

Výhody vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty

Ing. Josef Laža (Ostravské komunikace, a.s. - Dopravně inženýrská kancelář, laza@okas.cz)

Článek chce vyvrátit nebo snížit význam hlavních argumentů, které se staví proti vyznačování vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty, a ukázat jejich vhodnost pro městské prostředí.

An article about cycle-only lanes shows general arguments about marking this roadways in urban area.

Výstavbou cyklistické trasy P, jak ji představil v článku Cyklistická trasa P v Ostravě-Vítkovicích - rekonstrukce profilu komunikace (Dopravní inženýrství 2/2009) Ing. Martin Krejčí, přibyl na území Ostravy další cca 420 m dlouhý úsek s vyhrazenými jízdními pruhy pro cyklisty. Vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty zažily za poslední tři roky v Ostravě obrození.

První vyhrazené pruhy v Ostravě byly vyznačeny na ulici 1. máje v roce 2006. Pruhy v úseku délky cca 680 m byly vyznačeny vodorovným dopravním značením ve žluté barvě a doplněny svislým dopravním značením a slouží převážně pro dopravu zaměstnanců blízkých závodů společnosti VÍTKOVICE, a.s.

Na základě zkušeností s vyznačováním dalších vyhrazených pruhů (rok 2007, ul. Polanecká, I. část úsek cca 250 m, tentýž rok ul. Novoveská úsek cca 470 m a v roce 2008 ul. Michálkovicová úsek cca 500 m), převážně v rámci souvislé údržby komunikace, si odbor dopravy Magistrátu města Ostravy nechal v polovině roku 2008 u Dopravně inženýrské kanceláře Ostravských komunikací, a.s. zpracovat studii, která měla vytipovat další vhodné úseky, kde by bylo možné vyznačit vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty. Z deseti vytipovaných úseků byla nalezena shoda všech zainteresovaných orgánů a organizací při splnění dalších podmínek u pěti úseků. Z těchto úseků byl do dnešní doby realizován pouze jediný úsek a to na ulici Polanecká II. část v délce úseku cca 530 m.

Argumenty, které se objevovaly proti vyznačení vyhrazených jízdních pruhů, uvádím níže a mým cílem je podnítit čtenáře k zamyšlení, zda jsou tyto argumenty oprávněné a do jaké míry jsou důležité. Jedná se především o argumenty:

- relativně vysoké vstupní náklady v podobě zakoupení velkého množství dopravních značek IP 20a/b a jejich umístění,
- nutnost přeorientovat nevhodně umístěné mříže uličních vpustí,
- nemožnost využít okraj široké komunikace k zastavení a stání vozidla,
- vznik kolizních situací při vedení cyklistických pruhů přes křižovatky,
- cyklisté mohou k jízdě využívat zpevněnou krajnici, a tudíž vyznačené pruhy nepotřebují,
- nebezpečí pro nezkušené cyklisty či cyklisty s malými dětmi ze strany souběžně rychleji jedoucích ostatních vozidel,
- navrhované vyhrazené pruhy vedou mimo vyznačené městské cyklistické trasy či postrádají návaznosti na stávající cyklistickou infrastrukturu,
- nízká intenzita cyklistů v úseku s návrhem vyznačení vyhrazených pruhů.

Argument finanční nákladnosti dopravního značení souvisí dle mého názoru s nevhodným zatříděním vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty mezi vyhrazené jízdní pruhy obecně. V případě vyhrazeného jízdního pruhu o šířce stejné nebo podobné jako je šířka souběžně vedoucího jízdního pruhu, je vyznačení dopravního režimu v jízdních pružích svislou dopravní značkou za každou křižovatkou účelné. V případě jízdního pruhu šířky okolo 1,50 m s opakujícím se piktogramem jízdního kola, je dopravní režim jasný i bez svislého značení v průběhu takto vyznačeného úseku. Příbuzný argument o nutnosti informovat svislým značením ostatní řidiče na existenci vyhrazeného pruhu pro cyklisty v případě zakrytí piktogramu sněhem, se jeví jako zbytečný při pohledu na masy shrnutého sněhu do prostoru vyhrazených pruhů (obrázek 2 z února 2010 ze zmiňované ul.



Obrázek 1: Vyhrazený jízdní pruh v ulici Polanecká, Ostrava

Výstavní). Cyklistů jezdí při souvislé sněhové pokrývce na vozovce určitě méně a ve vztahu k ostatním vozidlům jedou stále při pravém okraji vozovky, ať už je vyhrazený pruh volný či nikoliv.

Již z normy ČSN 75 6101 vychází požadavek na vhodné umístění mříží uličních vpustí ve vztahu ke směru jízdy cyklistického kola. Proto by k opravě orientace kanálových mříží mělo při souvislých údržbách docházet bez ohledu na záměr vyznačit vyhrazené pruhy. Navíc při objíždění nevhodně orientovaných kanalizačních mříží bude cyklista vybočovat do středu vozovky bez ohledu na existenci vyhrazených pruhů.

Nemožnost nadále využívat zpevněnou krajnici pro parkování vozidel je akceptovatelný argument, ale měl by být uplatňován dle jednotlivých případů. V případě ul. Polanecká, kde po jedné straně komunikace byl prostor i pro vyznačení parkovacího pruhu, šlo z větší míry o neochotu místních zajižďet se svými vozidly na vlastní pozemek. V případě jiného úseku (konkrétně ul. Proskovická v Ostravě Výškovických) by vyznačením pruhů došlo k výraznému úbytku míst pro parkující z blízkého sídliště, kde je parkovacích stání nedostatek.

Vyhrazený pruh v křižovatce mohou odpůrci pruhů považovat za další prvek, kteří ostatní řidiči musí brát při průjezdu křižovatkou v potaz. Rozdělení pozornosti pak může zvyšovat pravděpodobnost dopravní nehody. Tento argument je ovšem vyvrácen zkušenostmi ze zahraničí, kde se pruhy pro cyklisty v křižovatkách hojně využívají a neruší se. Myslím, že jde jen o změnu myšlení účastníků silničního provozu směrem k uznání potřeb ostatních účastníků provozu.

Jízdu bicyklu po zpevněné krajnici na rozdíl od ostatních vozidel zákon umožňuje a z tohoto pohledu se může vyhrazený jízdní pruh jevit jako nadbytečný. Ze zkušeností z Ostravy v tomto směru vidím smysl vyhrazeného pruhu jako psychologického prvku snižující rychlost motorových vozidel zúžením široké vozovky.



Obrázek 2: Překrytí vyhrazeného pruhu sněhem

Dalším pozitivem vyhrazených pruhů v tomto případě je zdůraznění možnosti, že se podél pravého okraje vozovky může pohybovat cyklista.

Vyhrazené pruhy pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru jsou určeny hlavně pro cyklisty jezdící městem každodenně, kteří používají kolo jako prostředek pro relativně rychlou dopravu po městě. Takoví cyklisté umí sdílet dopravní prostor s motorovou dopravou a ví, co od ostatních řidičů mohou očekávat, a takových je subjektivním pohledem v centrech měst více. Rekreační cyklisté či cyklisté s dětmi zřejmě budou preferovat stezky v přidruženém prostoru, nicméně jsem se setkal s názorem rodiče, že raději pojede ve vyhrazeném pruhu ve vozovce, kdy syn pojede při pravém okraji vyhrazeného pruhu a o on pojede středem či při levém okraji pruhu, než aby se bál, že mu synka přehlédne vozidlo odbočující přes souběžně vedoucí cyklistickou stezku. Pravidlo vidět a být viděn vyhrazený pruh ve vozovce splňuje lépe než cyklistická stezka za parkujícími vozidly či zeleným pásem.

Předností vyhrazených pruhů je, že nenutí cyklistu odbočovat ze své trasy. Při pravém okraji vozovky pojede, ať už na vozovce budou vyhrazené pruhy vyznačeny či nikoliv. Vyznačené pruhy cyklistovi mohou zajistit větší respektovanost jeho pohybu ze strany řidičů ostatních (hlavně motorových) vozidel. Z tohoto pohledu je možné umístit vyhrazené pruhy bez ohledu na hlavní městské cyklistické trasy či je vyznačit v případě vhodnosti na krátký úsek (např. před křižovatkou). Z vlastní zkušenosti si dovoluji tvrdit, že při jízdě po městě se každodenní cyklisté řídí především nejkratší vzdáleností mezi bodem A a bodem B, než možností jet po sice zklidněné komunikaci nebo přímo stezce pro cyklisty, ale se závlekm nebo s přítomností méně čitelných účastníků silničního provozu (chodci, pejskaři, bruslaři) v přidruženém prostoru. Absence dostatečného počtu cyklistů mi občas připomíná debatu, zda byla dříve slepice či vejce. Dle mého názoru na začátku musí být nejprve vyhovující infrastruktura, která poté přitáhne nové uživatele. A dle vývoje ve státech na západ od nás bude uživatelů cyklistické infrastruktury určitě přibývat.

Komentář lektora

Autor věcně a s odborným přehledem polemizuje s výhradami části laické a odborné veřejnosti ke zřizování vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty. Názory prezentované v článku odpovídají zkušenostem z dalších českých a moravských měst i vývoji cyklistické



Obrázek 3: Vyhrazený jízdní pruh v ulici Polanecká, Ostrava

Závěr

Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty je vhodným prvkem do městského prostředí. Odděluje prostor pro cyklisty od ostatní dopravy, čímž zvyšuje přehlednost provozu v hlavním dopravním prostoru a následně i bezpečnost cyklistů. Vyhrazené pruhy nenutí cyklisty k závlekům a jejich využití nevyžaduje po cyklistech dodatečné dovednosti v podobě umění předvídat pohyby chodců, bruslařů, atd. Nevýhodou může být nižší přitažlivost pro rekreační cyklisty a cyklisty s malými dětmi. Pro větší rozvoj vyhrazených pruhů doporučuji v první řadě změnit požadavky na vyznačování pruhů dopravním značením, do budoucna pak zvážit šířkové poměry všech jízdních a dalších pruhů v hlavním dopravním prostoru v různých kombinacích s cílem umožnit vyznačení vyhrazených pruhů i v užších komunikacích, než je umožněno normou a technickými podmínkami dnes.

infrastruktury v evropských cyklisticky vyspělých zemích. Jedním z velmi důležitých argumentů pro zřizování vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty je v závěru článku téměř „mezi řádky“ zmíněné odbourání střetů mezi cyklisty a chodci v přidruženém prostoru.

Ing. Pavla Dyntarová, Správa veřejného statku města Plzně

Komentář lektora

Autor se v článku vhodně zabývá resp. zamýšlí nad zásadní a dnes nejvíce pokládanou otázkou „proč...“.

Z výčtu protiargumentů k vyhrazeným jízdním pruhům je patrné, že obecné potřeby cyklistů a samotný smysl vytvoření podmínek pro cyklistickou dopravu stále zůstávají neuchopeny. Jedná se v první řadě o moc politickou a úřední, ve druhé řadě se to pak týká i samotných projektantů (kteří byli od sedmdesátých let vyučeni pohybovat se pouze v jedné mantinelech) a v třetí třetí nelze opomenout ty nejdůležitější – veřejnost, do které v důsledku spadají i první dvě skupiny. Všichni jsme totiž i uživatelé a jako takoví často i jednotlivé situace posuzujeme. Většina konkrétních jednání o tvorbě cyklistické infrastruktury totiž trpí větami ve smyslu: „...tady bych nikdy nejel“ anebo „s dětmi rozhodně po chodníku, i když tím poruším předpisy, protože je to zkrátka bezpečně...“. Z úst profesionála „dopraváka“ jsou tato slova známkou čistě subjektivního postoje a tato či podobná neprofesionalita tak mnohdy degraduje evropsky osvědčený princip samotného řešení. Slova politika jsou navíc formována potřebami většinových voličů, a jak je ze současného politického stavu České republiky patrné, dnešní většinový volič volí primárně své pohodlí – v dopravě tedy automobil – a to i přes to, že v něm mnohdy v ranním a odpoledním provozu prostojí v kolonách minimálně polovinu času celé své jízdy.

Společensky jsme sice již dvacet let jinde, avšak přístup k veřejnému prostoru a samotné nakládání s ním zůstalo beze změny. Dosud jen řešíme důsledky - tzv. „hasíme požáry“. Důsledná prevence je jedinou cestou, jak řešit problémy (a to nejen v dopravě). Doprava samotná je totiž důsledkem jistých potřeb a neexistuje sama o sobě, jak se mnozí „odborníci“ stále domnívají. Bohužel naše krajina a města se stále podřizují primárně těmto hodnotám. Pro někoho pokřiveným, pro někoho jedinečným. Společnost zkrátka nesmí dostat šanci chovat se nepřiměřeně. Správně se to nazývá „regulace“. Ta je však v ČR prozatím vnímána jako omezení osobní svobody. Je ale zajímavé, že většina evropských vyspělejších a historicky „svobodnějších zemí“ svou dopravu do jisté míry značně reguluje a sami občané to v důsledku oceňují. Odráží se to totiž v kvalitě života.

Kde začít? Každý sám u sebe? Že to „tam nahoru“ časem doputuje? Argumenty pro i proti mohou být nekonečným dialogem s výčtem důvodů, jak to či ono lze, resp. nelze. Ať však chceme nebo ne, cyklistická doprava je nedílnou součástí života měst 21. století. Kdo s tímto nechce pracovat, smetím ze stolu problematiku nevyřeší, jen v krátkodobém horizontu odsune na neurčito. Objektivita tohoto tvrzení možná není pro ČR aktuální, avšak jen pro ty, kdož neznají a nesledují společenský celoevropský kontext.

Ing. Květoslav Syrový, DIPRO, spol. s r.o.