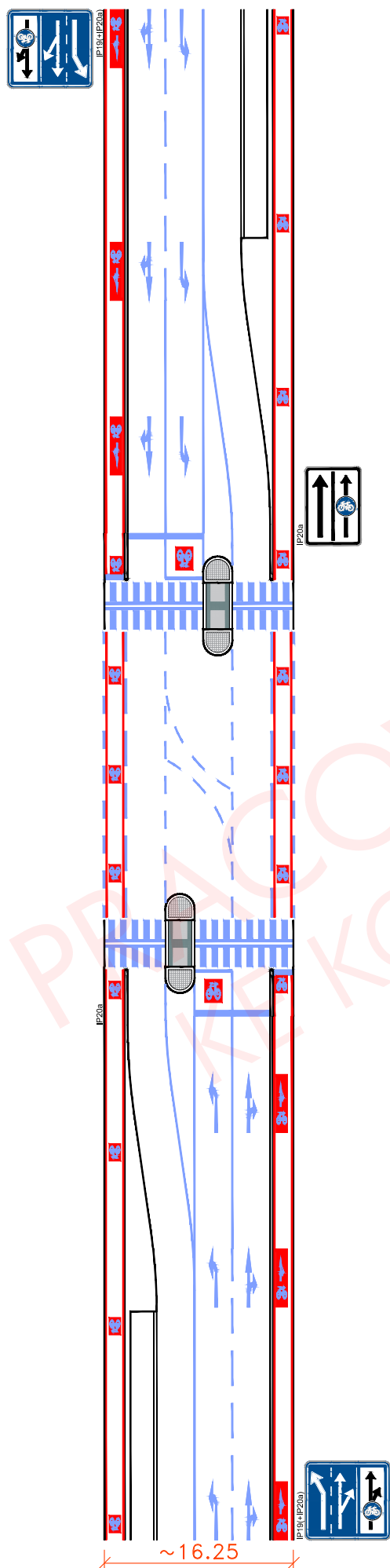


/ SAMOSTATNÉ JEDNOSMĚRNÉ CYKLOPÁSY (ZÚŽENÉ – 1JP, se zvýrazněním) – NESTAVEBNÍ PROVEDENÍ DZ + FLEXI-SLOUPKY

~ oproti řešení bez cyklo celkové rozšíření profilu $\pm$ cca 4,00 m (ve směrových obloucích bez úspory / nutné další rozšíření; nezbytné zohlednit průjezd vozidel LZS)

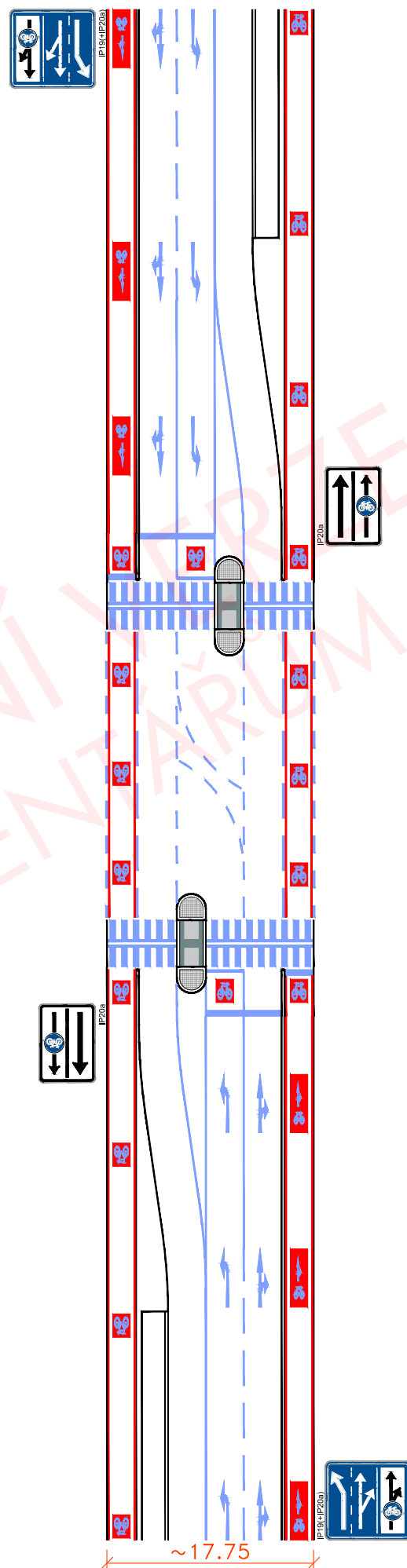
průběh liniových opatření (v křižovatce a navazujících úsecích) – příklady variant provedení

poznámka: uvedené šířky jsou pouze orientační pro porovnání relativní prostorové náročnosti v ideálním přímém průběhu (bez dalšího rozšíření JP ve směrových obloucích apod.)



/ SAMOSTATNÉ JEDNOSMĚRNÉ CYKLOPÁSY – ZÚŽENÉ (1JP, se zvýrazněním)

~ oproti řešení bez cyklo celkové rozšíření profilu + cca 4,00 m (ve směrových obloucích bez úspory / nutné další rozšíření; nezbytné zohlednit průjezd vozidel IZS)



/ SAMOSTATNÉ JEDNOSMĚRNÉ CYKLOPÁSY – STANDARDNÍ (2JP, se zvýrazněním)

~ oproti řešení bez cyklo celkové rozšíření profilu + cca 5,50 m (ve směrových obloucích bez úspory / nutné další rozšíření; nezbytné zohlednit průjezd vozidel IZS)

IV. SSZ, křižovatky a návaznosti (uspořádání) – průběh liniových opatření

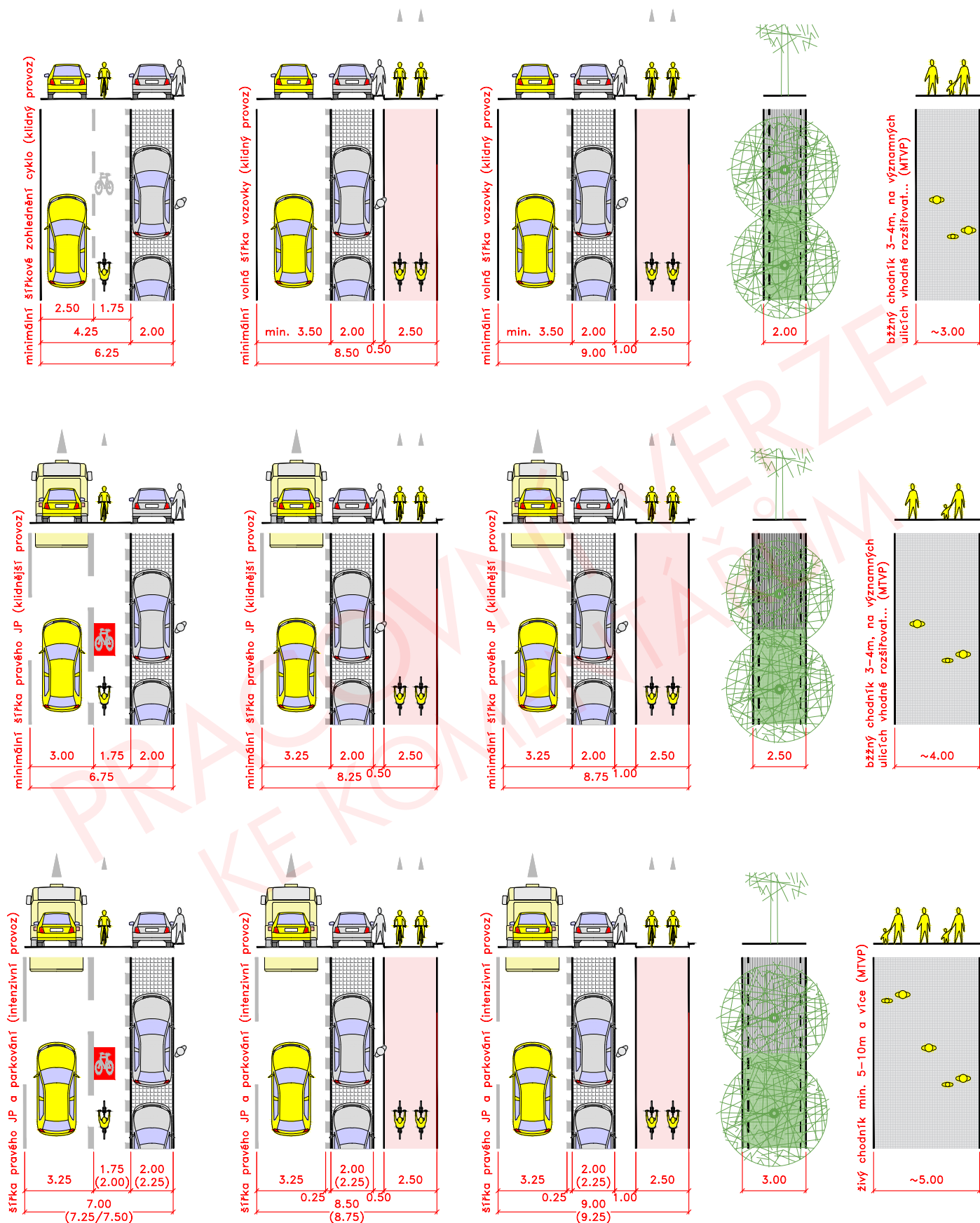
uspořádání a skladebnosti – modelové příklady a porovnání variant provedení

IV. SSZ, křižovatky a návaznosti (uspořádání) – skladebnosti (modelové příklady a porovnání variant provedení)



poznámka: uvedené šířky jsou pouze orientační pro porovnání relativní prostorové náročnosti v ideálním přímém průběhu (bez dalšího rozšíření JP ve směrových obloucích, s nutností posouzení průjezdu vozidel IZS, uložení IS apod.)

uspořádání a skladebnosti – modelové příklady a porovnání variant provedení



poznámka: uvedené šířky jsou pouze orientační pro porovnání relativní prostorové náročnosti v ideálním přímém průběhu (bez dalšího rozšíření JP ve směrových obloucích, s nutností posouzení průjezdu vozidel IZS, uložení IS apod.)

TP 179

dílčí revize a doplnění

PRACOVNÍ VERZE
KE KOMENTÁŘŮM

V.

V. TP 179 – dílčí revize a doplnění

TP 179 / kap. 4.1.3 / znění platné od 2017-06

4.1.3 Šířkové zohledňování provozu jízdních kol ve společném provozu

Obrázek 8 – Šířka vozovky (mezi obrubami) a její vliv na provoz jízdních kol a ostatních (osobních) vozidel

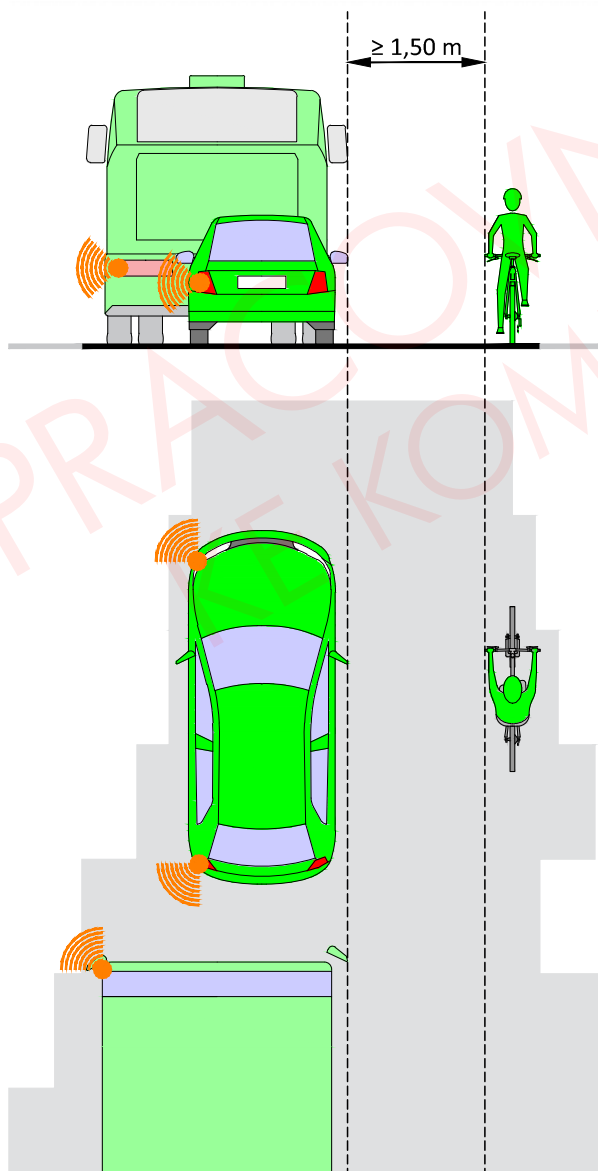
Pokud je na komunikaci více souběžných jízdních pruhů nebo jsou komunikace či jízdní pruh dostatečně široké ($\geq 3,75$ m, resp. 4,25 m u podélného stání), mohou ostatní vozidla bezpečně míjet jízdní kola v rámci jízdního pruhu nebo vybočením či přerazením do sousedního jízdního pruhu.

LEGISLATIVNÍ ZMĚNA – zákon 361/2000 Sb. / znění platné od 1. 1. 2022

§ 17 Předjíždění

(2) Řidič, který při předjíždění vybočuje ze směru své jízdy, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním. Řidič musí dát znamení o změně směru jízdy při předjíždění cyklisty.

(6) Při předjíždění cyklisty je řidič motorového vozidla povinen dodržet bezpečný boční odstup. Bezpečným bočním odstupem při předjíždění cyklisty se rozumí vzdálenost mezi nejbližšími okraji motorového vozidla, přípojného vozidla nebo nákladu a jízdního kola, přívěsného vozíku nebo cyklisty nejméně 1,5 m. V místě s nejvyšší dovolenou rychlostí nepřevyšující 30 km.h⁻¹ je vzdálenost bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty podle věty druhé nejméně 1 m.



BEZPEČNÝ BOČNÍ ODSTUP PŘI PŘEDJÍŽDĚNÍ CYKLISTY

poznámka: v místě s nejvyšší dovolenou rychlostí ≤ 30 km/h je vzdálenost bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty nejméně 1 m

celková šířka vozovky
/ možnosti bezpečného předjíždění cyklisty
v dané šířce vozovky (vč. zpevněné krajnice)

3,50 m
/ bezpečné předjíždění cyklisty automobilem zcela vyloučeno,
nutná jízda za sebou, resp. objíždění cyklisty (při zastavení)

4,00 m
/ v ideálních podmínkách (stav povrchu a krajnic, bez obrub apod.)
může cyklista umožnit předjetí osobním vozidlem opatrným najetím
ke kraji vozovky bez jakéhokoliv dalšího manévrovacího prostoru

4,25 m
/ v ideálních podmínkách (stav povrchu a krajnice, bez obruby apod.)
může cyklista umožnit předjetí osobním vozidlem jízdou při kraji vozovky
s bočním odstupem v rámci přímo navazující nepevněné krajnice

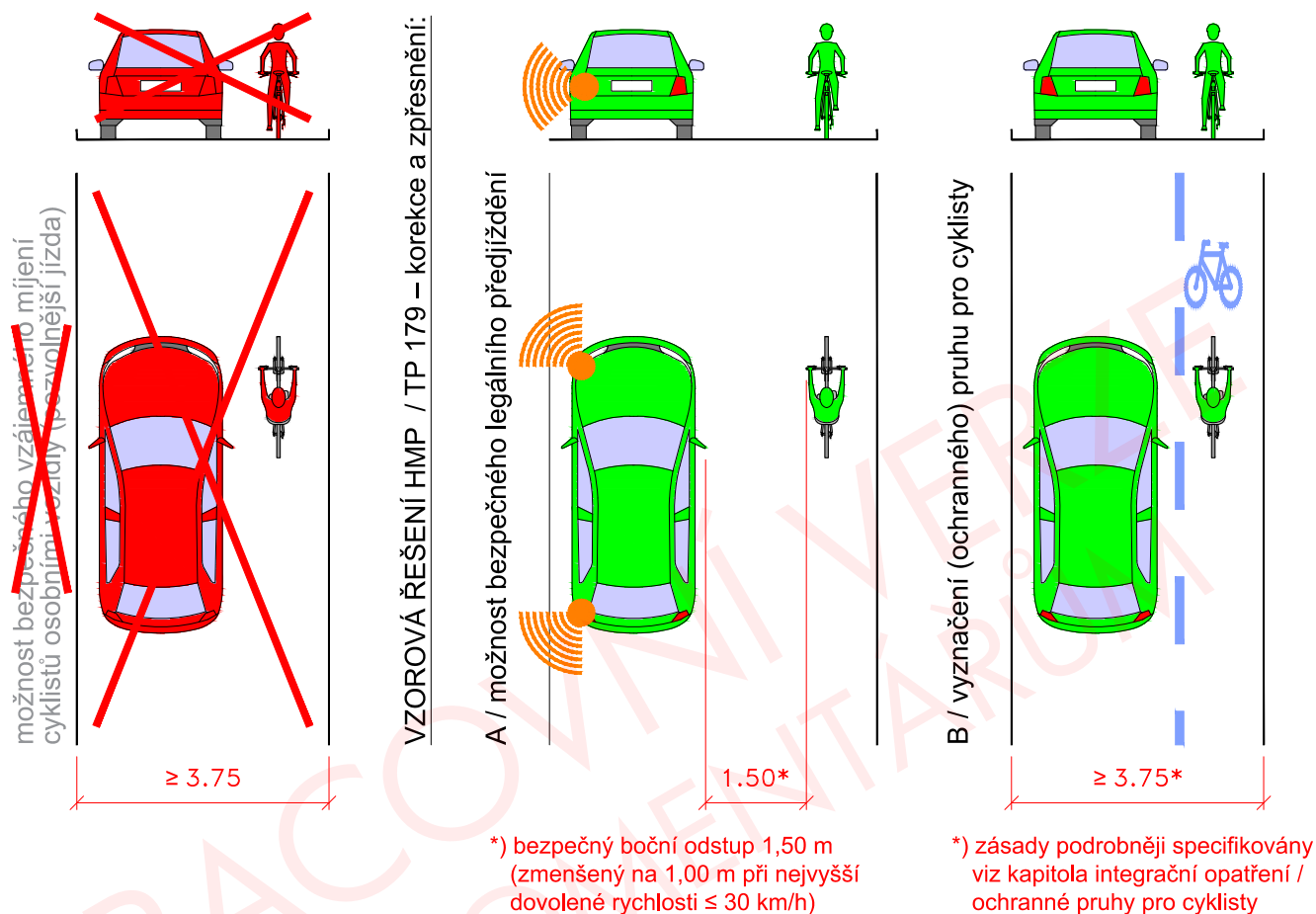
5,00 m
/ plynulé předjíždění cyklisty osobními vozidly a dodávkami
se zachováním základního bočního odstupu cyklisty od kraje vozovky

5,00 m
/ v ideálních podmínkách (stav povrchu a krajnice, bez obruby apod.)
může cyklista umožnit předjetí rozměrným vozidlem opatrným najetím
ke kraji vozovky bez jakéhokoliv dalšího manévrovacího prostoru

6,00 m
/ plynulé předjíždění cyklisty všemi vozidly
se zachováním základního bočního odstupu cyklisty od kraje vozovky

6,50 m
/ běžná minimální šířka dvoupřuhové vozovky dle ČSN
(2x 3,25m, resp. 2x 3,00m + 2x 0,25m vodící proužek)

obrázek s celkovými šířkami vozovky a popisem provozních souvislostí při nejvyšší dovolené rychlosti > 30 km/h; při nejvyšší dovolené rychlosti ≤ 30 km/h (tj. s min. BO 1,0m místo 1,5 m) jsou hodnoty šířek o 0,50 m menší

VZOROVÁ ŘEŠENÍ HMP**/ TP 179 kap. 4.1.3 – korekce a zpřesnění s ohledem na ZMĚNY LEGISLATIVY:**

Obrázek 8 – aktualizace, resp. nahrazení levého obrázku $\geq 3,75$ m dvojicí nových obrázků pro danou situaci

Pokud je na komunikaci více souběžných jízdních pruhů nebo je komunikace dostatečně široká, mohou ostatní vozidla bezpečně předjíždět jízdní kola souběžným jízdním pruhem nebo zbývající částí vozovky tak, aby byl dodržen zákonný boční bezpečnostní odstup.

Pokud je jízdní pruh (resp. celková volná šířka vozovky pro daný směr jízdy) $\geq 3,75 / 4,00$ m (resp. 4,25 m u podélného stání), je při nejvyšší dovolené rychlosti ≤ 50 km/h zpravidla vhodné nahrazení společného provozu vyznačením ochranných jízdních pruhů pro cyklisty tak, aby alespoň většina dvoustopých vozidel mohla cyklistu v dané šířce bezpečně plynule legálně míjet v rámci souběžného jádrového jízdního pruhu. (jedná se o jízdu v pruzích, nikoliv předjíždění)

TP 179 – dílčí revize a doplnění

TP 179 / kap. 4.2.2 / znění platné od 2017-06

4.2 Integrovaná opatření cyklistické dopravy

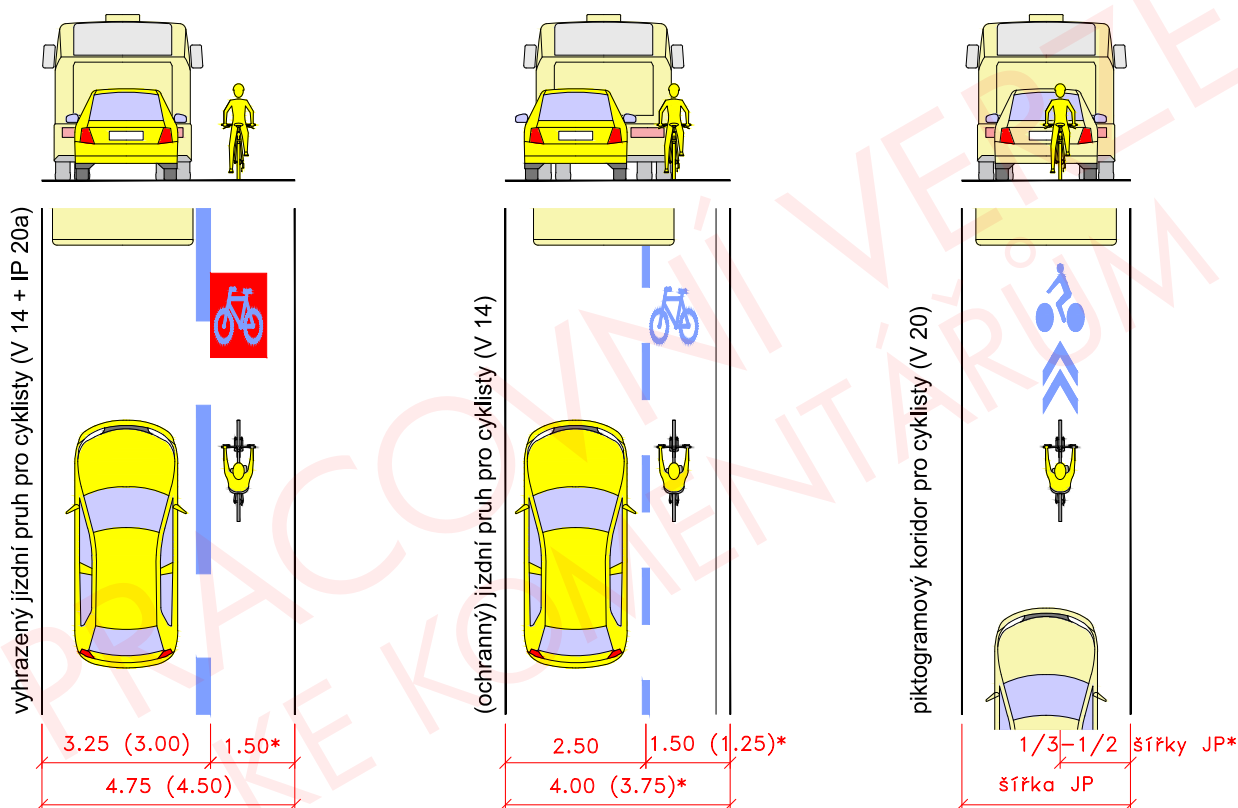
4.2.2 Skladebnost

Obrázek 11 – Základní (minimální) prostorové nároky integrovaných opatření pro cyklisty podél obruby (nebo volného prostoru)

Obrázek 12 – Základní (minimální) prostorové nároky integrovaných opatření pro cyklisty u podélného stání

VZOROVÁ ŘEŠENÍ HMP

/ TP 179 / kap. 4.2.2 / – korekce a zpřesnění s ohledem na ZPĚTNOU VAZBU Z PRAXE:



***) menší BO je standardně nepřipustný;**
lokální snížení šířky VJP+BO lze až na 1,25 m jen zcela výjimečně ve zvláště odůvodněných případech, kdy jsou již ostatní šířky a počet JP nepodkročitelné:
– bodové zúžení vozovky, které by jinak narušilo kontinuitu cyklistického VJP
– vyznačení alespoň krátkého VJP ve stísněných poměrech u SSZ tam, kde je žádoucí užití cyklistického návěstidla

***) přednostně se užívá základní šířka BO;**
užití šířky JP min. 3,75 m / min. 1,25 m (tj. snížení BO až na min. 0,25 m) je vhodné jen v odůvodněných případech, pokud nelze zajistit alespoň základní skladebnost 2,50 + 1,50 = 4,00 m a daný kontext přitom není vhodný pro jízdu všech vozidel s jízdními koly za sebou (zvýšené riziko těsného předjíždění atd.)
Rozšiřování jádrového JP při menší než základní šířce BO je zcela nepřipustné !

***) V20 se liniově užívá pro naznačení jízdy na kole s ostatními vozidly za sebou pouze v úzkém JP nebo při kolizní šířce;**
– osa symbolů V20 se standardně dává do 1/3 až 1/2 šířky JP (tj. cca 1,00 – 1,75 m) od pravého okraje tak, aby cyklista nebyl naváděn blízko ke kraji a nedocházelo tak k pokusům o nebezpečné a nelegální těsné předjíždění dvoustopými vozidly
– v případě šířky JP 4,00 m a více se již standardně užívá ochranný cyklopruh, nikoliv V20 (odlišná práva a povinnosti)

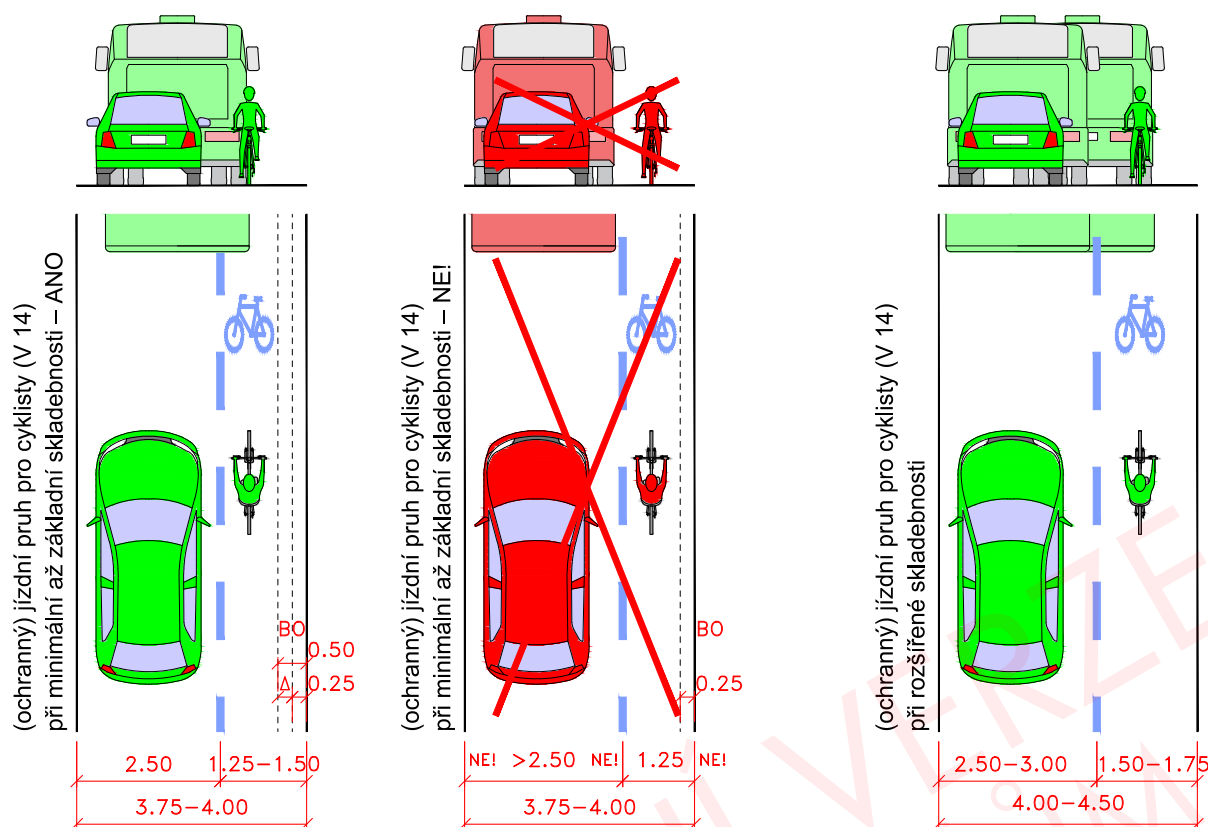
Obrázek 11 – Základní (minimální) prostorové nároky integrovaných opatření pro cyklisty podél obruby (nebo volného prostoru)

- u vyhrazeného pruhu pro cyklisty standardně nepřipouštěna možnost minimálního BO (uvedené výjimky)
- u ochranného pruhu pro cyklisty důraz na užití základní skladebnosti a zákaz nebezpečné skladebnosti
- u piktogramového koridoru pro cyklisty zpřesněn bezpečný způsob vyznačování a (ne)vhodné situace užití

Obrázek 12 – Základní (minimální) prostorové nároky integrovaných opatření pro cyklisty u podélného stání

- u piktogramového koridoru pro cyklisty analogicky k úpravě obr. 11 (tj. s hodnotami cca 1,25-2,00 m)

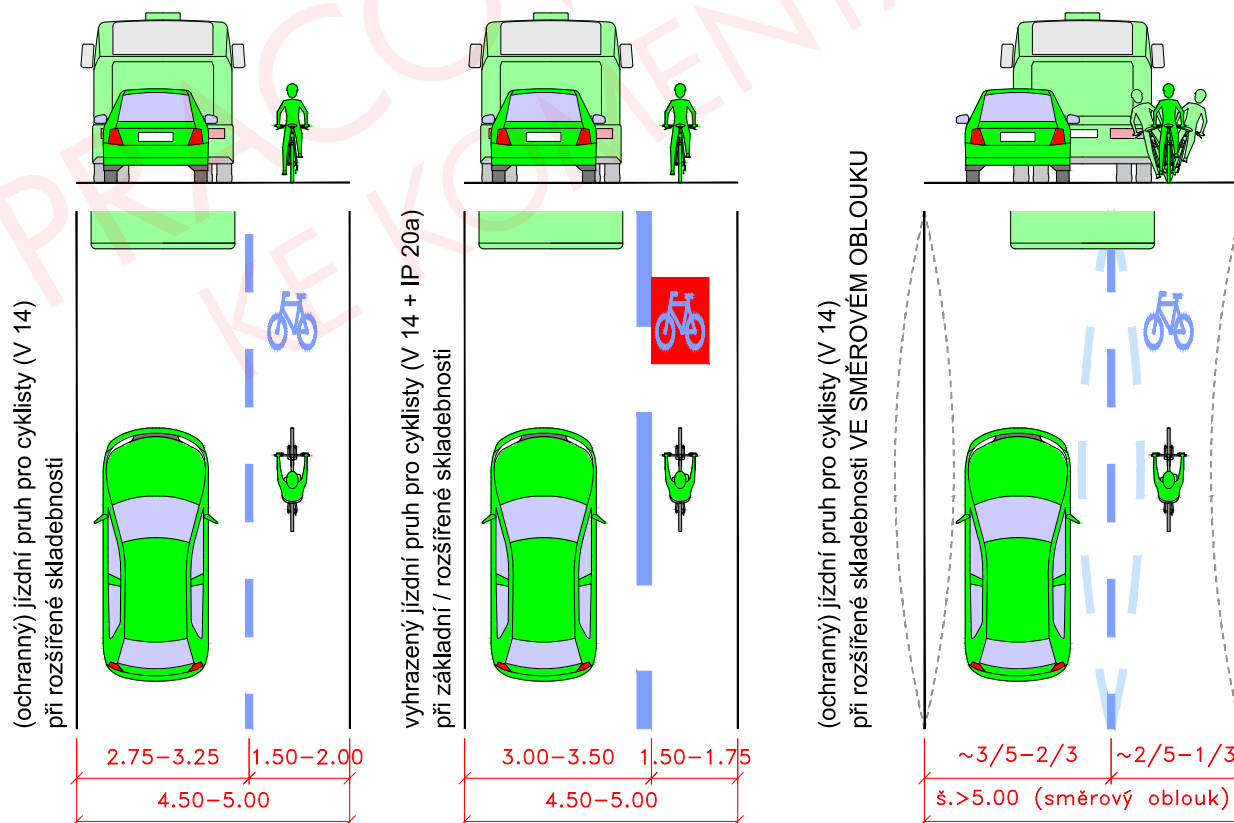
TP 179 – dílčí revize a doplnění



Před dosažením základní skladebnosti se vždy rozšiřuje BO u cyklistického pruhu, jádrový JP zůstává přesně 2,50 m.

Rozšiřování jádrového JP při menší než základní šířce BO je zcela nepřijatelné!

Při rozšířené skladebnosti se zvětšují šířky jádrového JP a cyklistického JP s BO dle kontextu (zejména intenzity, sklon atd.); nesmí navádět k těsnému míjení cyklisty rozměrnými vozidly (zejm. směrový oblouk)



V daných prostorových limitech může být dle kontextu vhodnější užití jízdního pruhu pro cyklisty ochranného nebo vyhrazeného (zajištění kontinuity, zvětšení BO atd.); s ohledem na odlišnou šířku a detail kótování čar obou cyklopruhů se v dané situaci zpravidla umísťuje čára ochranného pruhu o 0,25 m více vlevo než u vyhrazeného, symbol V14 se u rozšířené skladebnosti umísťuje dále od čáry na osu cykloprůjezdu; nesmí navádět k těsnému míjení cyklisty rozměrnými vozidly (zejm. směrový oblouk)

V rozšířeném JP (zpravidla ve směrovém oblouku) se zpravidla udržuje rovnoměrné přerozdělení jeho šířky v poměru **jádrový:cyklistický JP 3:2 až 2:1**, a to včetně plynulého průběhu u návaznosti; VDZ má navádět k jízdě na kole a rozměrných vozidel za sebou, nikoliv k těsnému míjení a „zavření“ cyklisty

TP 179 – dílčí revize a doplnění

TP 179 / kap. 4 + 4.4.3.5 + související obrázky / znění platné od 2017-06

4.4 Vyhrazený pruh pro cyklisty

Obrázek 17 – Vyhrazený pruh pro cyklisty

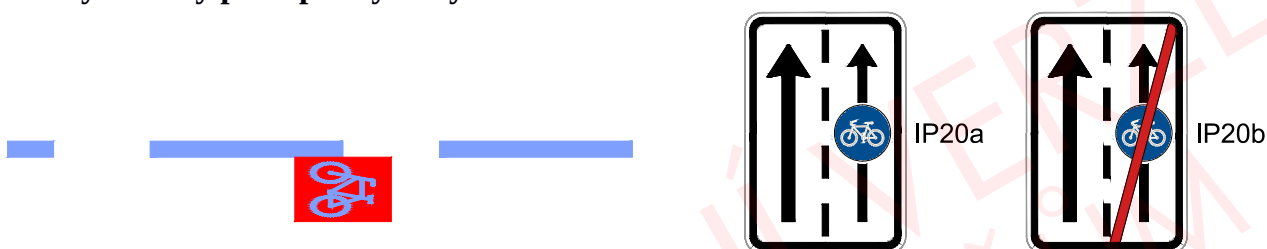
4.4.3.5 Červené zvýraznění vyhrazeného pruhu pro cyklisty

Pro zvýšení viditelnosti symbolů jízdního kola (V 14) lze užívat červené zvýraznění obdélníkového tvaru. U základní velikosti symbolu jízdního kola $0,85 \times 1,0$ m jsou rozměry červeného pole $1,0 \times 1,5$ m.

VZOROVÁ ŘEŠENÍ HMP

/ TP 179 / kap. 4 + 4.4.3.5 + související obrázky – „PRAŽSKÝ (NAD)STANDARD“

4.4 Vyhrazený pruh pro cyklisty



Obrázek 17 – Vyhrazený pruh pro cyklisty

4.4.3.5 Červené zvýraznění vyhrazeného pruhu pro cyklisty

Pro zvýšení viditelnosti symbolů jízdního kola (V 14) se vždy standardně užívá červené zvýraznění obdélníkového tvaru (s případnou výjimkou dočasného provizorního vyznačení apod.).

U základní velikosti symbolu jízdního kola $0,85 \times 1,0$ m jsou rozměry červeného pole $1,0 \times 1,5$ m.

(tento standard červeného zvýrazňování symbolů V14 se v HMP metodicky nastavil v roce 2009 a svůj význam má nadále i v kontextu zavedení ochranných pruhů pro cyklisty pro snadnou názornou intuitivní rozlišitelnost běžnými uživateli; v pracovní verzi TP 179 byl tento „pražský standard“ původně uvažován jako základní standard i na národní úrovni, avšak během projednávání v roce 2016 byl ponížen pouze na zvýrazňování kritických míst s tím, že si každá obec na svém území sama rozhodne o zvýšení rozsahu zvýrazňování VJP nad rámec „národního minima“ dle vlastních preferencí a možností)

Na území HMP mají být všechny níže uvedené obrázky v TP 179 s vyobrazením vyhrazených pruhů pro cyklisty vždy navrženy a realizovány s obdélníkovým červeným zvýrazněním symbolů V14 (resp. V14+V9a v řazení):

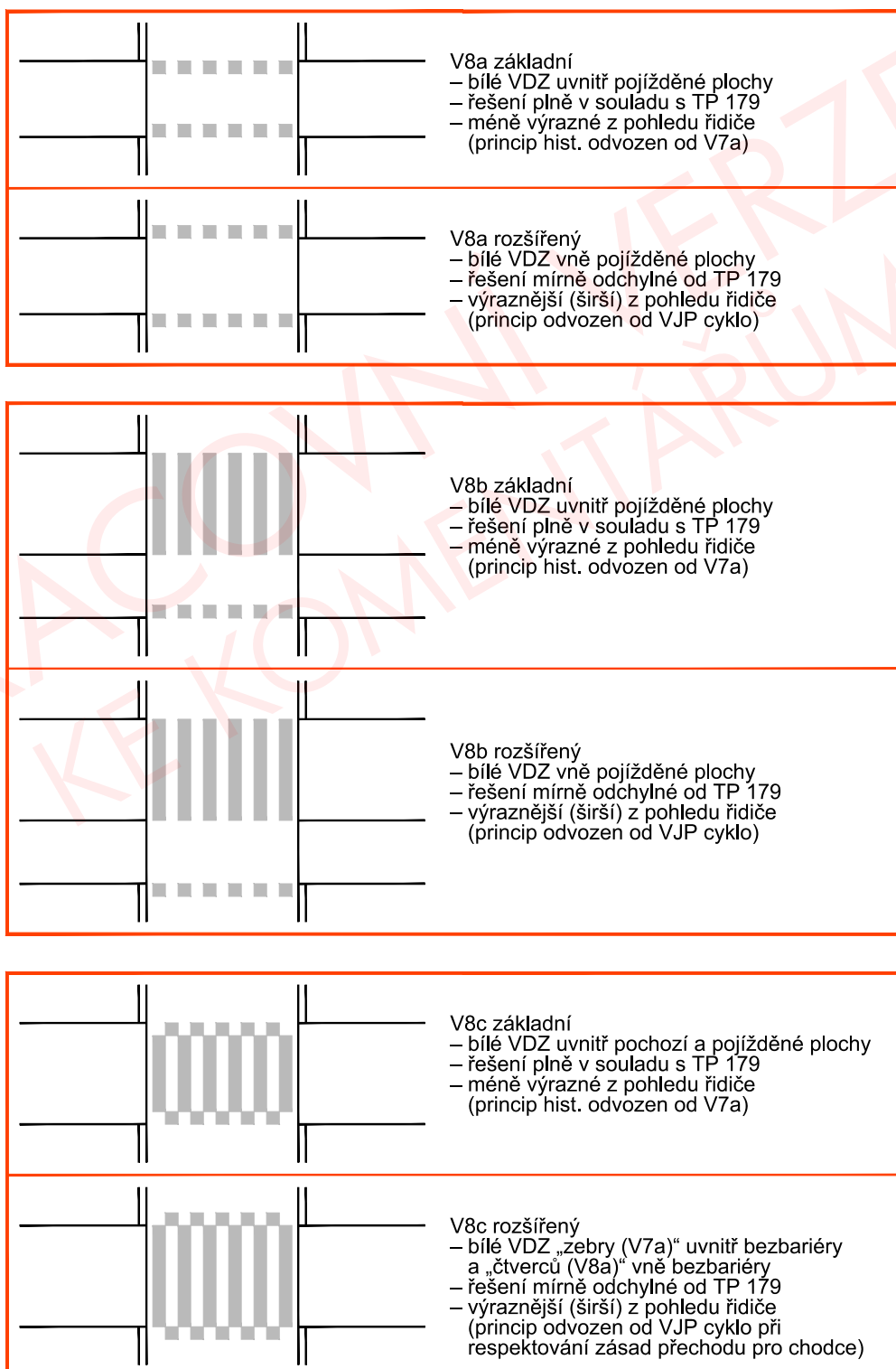
- Obrázek 9 – Detail vyznačení cyklistických integračních opatření a boční bezpečnostní odstupy
- Obrázek 17 – Vyhrazený pruh pro cyklisty
- Obrázek 10 – Srovnání základních liniových integračních opatření pro cyklisty ve vozovce (u obruby / u podélného parkování / u vjezdu / v křižovatce)
- Obrázek 11 – Základní (minimální) prostorové nároky integračních opatření pro cyklisty podél obruby (nebo volného prostoru)
- Obrázek 12 – Základní (min.) prostorové nároky integračních opatření pro cyklisty u podélného stání
- Obrázek 17 – Vyhrazený pruh pro cyklisty
- Obrázek 27 – Zohlednění cyklistického provozu v řadicích pruzích
- Obrázek 54 – Zohledňování cyklistického provozu v jednosměrné vozovce šířky 3,00–6,00 m
- Obrázek 55 – Zohledňování cyklistického provozu v jednosměrné vozovce šířky 5,50–8,00 m
- Obrázek 56 – Příklady kompromisních úprav v zúžených místech pozemních komunikací

VZOROVÁ ŘEŠENÍ HMP**/ TP 179 / kap. 5.5 + související obrázky – „PRAŽSKÝ (NAD)STANDARD“**

ke kapitole 5.5 Přejezd pro cyklisty (5.5.1-5.5.4), souvisejícím textům a obrázkům č. 29, 30, 31 a 32

VDZ přejezdu pro cyklisty (V8a, V8b, V8c) lze vyznačit v rozšířeném provedení tak, že jsou bílé čtverce 0,5 x 0,5 m umístěny vně plochy bezbariérové vazby pro pohyb (tj. v odlišném provedení oproti TP179):

- opticky výraznější (širší) provedení z pohledu řidiče (obdobně jako u VJP cyklo)
- vizuálně nezužuje pás průjezdu cyklistů, vždy nutné jednotné provedení všech konců
- vhodné v případě, že rozšíření VDZ nebrání místní podmínky (kolize s jiným DZ atd.)
- rozšíření VDZ přejezdu nenahrazuje požadavky na jeho šířku včetně bezbariéry (zejména v případě minimálních šířkových požadavků u SSZ, viz TP81, dodatek č.1)



TP 179 – dílčí revize a doplnění

TP 179 / kap. 6.4 + 6.4.3.1 / znění platné od 2017-06

6.4 Cykloobousměrky

6.4.3.1 Případy užití vodorovného dopravního značení

V zónách 30:

- vyznačení cykloobousměrky není vždy nutné, vhodnost závisí na místních podmínkách;
- piktogramový koridor pro cyklisty lze užít v oblasti křižovatek (při zohlednění a zachování psychologického působení předností v jízdě, zpravidla přednosti zprava), příčných vazeb (např. napojení vjezdů) nebo na méně přehledných místech (například směrový oblouk);
- využití protisměrného jízdního pruhu pro cyklisty má být omezeno na odůvodněné případy, zejména v rámci napojení či průběhu cykloobousměrky v křižovatce hlavní a vedlejší komunikace (zpravidla na rozhraní zóny 30) nebo na nepřehledných místech (zatáčka).

Obrázek 60 – Cykloobousměrky – přehled opatření a šířkových uspořádání

Obrázek 61 – Příklady možných řešení doplnění cykloobousměrek v různých situacích (v rámci ucelené oblasti)

VZOROVÁ ŘEŠENÍ HMP

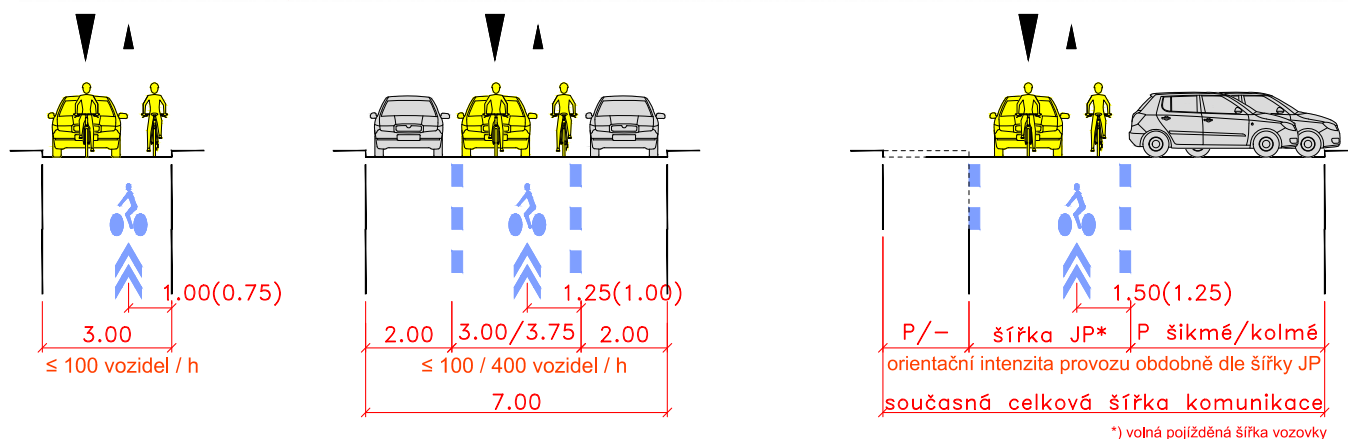
/ TP 179 / kap. 6.4 + 6.4.3.1 / – zpřesnění s ohledem na ZPĚTNOU VAZBU Z PRAXE:

6.4 Cykloobousměrky

6.4.3.1 Případy užití vodorovného dopravního značení

V zónách 30:

- vyznačení cykloobousměrky není vždy nutné, vhodnost závisí na místních podmínkách;
- piktogramový koridor pro cyklisty se užívá především v oblasti křižovatek (při zohlednění a zachování psychologického působení předností v jízdě, zpravidla přednosti zprava), příčných vazeb (např. napojení vjezdů) nebo na méně přehledných místech (například směrový oblouk), ale dle kontextu také rovnoměrně v průběhu celého úseku, a to při jakékoliv šířce vozovky;
- využití protisměrného jízdního pruhu pro cyklisty má být omezeno na odůvodněné případy, zejména v rámci napojení či průběhu cykloobousměrky v křižovatce hlavní a vedlejší komunikace (zpravidla na rozhraní zóny 30) nebo na nepřehledných místech (zatáčka).



Obrázek 60 – doplnění poslední kategorie ≤ 30 km/h o vyobrazené příklady společného provozu s užitím V20

Obrázek 61 – doplňující komentář: „u všech vyobrazených cykloobousměrek tam, kde je společný provoz bez užití protisměrných pruhů pro cyklisty, lze doplnit V20 (zejména při vyšší intenzitě provozu a při zavádění)“

TP 179 / kap. 6.4 / znění platné od 2017-06**6.4 Cykloobousměrky****6.4.2 Označení**

Každá cykloobousměrka musí být označena svislým dopravním značením:

- standardně se používají dodatkové tabulky „Jízda cyklistů v protisměru“ (E 12a) a „Vjezd cyklistů v protisměru povolen“ (E 12b), které se doplňují pod značky „Jednosměrný provoz“ (IP 4b, případně IP 4a) a „Zákaz vjezdu všech vozidel“ (B 2);
- pokud je v protisměru povolen vjezd i jiným vozidlům (např. veřejné dopravy – MHD), používá se přednostně grafika vyobrazení s šipkami a symboly obdobně jako u E 12a a E 12b a dodatkové tabulky jsou stanoveny jako „Text nebo symbol“ (E 13).

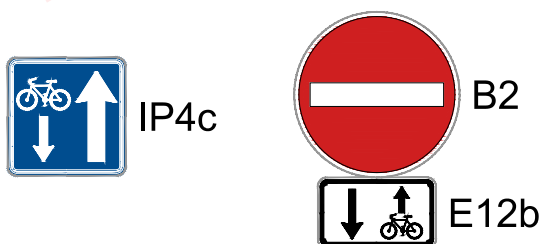
Obrázek 58 – Svislé dopravní značení pro jednosměrné komunikace s protisměrným cyklistickým provozem

Obrázek 61 – Příklady možných řešení doplnění cykloobousměrek v různých situacích (v rámci ucelené oblasti)

VZOROVÁ ŘEŠENÍ HMP**/ TP 179 kap. 5 – korekce a zpřesnění s ohledem na ZMĚNY LEGISLATIVY:****6.4 Cykloobousměrky****6.4.2 Označení**

Každá cykloobousměrka musí být označena svislým dopravním značením:

- standardně se používají značky „Jednosměrný provoz s povoleným provozem cyklistů v protisměru“ (IP 4c) a **dodatkové tabulky „Vjezd cyklistů v protisměru povolen“ (E 12b), které se doplňují pod značky „Zákaz vjezdu všech vozidel“ (B 2); **dodatková tabulka E12a se užívá v upravené podobě jen v sestavě s obdélníkovou značkou „Jednosměrný provoz“ (IP 4a)****
- pokud je v protisměru povolen vjezd i jiným vozidlům (např. veřejné dopravy – MHD), používá se přednostně grafika vyobrazení s šipkami a symboly obdobně jako u E 12a a E 12b a dodatkové tabulky jsou stanoveny jako „Text nebo symbol“ (E 13).



Obrázek 58 – Svislé dopravní značení pro jednosměrné komunikace s protisměrným cyklistickým provozem

- sestava značek IP4b+E12a se nahrazuje pomocí IP4c (sestava B2+E12b zůstává bez úprav)



Obrázek 61 – Příklady možných řešení doplnění cykloobousměrek v různých situacích (v rámci ucelené oblasti)

- všechny značky IP4b+E12a se nahrazují pomocí IP4c a všechny IP10a+E13 pomocí nových IP10a (s cyklo)

vyhláška
č. 294/2015 Sb.
/ vybrané změny
(od 1.7.2025)

PRACOVNÍ VERZE
KE KOMENTÁŘŮM

VI.

VI. Vyhláška č. 294/2015 Sb. / vybrané změny

/ umisťování ODZ cyklo

§ 2

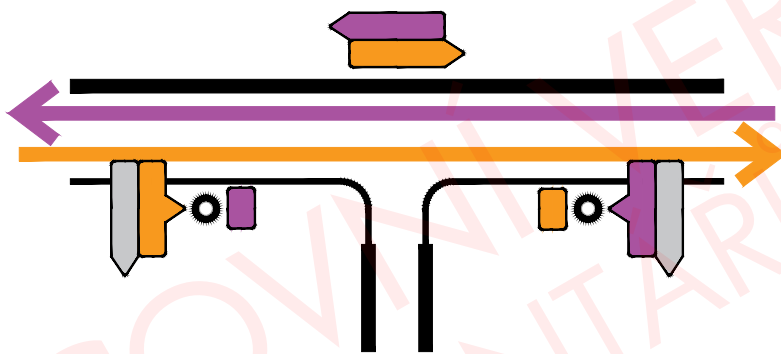
Umístění svislých dopravních značek

(1) Svislé dopravní značky se umísťují tak, aby byly pro účastníky provozu na pozemních komunikacích, pro které jsou určeny, včas a z dostatečné vzdálenosti viditelné.

(2) Svislé dopravní značky se umísťují při pravém okraji pozemní komunikace nebo nad vozovkou; pro zdůraznění jejich významu mohou být značky nacházející se při pravém okraji pozemní komunikace zopakovány i při levém okraji pozemní komunikace. Je-li to v takovém případě účelné, nebo je-li to stanoveno v příloze k této vyhlášce, mohou být informativní značky směrové umístěny i jinde než při pravém okraji pozemní komunikace.

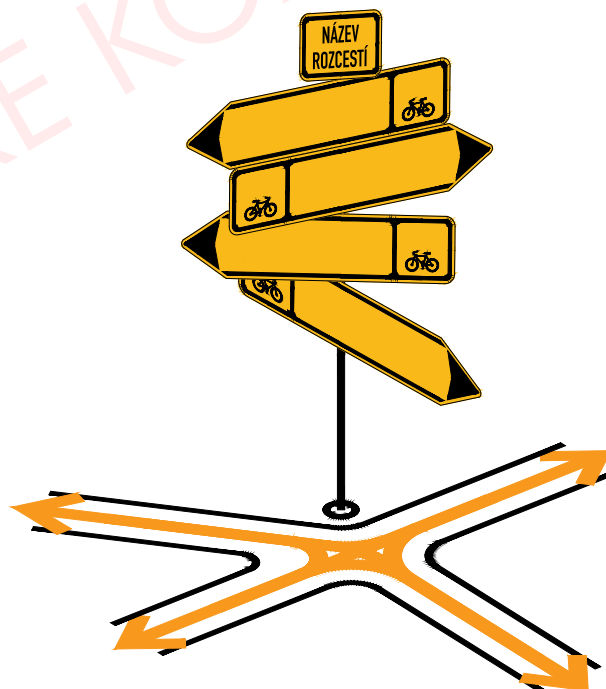
ZMĚNA – NOVINKA:

směrové cyklistické orientační dopravní značení („ODZ cyklo“) lze umísťovat nejen při pravém okraji pozemní komunikace nebo nad vozovkou, ale i jinde, je-li to v daném kontextu účelné – zejména z důvodu lepší viditelnosti, stísněných poměrů apod.



PŘÍKLAD – STÍSNĚNÉ POMĚRY, POTVRZOVACÍ ZNAČKY apod.

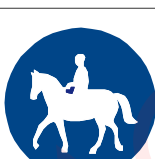
- značky ODZ cyklo mohou být na křižovatce tvaru T umístěny čelně vůči bočnímu rameni, tj. za průběžnou komunikací
- před křižovatkou lze umístit vlevo ve směru jízdy, pokud je nelze umístit vpravo ve směru jízdy, byly by hůře viditelné atd.
- za křižovatkou lze potvrzovací ODZ umístit vlevo např. i z důvodu minimalizace počtu sloupků, není-li to na úkor viditelnosti



PŘÍKLAD – CENTRÁLNÍ ROZCESTNÍK

- zejména v případě křížení či křižovatky více dopravně-rekreačních a cykloturistických tras lze umístit veškeré ODZ cyklo na jeden centrální sloupek, není-li to na úkor bezpečnosti a plynulosti provozu, resp. komfortu a standardu daných cyklotras

V příloze č. 4 položky č. C 8a, C 9a, C 10a a C 11a znějí:

C7a		Stezka pro chodce <u>Značka označuje stezku pro chodce.</u>
C8a		Stezka pro cyklisty <u>Značka označuje stezku pro cyklisty.</u>
C9a		Stezka pro chodce a cyklisty společná <u>Značka označuje stezku pro chodce a cyklisty, na které není oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty.</u>
C10a		Stezka pro chodce a cyklisty dělená <u>Značka označuje stezku pro chodce a cyklisty, na které je oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty. Umístění symbolů vyjadřuje skutečné uspořádání pruhů pro chodce a pro cyklisty.</u>
C11a		Stezka pro jezdce na zvířeti <u>Značka označuje stezku pro jezdce na zvířeti.</u>

ZMĚNA – NOVINKA:

texty byly výrazně zjednodušeny a zpřehledněny, vyhláška pouze propojuje textové označení daného režimu s příslušnou grafikou značky, bez určování jakýchkoli práv a povinností

Pro navrhování infrastruktury tak platí jednoznačně pouze úprava dle zákona 361/2000 Sb.:

„Je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen jich užít v daném místě a směru, ledaže by tím mohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích.“)

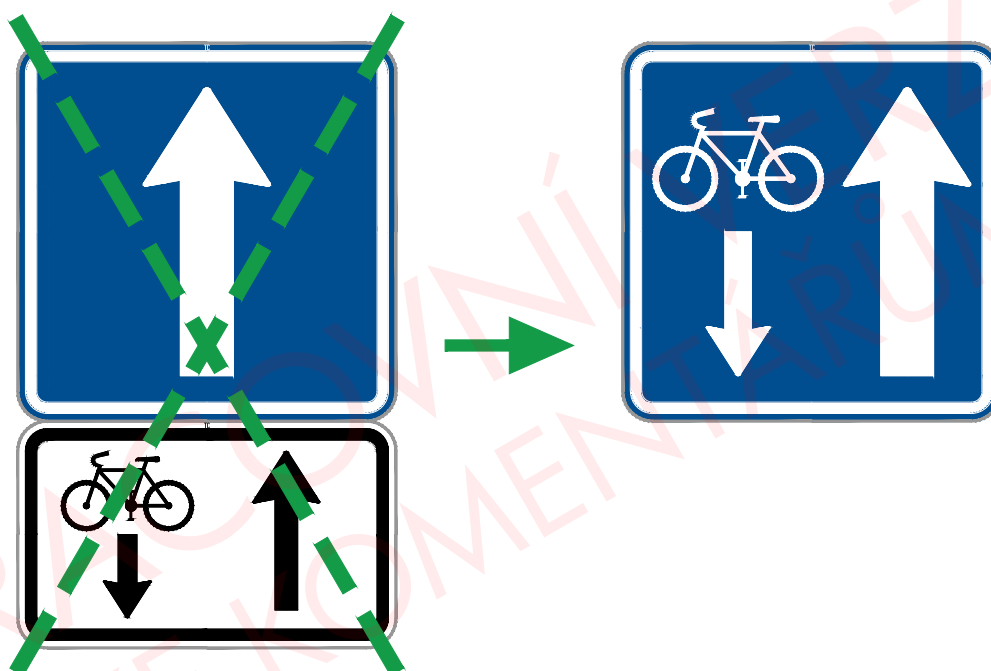
vyhláška č. 294/2015 Sb. / vybrané změny (od 1.7.2025) / CYKLOOBOUSMĚRKY

V příloze č. 5 se za položku č. IP 4b vkládá nová položka č. IP 4c, která zní:

IP4c		Jednosměrný provoz s povoleným provozem cyklistů v protisměru <u>Značka označuje směr jízdy vozidel na jednosměrné pozemní komunikaci a označuje povolený vjezd cyklistů v protisměru.</u>
------	---	---

ZMĚNA – NOVINKA:

nová značka IP 4c se užívá pro označení vjezdu do cykloobousměrky místo kombinace značek IP4b+E12a



označení:

„IP4b + E13“

„IP4c“

PROVÁDĚNÍ

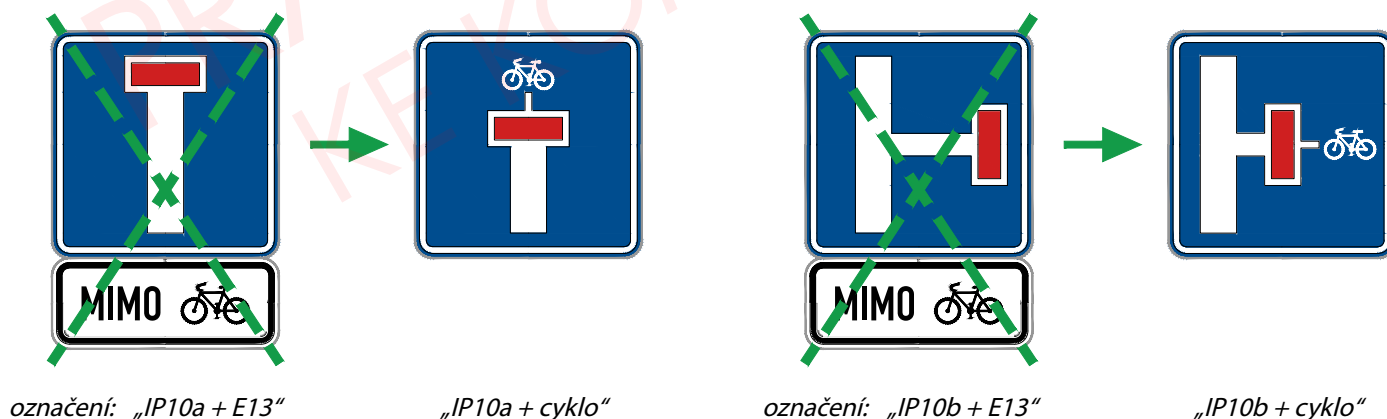
- u nových realizací cykloobousměrek se standardně užívá značka IP4c
- u starších realizací (před 1.7.2025) se postupně původní kombinace IP4b+E12a nebo IP4b+E13 nahrazují pomocí IP4c
- pokud je v protisměru povolen také vjezd dalších vozidel, užívá se zpravidla kombinace SDZ IP4b + E13 (s uvedením symbolu jízdního kola na dodatkové tabulce spolu s dalším textem a symboly)
- ve specifických případech může být výjimečně užito odlišné DZ v souladu s technickými podmínkami (například u vícepruhové komunikace s fyzickým oddělením protisměrného cyklistického pásu v celé délce úseku atd.)

V příloze č. 5 položky č. IP 10a a IP 10b znějí:

IP10a		Slepá pozemní komunikace Značka označuje pozemní komunikaci, která dále končí nebo po které nelze dále pokračovat v jízdě. <u>Značku lze užít také pro označení pozemní komunikace, po které nelze dále pokračovat v jízdě s výjimkou cyklistů.</u>
IP10b		Návěst před slepou pozemní komunikací Značka označuje návěst před pozemní komunikací, která dále končí nebo po které nelze dále pokračovat v jízdě. <u>Značku lze užít také jako návěst před pozemní komunikací, po které nelze dále pokračovat v jízdě s výjimkou cyklistů.</u>

ZMĚNA – NOVINKA:

značky IP10a a IP10b u komunikací, které nejsou slepé pro jízdu na kole, se užívají s vyobrazením této informace přímo na značce, bez nutnosti užívat značku v sestavě s doplněním samostatné značky dodatkové tabulky E13

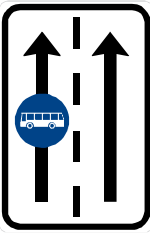
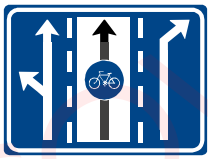


PROVÁDĚNÍ

- u nových realizací se standardně užívají nové značky IP10a a IP10b se sdruženou informací s cykloprůjezdem přímo na značce
- u starších realizací (před 1.7.2025) se postupně původní kombinace IP10a+E13 nebo IP10b+E13 nahrazují novými IP10a a IP10b
- pokud je u slepé komunikace umožněn průjezd dalším vozidlem, užívá se zpravidla kombinace SDZ IP10a/ IP10b bez cyklo + E13 (s uvedením symbolu jízdního kola na dodatkové tabulce spolu s dalším textem a symboly)

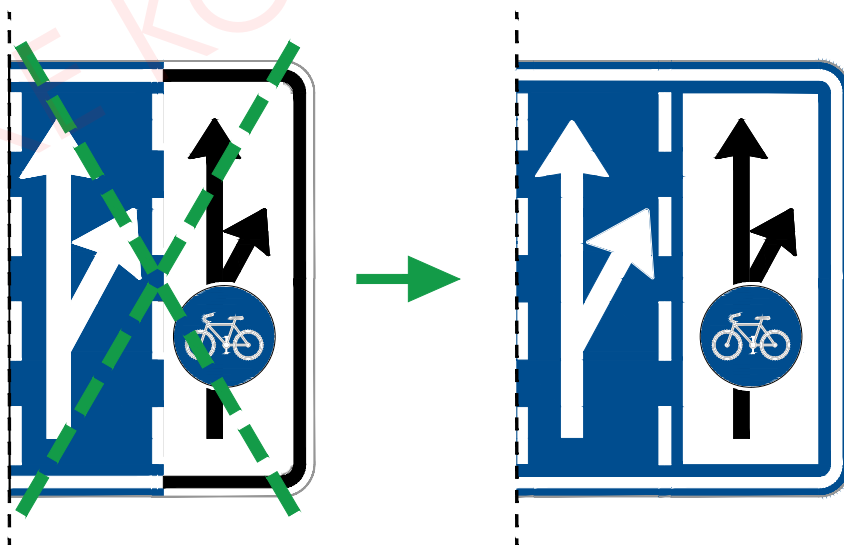
vyhláška č. 294/2015 Sb. / vybrané změny (od 1.7.2025) / IP20a vložená do IP19 atd.

V příloze č. 5 položka č. IP 20a zní:

IP20a		Vyhrazený jízdní pruh Značka vyznačuje vyhrazený jízdní pruh pro vozidla hromadné dopravy osob a jeho situování ve vztahu k ostatním jízdním pruhům. Vyhrazený jízdní pruh je současně na pozemní komunikaci vyznačen vodorovnými značkami, zejména „Podélná čára souvislá“ nebo „Podélná čára přerušovaná“ a nápisem „BUS“. Ve spodní části značky nebo na dodatkové tabulce lze vyznačit dobu, po kterou je jízdní pruh vyhrazen. Na značce lze vyznačit i jízdní pruhy v protisměru. V případě vyhrazeného jízdního pruhu pro jiný druh vozidla nebo pro určitý účel se do modrého pole vyznačí příslušný symbol nebo vhodný nápis. Je-li v modrém poli uveden nápis TAXI, je vyhrazený jízdní pruh určen pro vozidla taxislužby označená střešní svítilnou s nápisem TAXI. <u>Umístění vyhrazeného jízdního pruhu pro určitý druh vozidel ve vztahu k ostatním jízdním pruhům lze vyznačit vložením symbolu této dopravní značky do jiné dopravní značky vyznačující počet a uspořádání jízdních pruhů nebo způsob řazení do jízdních pruhů.</u> 
-------	---	--

ZMĚNA – NOVINKA:

Značku IP20a vyhrazený jízdní pruh lze nově vkládat jako symbol do jiných značek (č. IP16, IP17, IP18a, IP18b, IP18c, IP19 apod.). Dosud se dané situace řešily různým způsobem, nejčastěji kombinací složením dvou odlišných značek do jedné.



příklad označení VJP v řazení: staré provedení „IP19+IP20a“

nové provedení „IP19(+IP20a)“

PROVÁDĚNÍ

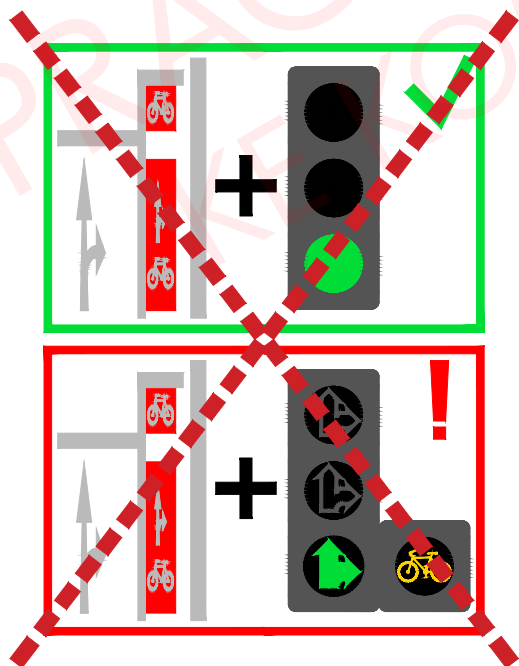
- u nových realizací se standardně užívá nové řešení se symbolem značky č. IP20a jako subplochou v rámci jiné značky
- u starších realizací (před 1.7.2025) se při průběžné obnově značení nahrazuje původní grafika novým způsobem provedení

V příloze č. 9 položky č. S 2 a S 3 znějí:

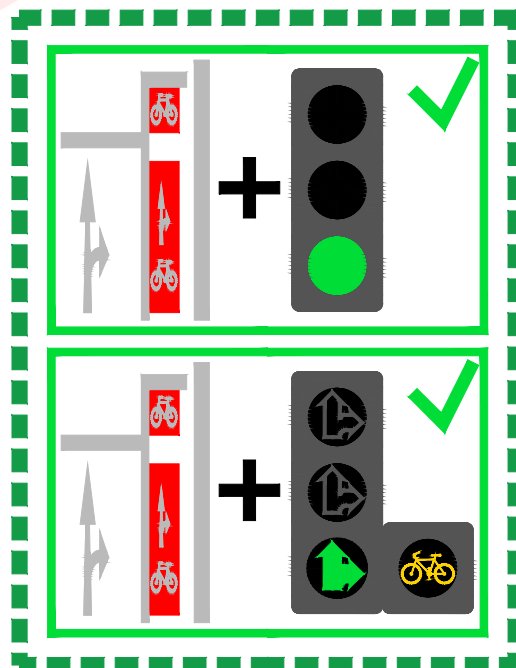
Číslo	Vyobrazení	Název, význam a užití
S2		Tříbarevná soustava se směrovými signály S 2a – Signál se směrovou šipkou s červeným světlem „Stůj!“ S 2b – Signál se směrovou šipkou se žlutým světlem „Pozor!“ S 2c – Signál se směrovou šipkou se zeleným světlem „Volno“
S3		Tříbarevná soustava s kombinovanými směrovými signály S 3a – Signál s kombinovanou směrovou šipkou s červeným světlem „Stůj!“ S 3b – Signál s kombinovanou směrovou šipkou se žlutým světlem „Pozor!“ S 3c – Signál s kombinovanou směrovou šipkou se zeleným světlem „Volno“

ZMĚNA – NOVINKA:

texty byly výrazně zjednodušeny a zpřehledněny, zejména pak byly z vyhlášky odstraněny práva a povinnosti nad rámec zákona, které znemožňovaly realizaci vyhrazených jízdních pruhů přes SSZ křižovatky, pokud byly užity (kombinované) směrové signály pro směr přímo+vpravo (resp. při souběžné jízdě ostatních vozidel a jízdních kol se pak z volného směru stával směr kolizní)



problematický stav v období 1.1.2016 – 30.6.2025



bezproblémový stav od 1.7.2025 (resp. do 31.12.2015)

PROVÁDĚNÍ

- od 1.7.2025 lze opět navrhnout a realizovat vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty přes SSZ křižovatky i při užití trojbarevné soustavy s kombinovanými směrovými signály S3 přímo+vpravo obdobně jako při užití soustavy s plnými signály S1

vyhláška č. 294/2015 Sb. / vybrané změny (od 1.7.2025) / přerušované žluté světlo S7 pěšo+cyklo

V příloze č. 9 položky č. S 4a, S 4b, S 4c a S 7 znějí:

Číslo	Vyobrazení	Název, význam a užití
S4a		Signál žlutého světla ve tvaru chodce
S4b		Signál žlutého světla ve tvaru cyklisty
S4c		Signál žlutého světla ve tvaru chodce a cyklisty
S7		Přerušované žluté světlo Signál je ve tvaru plného světla. <u>Signál může být doplněn o symbol chodce, cyklisty nebo chodce a cyklisty v případě, že je nutno zvlášť upozornit na přecházející chodce anebo přejíždějící cyklisty.</u>  Signál lze použít i ve tvaru světelné rampy ze tří až pěti světél umístěných na vozidle vodorovně vedle sebe. Při střídavém blikání sudých a lichých světél upozorňuje na potřebu dbát zvýšené opatrnosti, postupný řetězec směřující na levou nebo pravou stranu ukazuje řidiči, kterým směrem má překážku objet. 

ZMĚNA – NOVINKA:

texty byly zjednodušeny a zpřehledněny, přičemž signál S7 se nově užívá v inverzním zobrazení (než signály S4), aby byl vizuálně výraznější (signály S4a, S4b a S4c, které se užívají v sestavě s tříbarevnou soustavou S2 a S3, se navrhuje stejně jako dosud)



provedení signálů S7 v křižovatce do 30.6.2025

/

provedení signálů S7 v křižovatce od 1.7.2025

PROVÁDĚNÍ

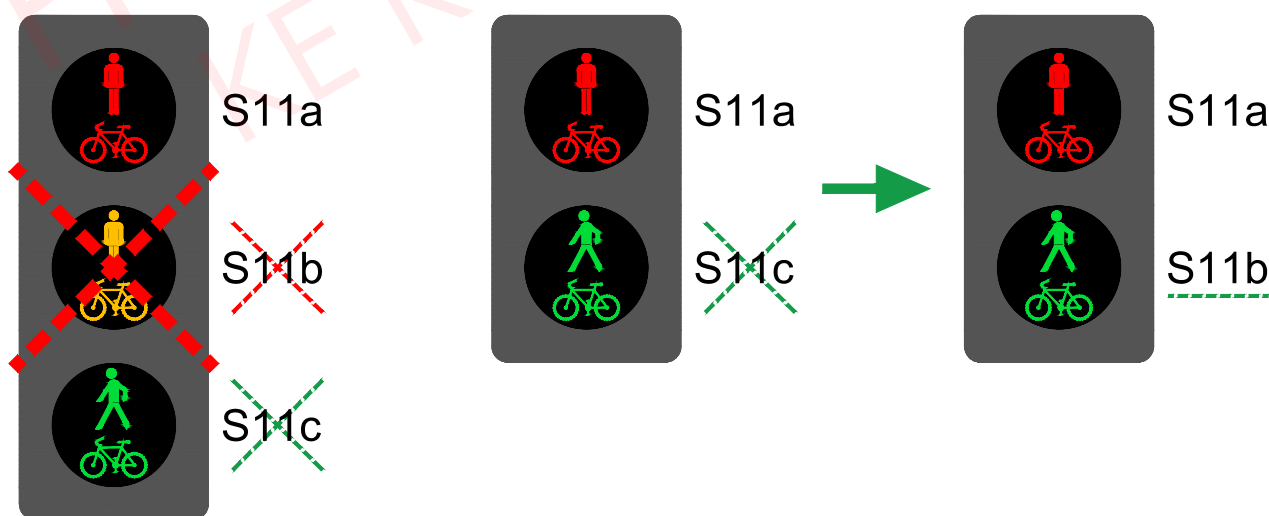
- u nových realizací se užívá pouze nové řešení S7 s černými symboly na žlutém pozadí (plné světlo je doplněno o symboly)
- u starších realizací (před 1.7.2025) se nahrazuje původní grafika (identická s S4a, S4b, S4c) novým způsobem provedení

V příloze č. 9 položky č. S 9, S 10 a S 11 znějí:

Číslo	Vyobrazení	Název, význam a užití
S9		Dvoubarevná soustava se signály pro chodce S 9a – Signál pro chodce se znamením „Stůj!“ S 9b – Signál pro chodce se znamením „Volno“
S10		Tříbarevná soustava se signály pro cyklisty S 10a – Signál pro cyklisty se znamením „Stůj!“ S 10b – Signál pro cyklisty se znamením „Pozor!“ S 10c – Signál pro cyklisty se znamením „Volno“
S11		Dvoubarevná soustava se signály pro chodce a cyklisty S 11a – Signál pro chodce a cyklisty se znamením „Stůj!“ <u>S 11b – Signál pro chodce a cyklisty se znamením „Volno“</u>

ZMĚNA – NOVINKA:

texty byly výrazně zjednodušeny a zpřehledněny, z vyhlášky byl odstraněn žlutý signál S11b (u kterého nikdy neexistovala práva a povinnosti pro chodce, resp. byl nadbytečný) a soustava S11 pro chodce a cyklisty se tak stala dvoubarevnou (místo tříbarevné)



nežádoucí zrušené trojbarevné provedení / označení dvoubarevné soustavy do 30.6.2025 (S11a+S11c) a od 1.7.2025 (S11a+S11b)

PROVÁDĚNÍ

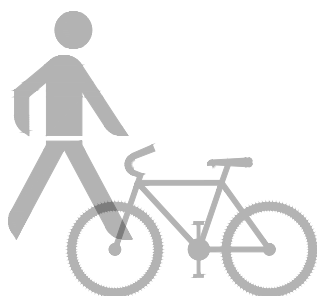
- u nových projektů se užívá dvoubarevná soustava se Signálem pro chodce a cyklisty se znamením „Volno“ označeným S11b
- u starších projektů je tento signál označen S11c, realizačně je provedení identické (žlutý S11b se na území HMP nenachází)

Vzorová řešení pro Standardy aktivní mobility v Praze / dopravní část – vybraná témata

Hlavní město Praha
Magistrát hl. m. Prahy
Odbor dopravy
Oddělení rozvoje dopravy

Zpracovatel:
Ing. arch. Tomáš Cach
+420 739 425 891
tomascach@gmail.com

září 2025



Pracovní skupina:

Odbor služby dopravní policie (DI PČR, KŘP HMP)
Oddělení dopravního inženýrství

- mjr. Ing. Ladislav Břeský
- mjr. Ing. David Rovenský

Odbor pozemních komunikací a drah (PKD MHMP)
Oddělení silničního správního úřadu

- Ing. David Nováček
- Ing. Filip Kolerus

Odbor dopravy (ODO MHMP)
Oddělení rozvoje dopravy

- Mgr. Karolína Klímová
- Ing. Filip Moučka

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR Praha)
Kancelář veřejného prostoru (SDM/KVP)

- Ing. arch. Jan Kadlas
- Ing. arch. Vojtěch Luxemburk
- Ing. arch. Jakub Peterka

Kancelář dopravní infrastruktury (INFR/KDI)

- Ing. Jan Zalabák
- Ing. Pavel Hospodka