

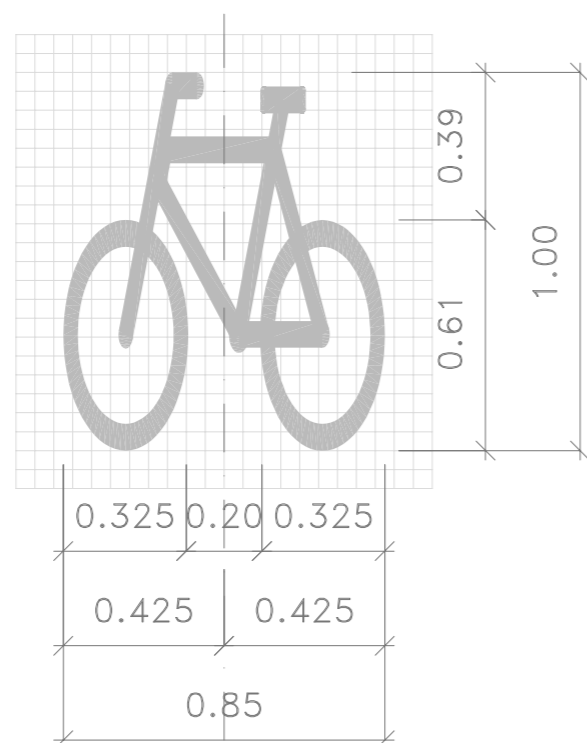
00

METODICKÁ POMŮCKA PRO VYZNAČOVÁNÍ POHYBU CYKLISTŮ V HDP  
Ing. arch. Tomáš Cach / integrační opatření / PRACOVNÍ VERZE / 2010-07

## VZOROVÉ LISTY VODOROVNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

### PIKTOGRAM "JÍZDNÍ KOLO"

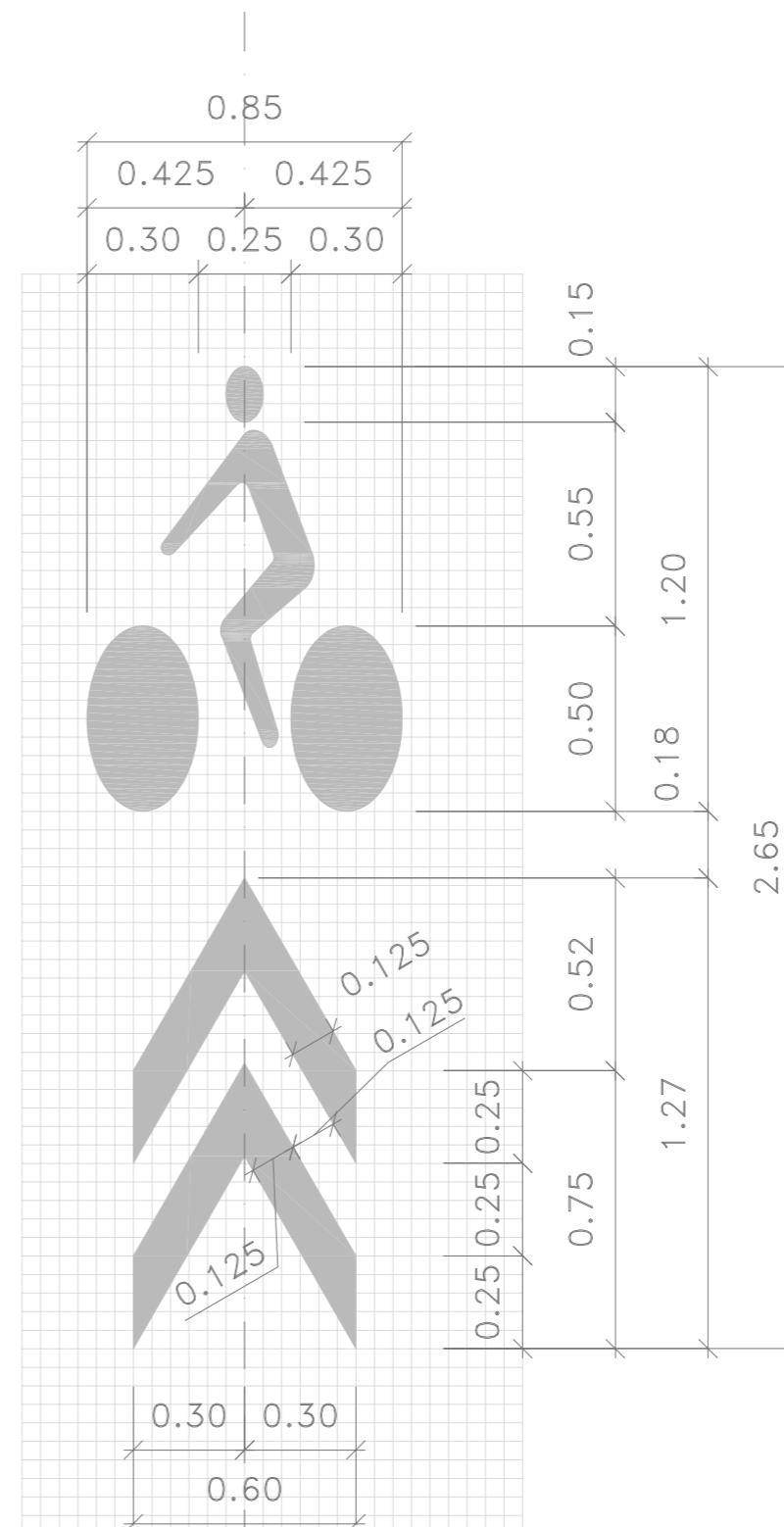
- V 14 (VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY)
- V 19 (PROSTOR PRO CYKLISTY)
- PROTISMĚRNÝ CYKLOPRUH A ÚPRAVY ŘAZENÍ



- ZÁKLADNÍ (MINIMÁLNÍ) VELIKOST:  
0,85 x 1,00 m (šířka x výška)
- ZVĚTŠENÉ VELIKOSTI:  
PROPORČNĚ (např. ~ 1,00 x 1,20 m)

### PIKTOGRAM "CYKLISTA SE SMĚROVÝM ZNAKEM"

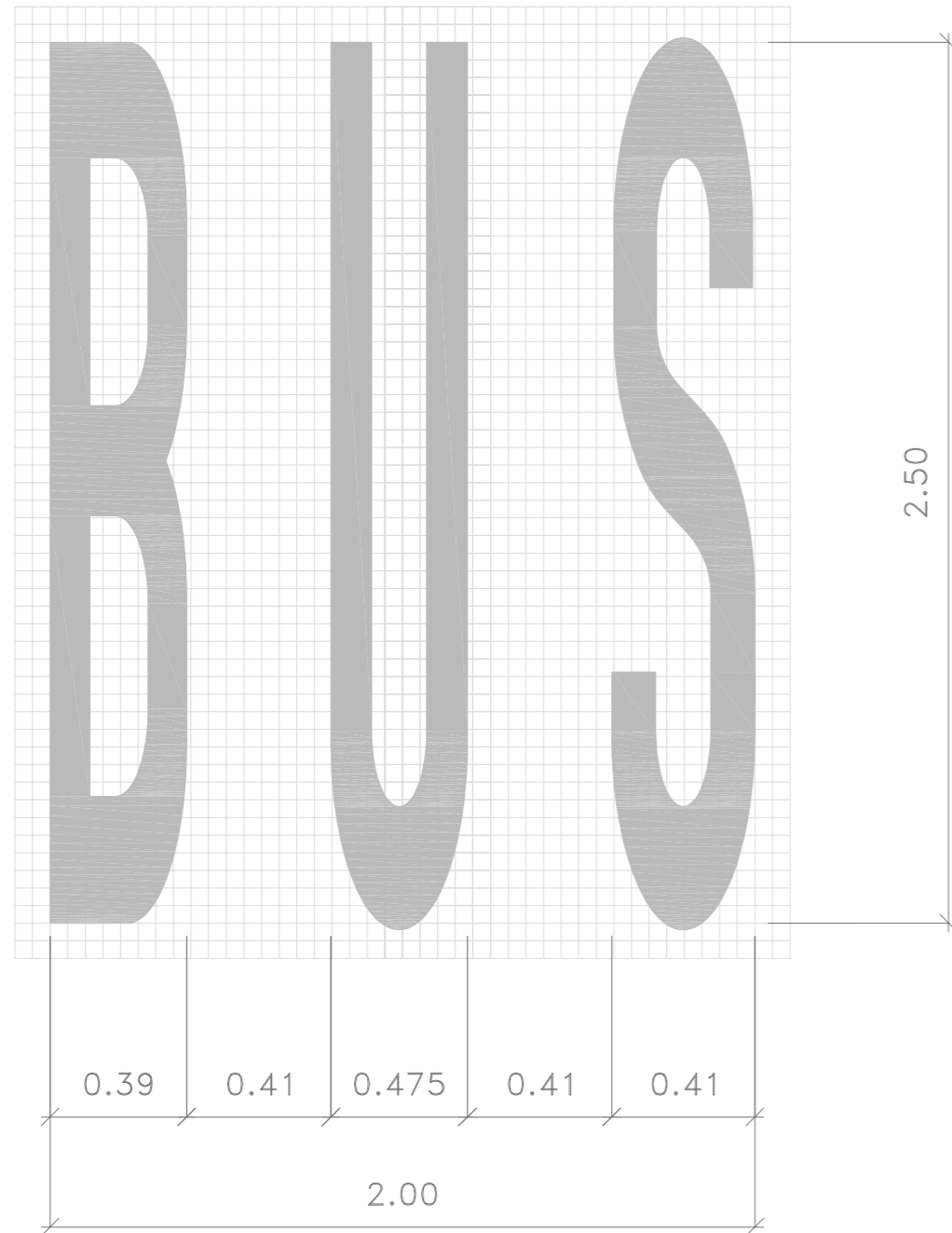
- V 20 (PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY)



## VZOROVÉ LISTY VODOROVNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

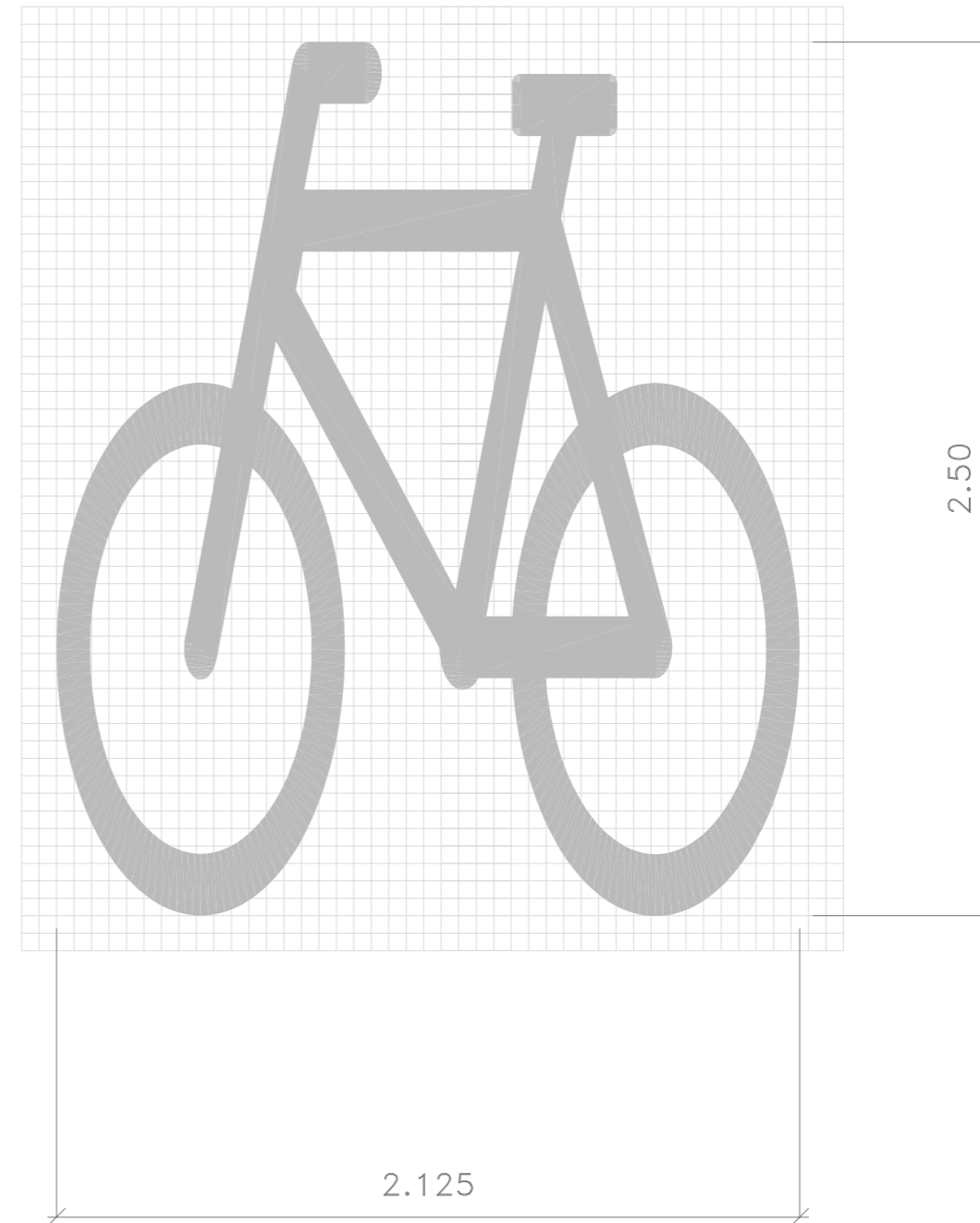
### PÍSMO ~ NÁPIS "BUS" :

– VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH BUS+CYKLO+TAXI



### PIKTOGRAM ~ SYMBOL "JÍZDNÍ KOLO"

– VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH BUS+CYKLO+TAXI

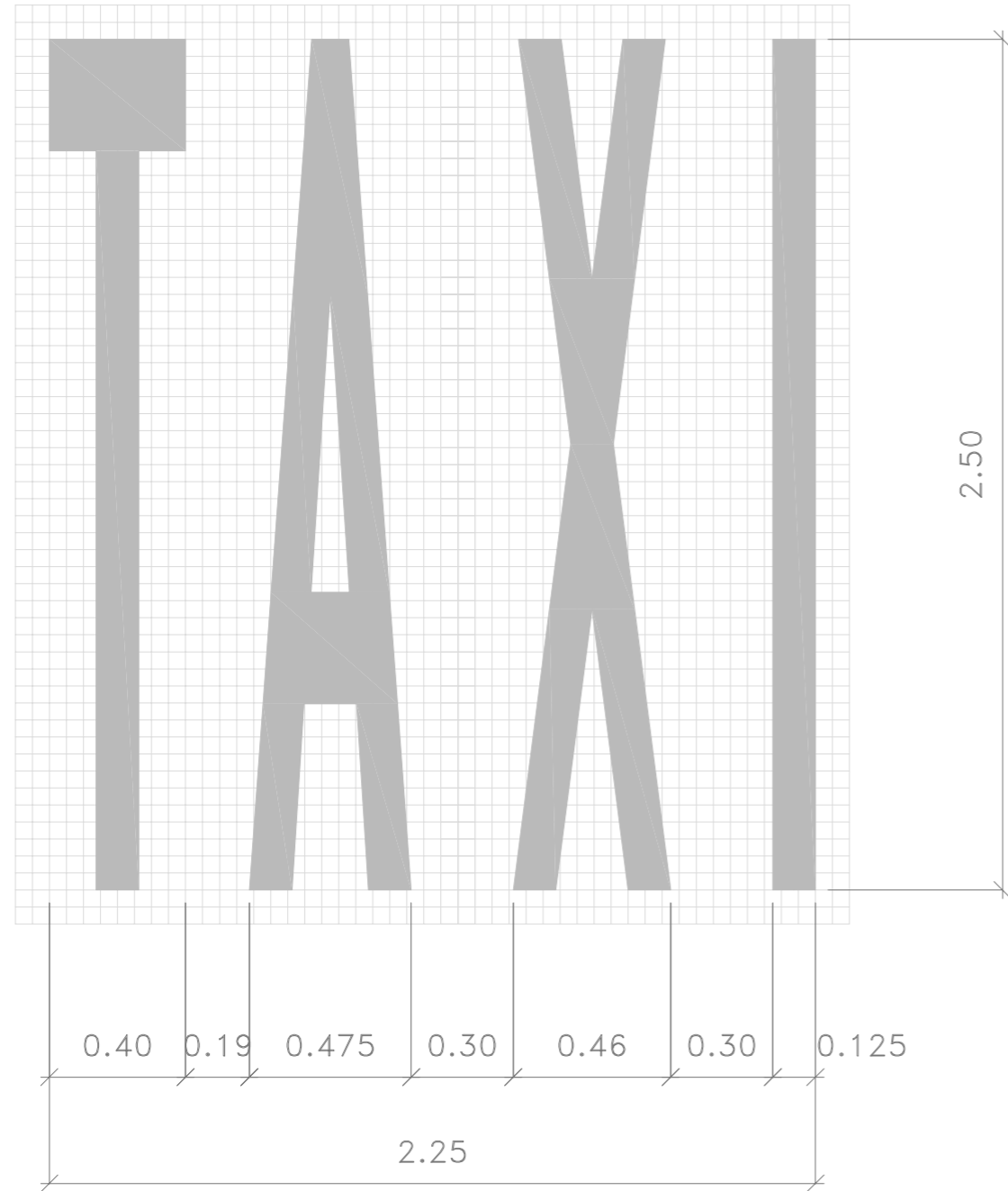


02

# VZOROVÉ LISTY VODOROVNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

## PÍSMO ~ NÁPIS "TAXI" :

– VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH BUS+CYKLO+TAXI

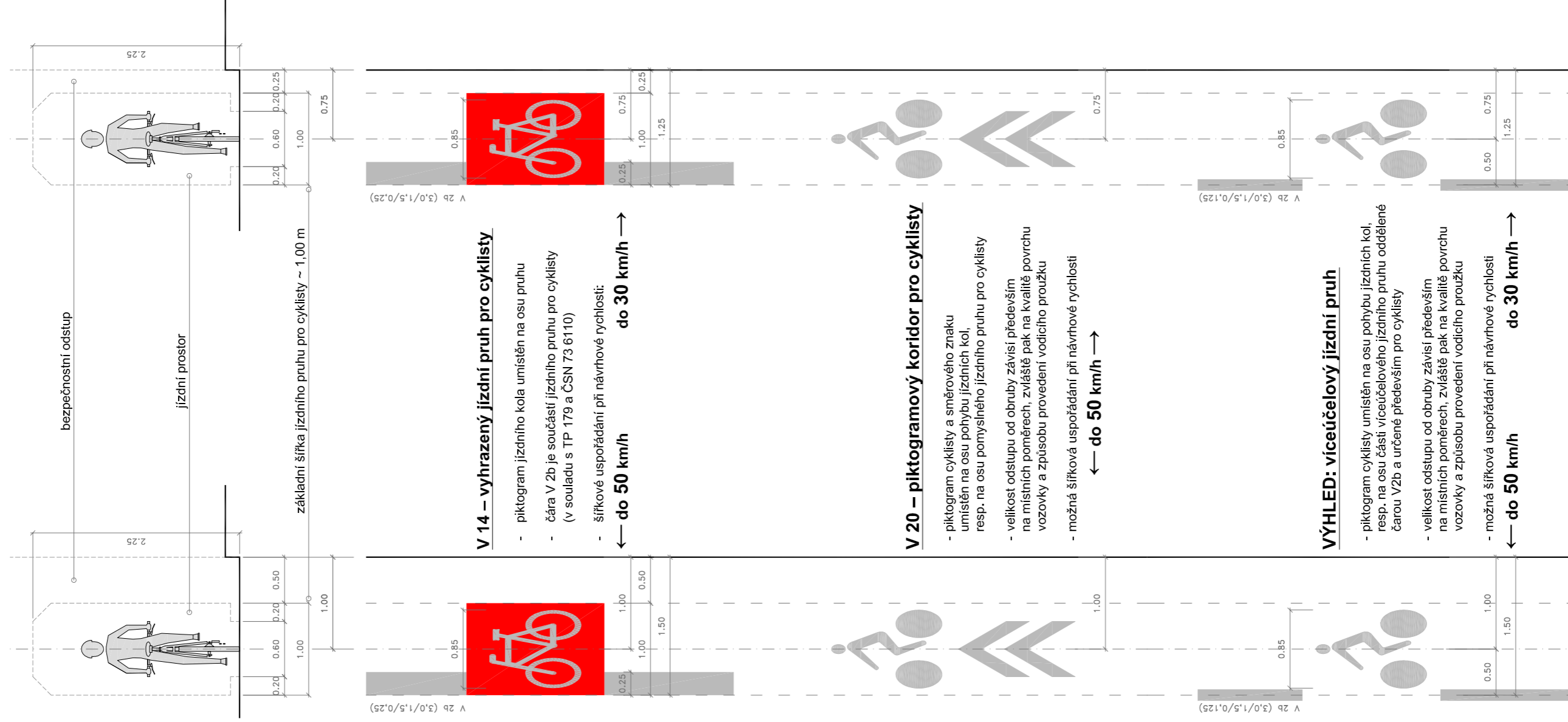


03

**V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty**

**V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty**

**víceúčelový jízdní pruh (pravděpodobný výhled)**

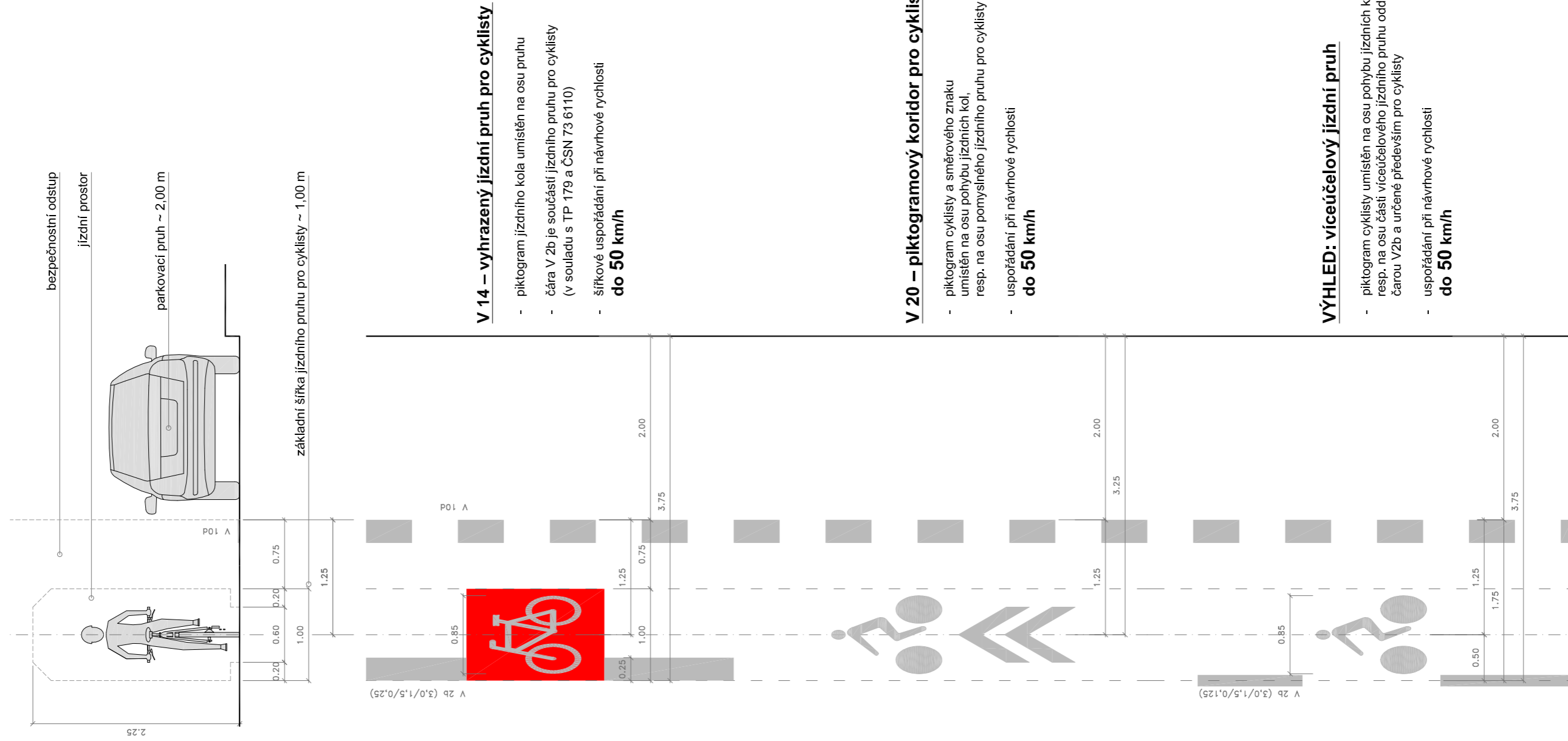


## DETAILY ZÁKLADNÍCH ŠÍŘKOVÝCH USPOŘÁDÁNÍ U PODÉLNÉHO STÁNÍ

**V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty**

**V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty**

**víceúčelový jízdní pruh (pravděpodobný výhled)**



### **V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty**

- piktogram jízdního kola umístěn na osu pruhu
- čára V 2b je součástí jízdního pruhu pro cyklisty (v souladu s TP 179 a ČSN 73 6110)
- šířkové uspořádání při návrhové rychlosti **do 50 km/h**

### **V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty**

- piktogram cyklisty a směrového znaku umístěn na osu pohybu jízdních kol, resp. na osu pomyslného jízdního pruhu pro cyklisty
- uspořádání při návrhové rychlosti **do 50 km/h**

### **VÝHLED: víceúčelový jízdní pruh**

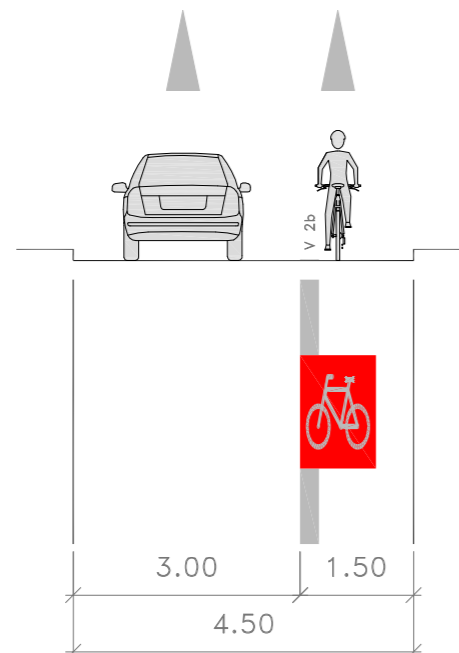
- piktogram cyklisty umístěn na osu pohybu jízdních kol, resp. na osu části víceúčelového jízdního pruhu oddělené čarou V2b a určené především pro cyklisty
- uspořádání při návrhové rychlosti **do 50 km/h**

## JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ V LOKÁLNĚ ZÚŽENÉM ÚSEKU

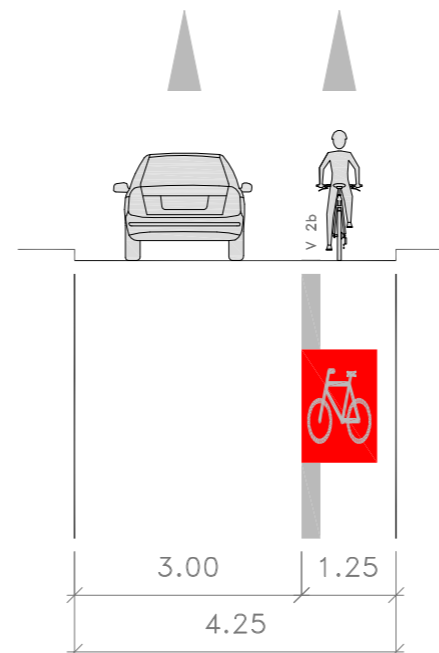
(NAPŘ. PODÉL TRAM. OSTRŮVKU, U PŘECHODU PRO CHODCE ČI MÍSTA PRO PŘEKONÁNÍ KOMUNIKACE)

### V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**: ↓

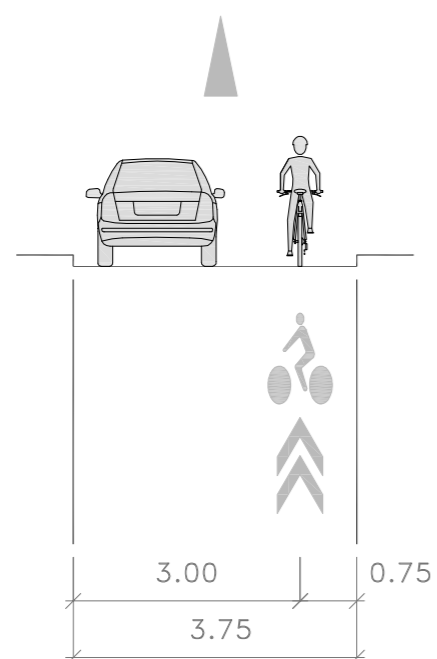


- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**: ↓



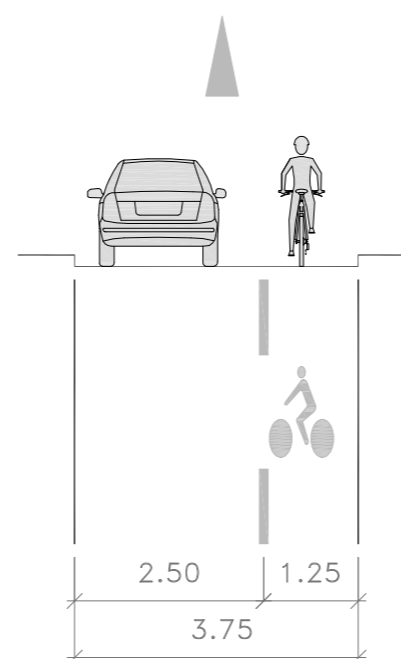
### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



### VÝHLED: víceúčelový pruh jednosměrný

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**

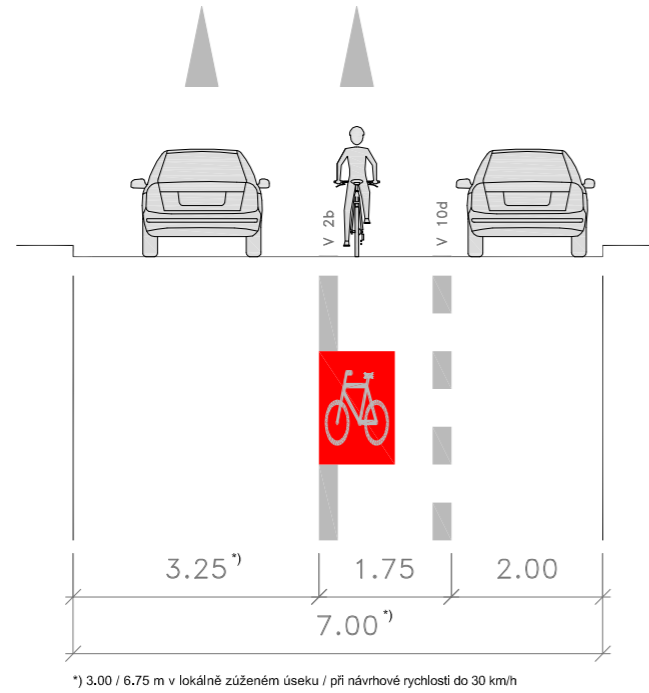


## JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ S PODÉLNÝM STÁNÍM

(funkční skupina B a C)

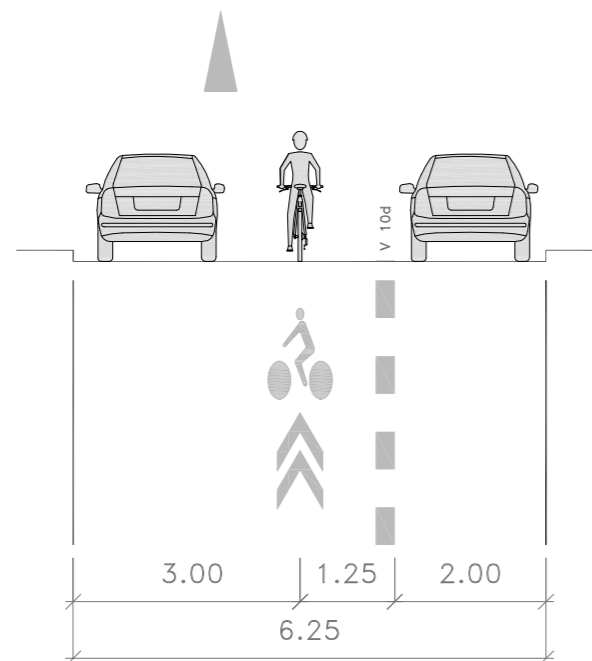
### V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**

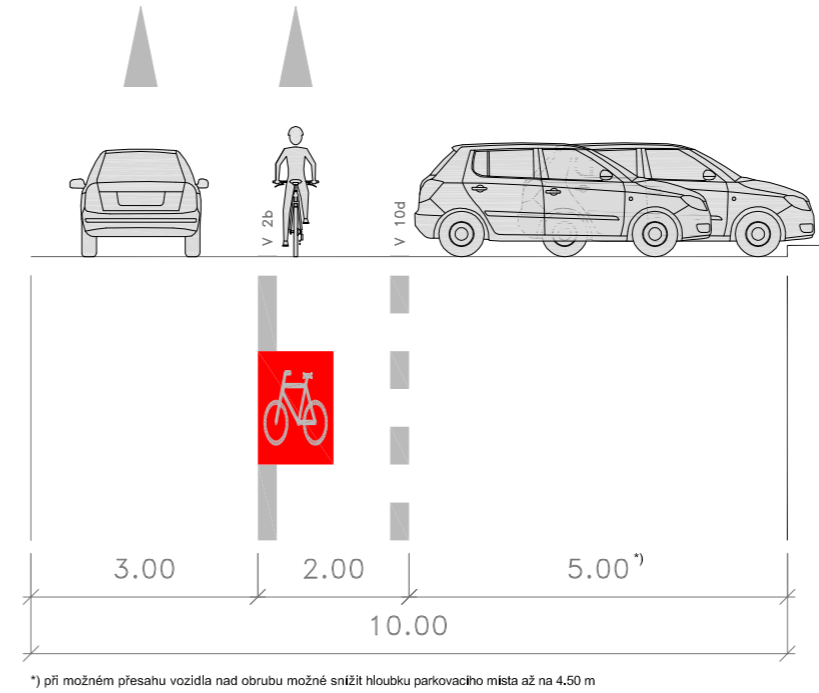


## PROVOZ ZA KOLMÝM STÁNÍM

(funkční skupina C)

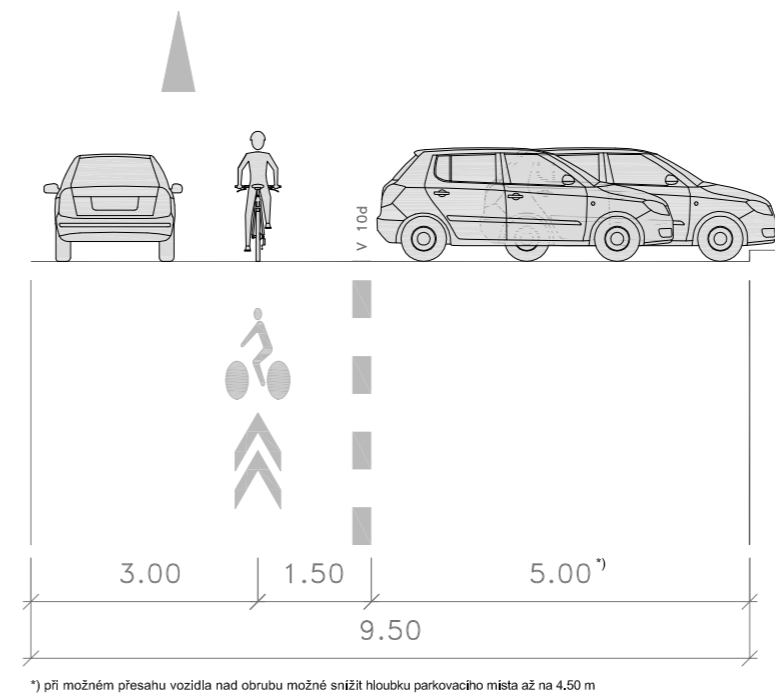
### V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



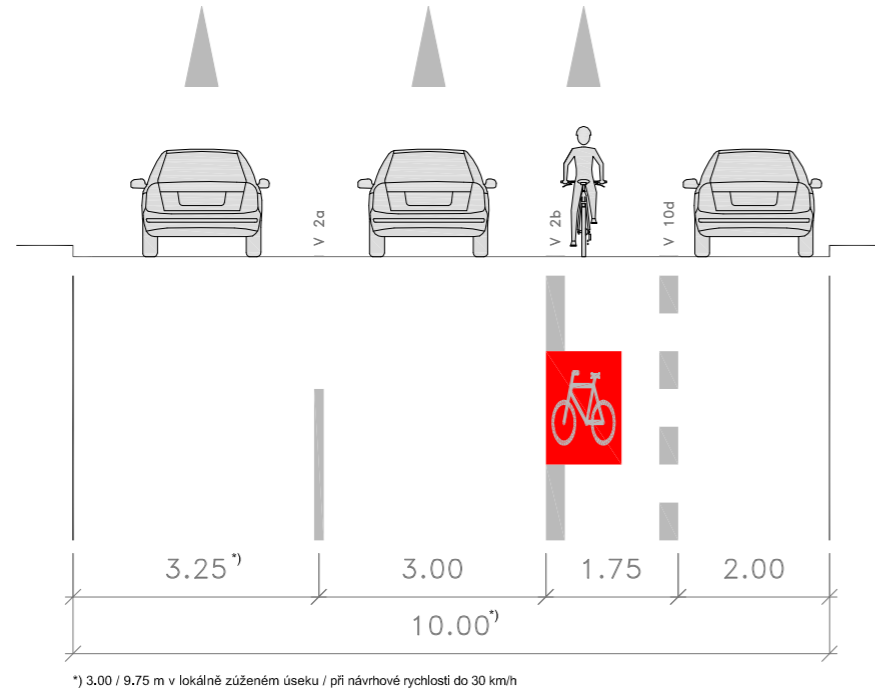


## JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ S PODÉLNÝM STÁNÍM

(funkční skupina B a C)

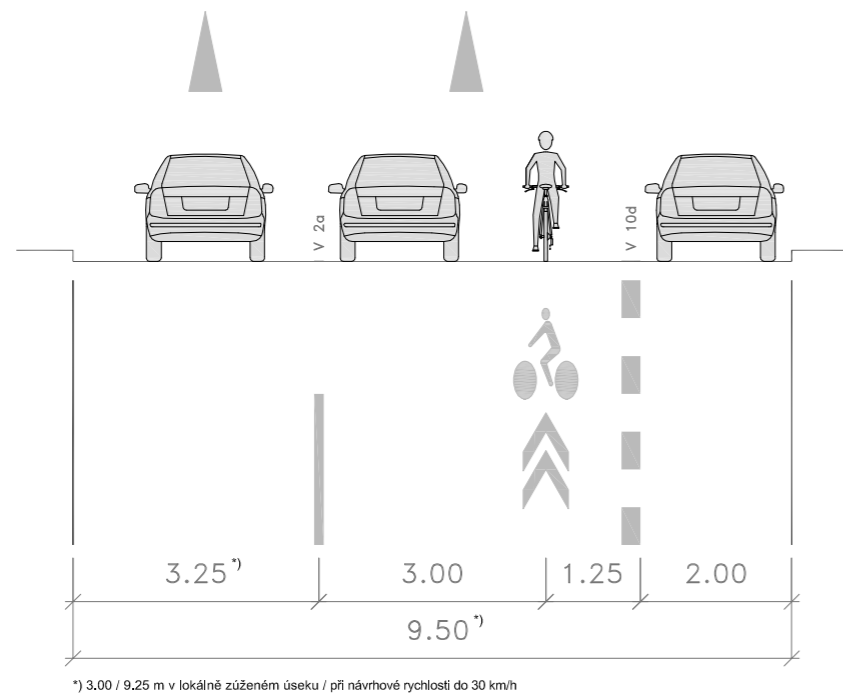
### V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**

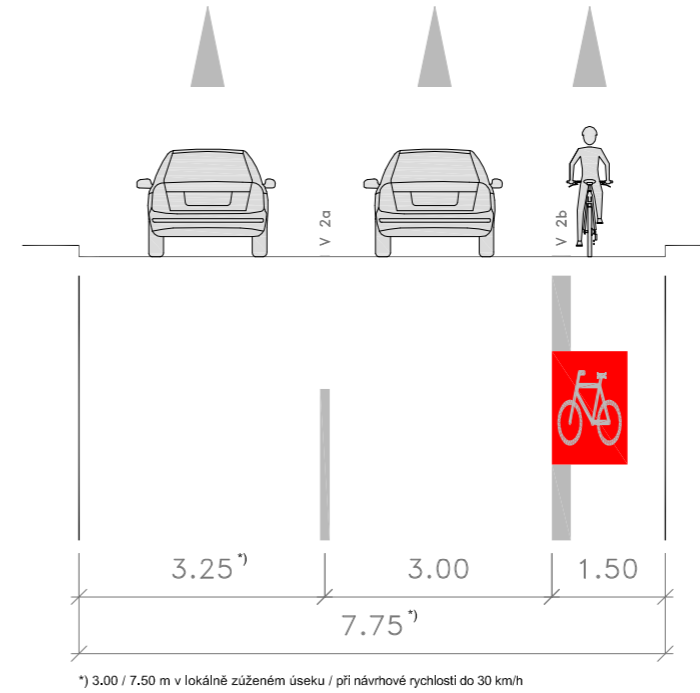


## JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ

(funkční skupina B a C)

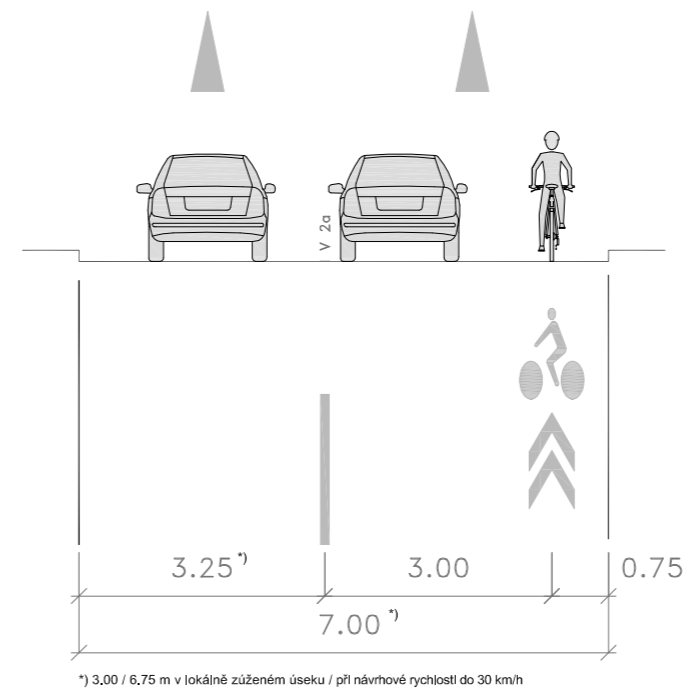
### V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**

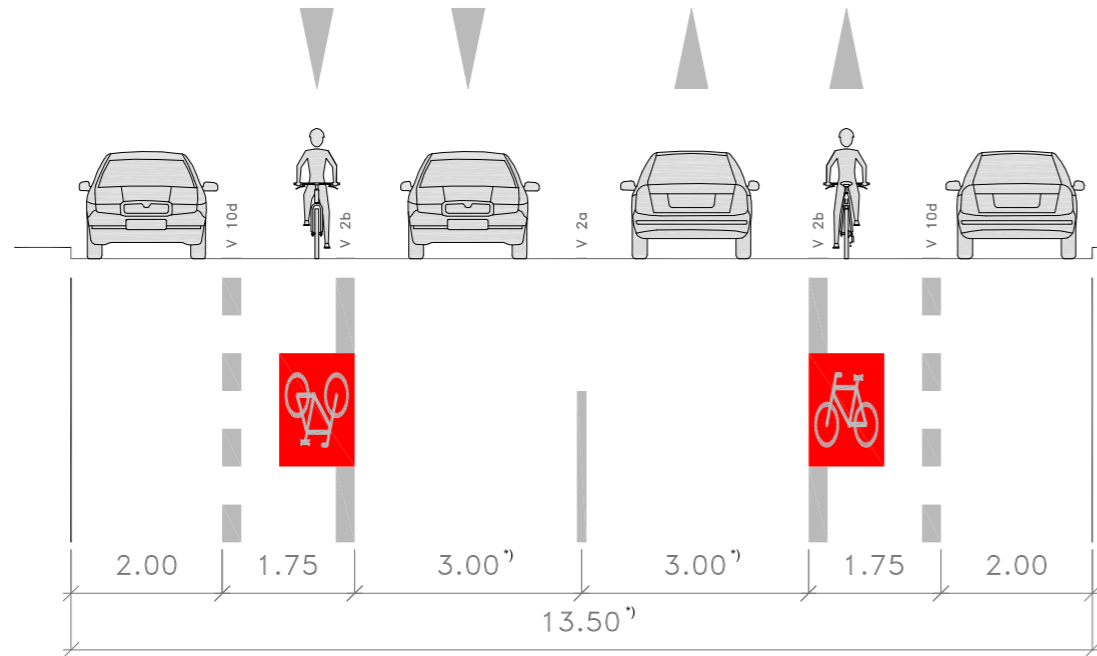


# OBOUSMĚRNÝ PROVOZ S PODÉLNÝM STÁNÍM

(funkční skupina B a C)

## V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

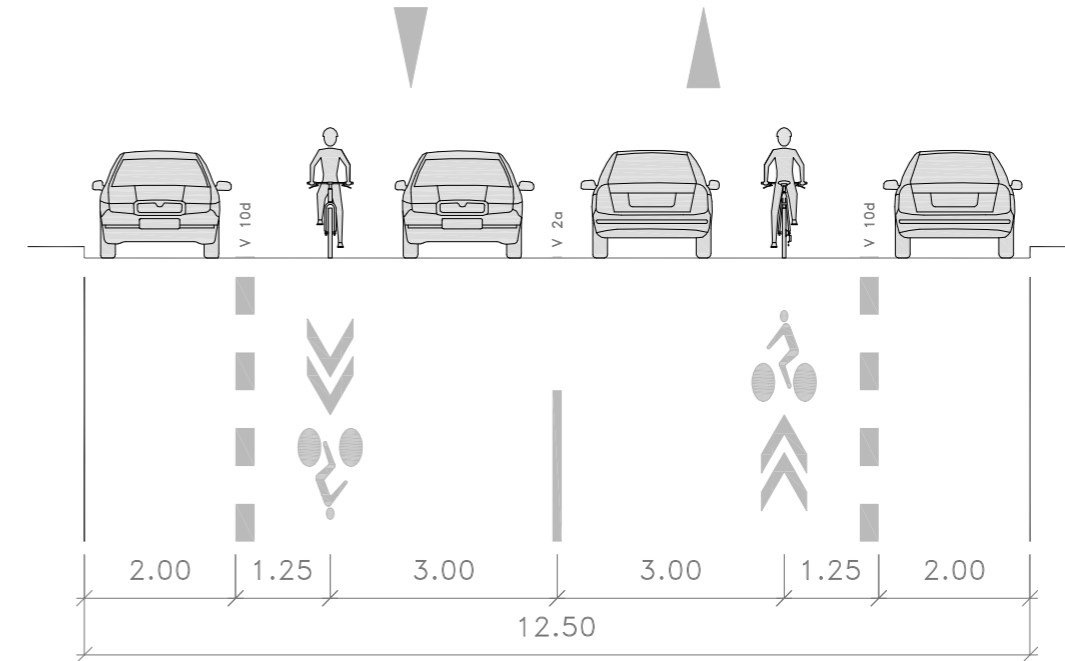
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



\*) 2.75 / 13.00 m v lokálně zúženém úseku / při návrhové rychlosti do 30 km/h

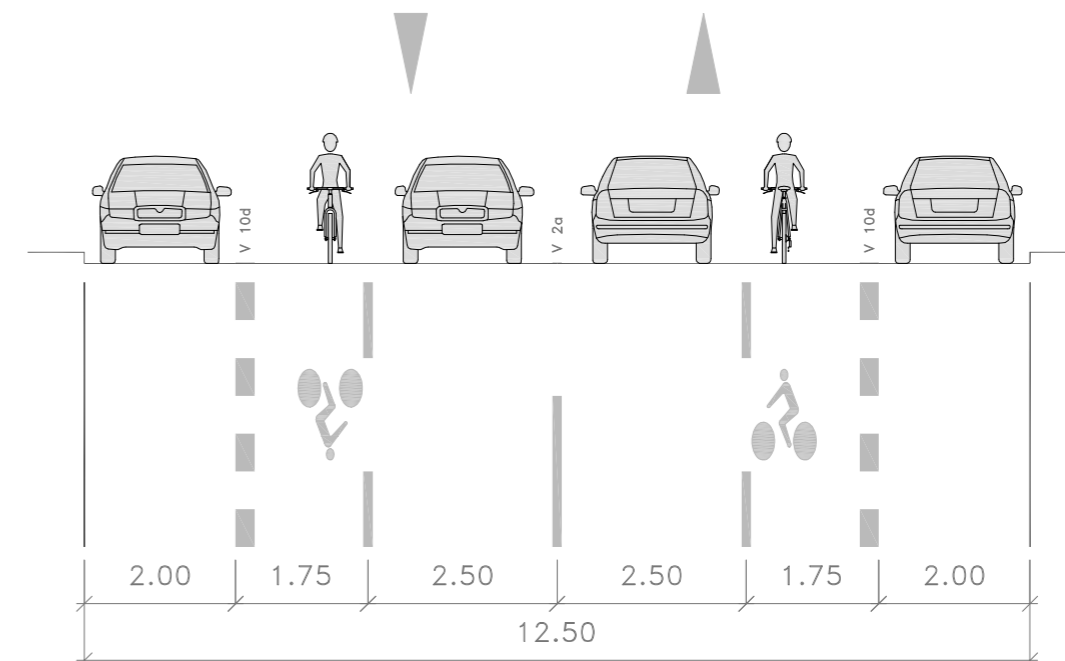
## V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



## VÝHLED: víceúčelové pruhy jednosměrné

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**

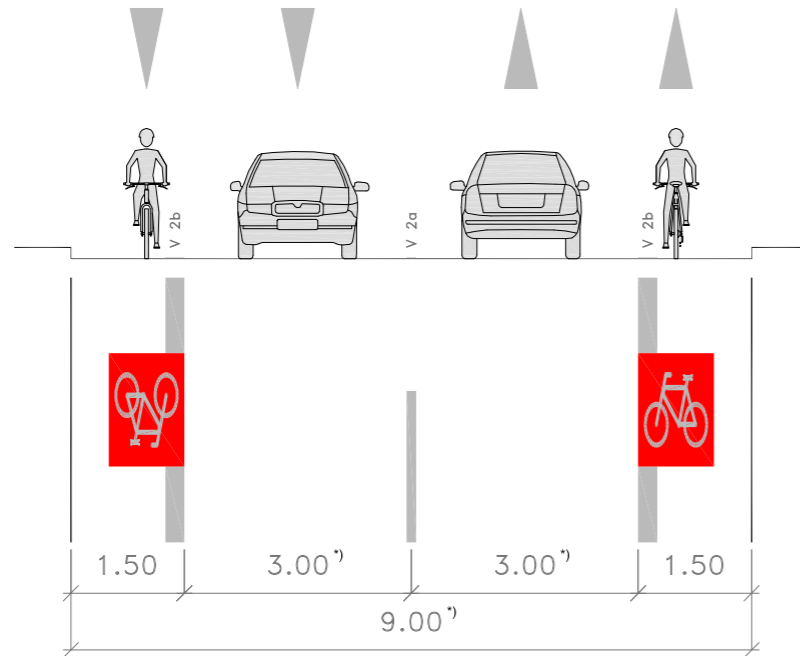


## OBOUSMĚRNÝ PROVOZ

(funkční skupina B a C)

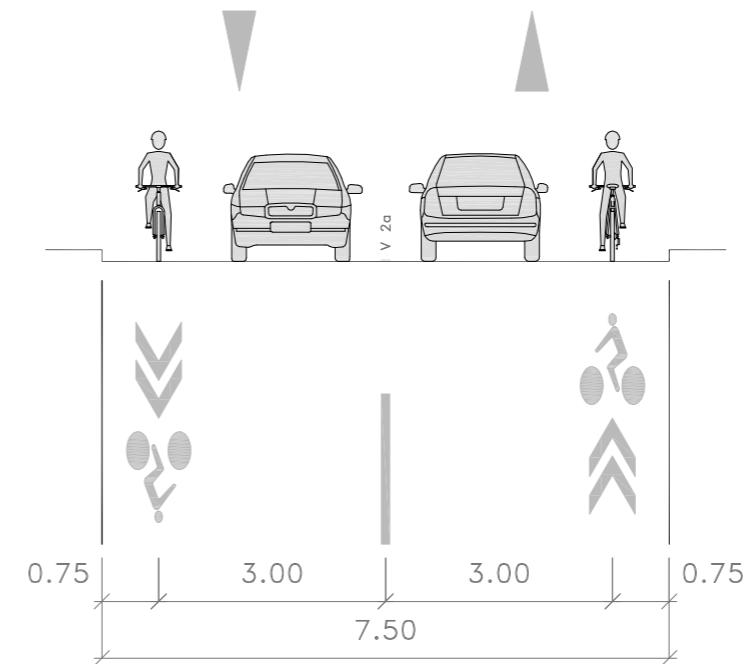
### V 14 – vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



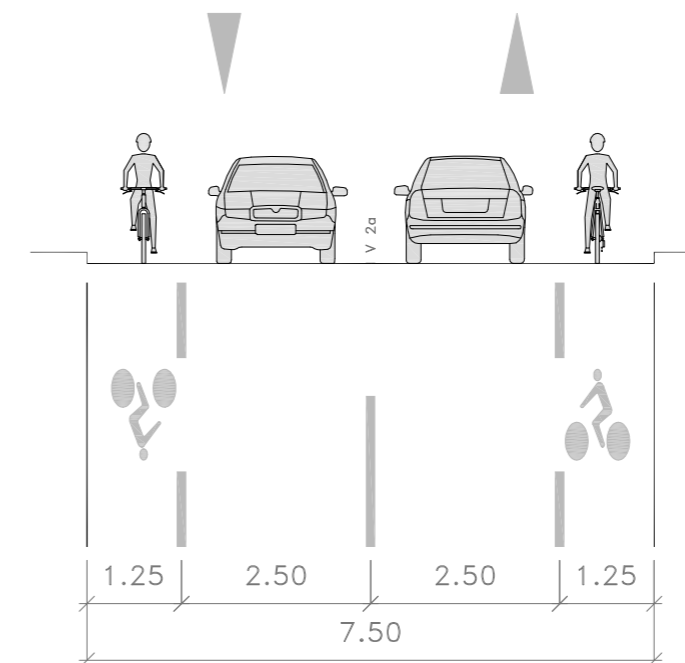
### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



### VÝHLED: víceúčelové pruhy jednosměrné

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**

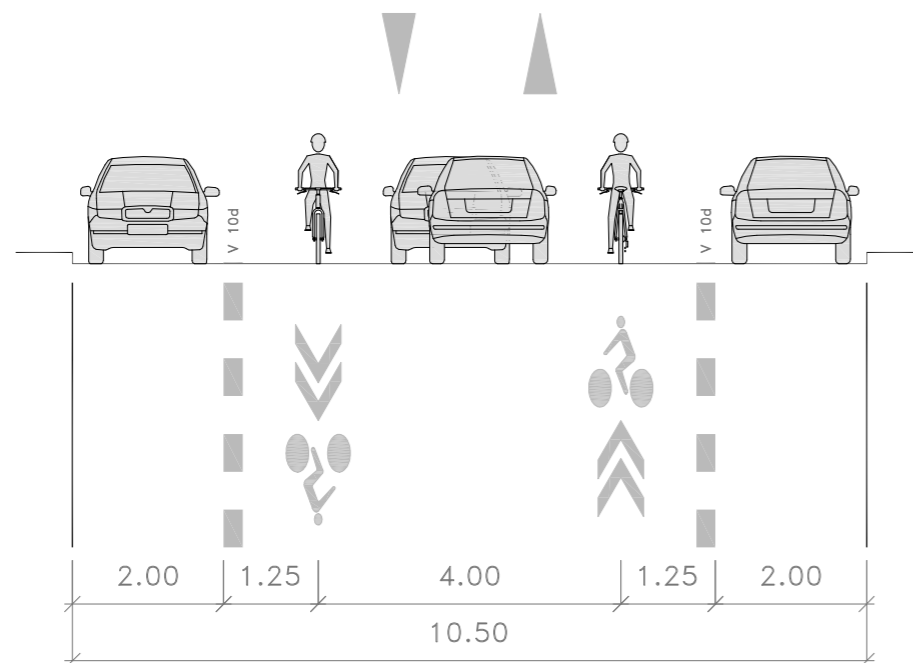


## VÝRAZNĚ ZKLIDNĚNÝ OBOUSMĚRNÝ PROVOZ S PODÉLNÝM STÁNÍM

(funkční skupina C, komunikace s nízkými intenzitami automobilové dopravy)

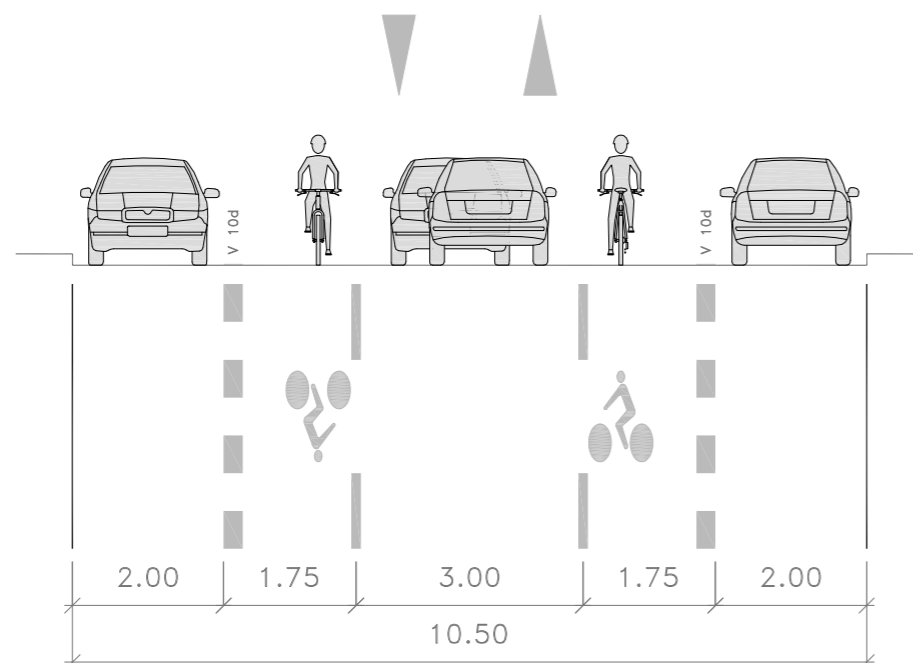
### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**



### VÝHLED: víceúčelový pruh obousměrný

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**

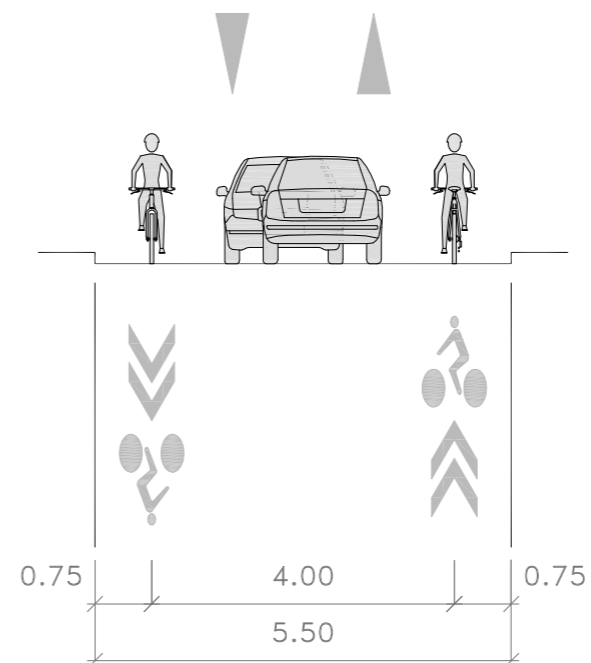


## VÝRAZNĚ ZKLIDNĚNÝ OBOUSMĚRNÝ PROVOZ

(funkční skupina C, komunikace s nízkými intenzitami automobilové dopravy)

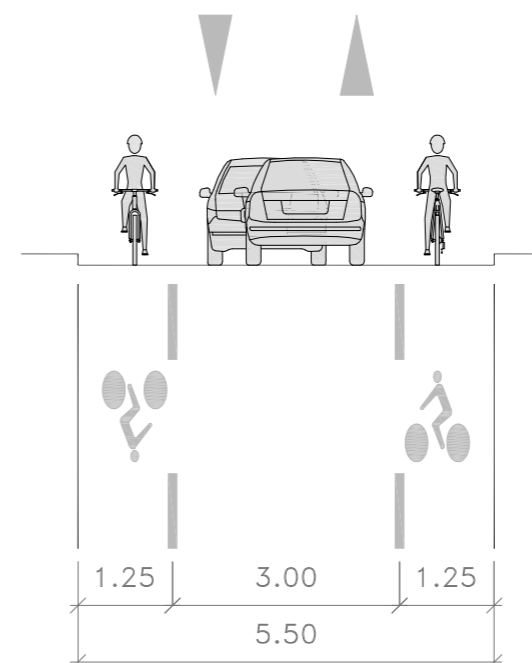
### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**



### VÝHLED: víceúčelový pruh obousměrný

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**



podélná čára přerušovaná V 2b (3,0/1,5/0,25)

- oddělení vyhrazeného jízdního pruhu od přilehlého jízdního pruhu (v celé délce řešeného úseku)

**V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty** ("cyklopruh")



**směrové šipky pro značku č. V 14**

- dle vzorových listů (délka **2,0 m**)
- společně s piktogramem jízdního kola
- vzdálenost od horní hrany piktogramu jízdního kola: **0,5 m**
- pouze na místech s nutností vyznačení příslušných směrů

**V 14 – piktogram jízdního kola**

- mezikřížovatkové úseky: opakování po **cca 18,0 – 27,0 m**
- křížovatkové (příčně přejižděné) úseky: opakování po **cca 3,0 - 9,0 m**

**červené podbarvení vyhrazeného jízdního pruhu V 14**

- mezikřížovatkové úseky: **bez kontinuálního podbarvení** (podbarveny pouze piktogramy jízdního kola)
- křížovatkové a příčně přejižděné úseky: **podbarvení** prostoru mezi čarami v celé délce

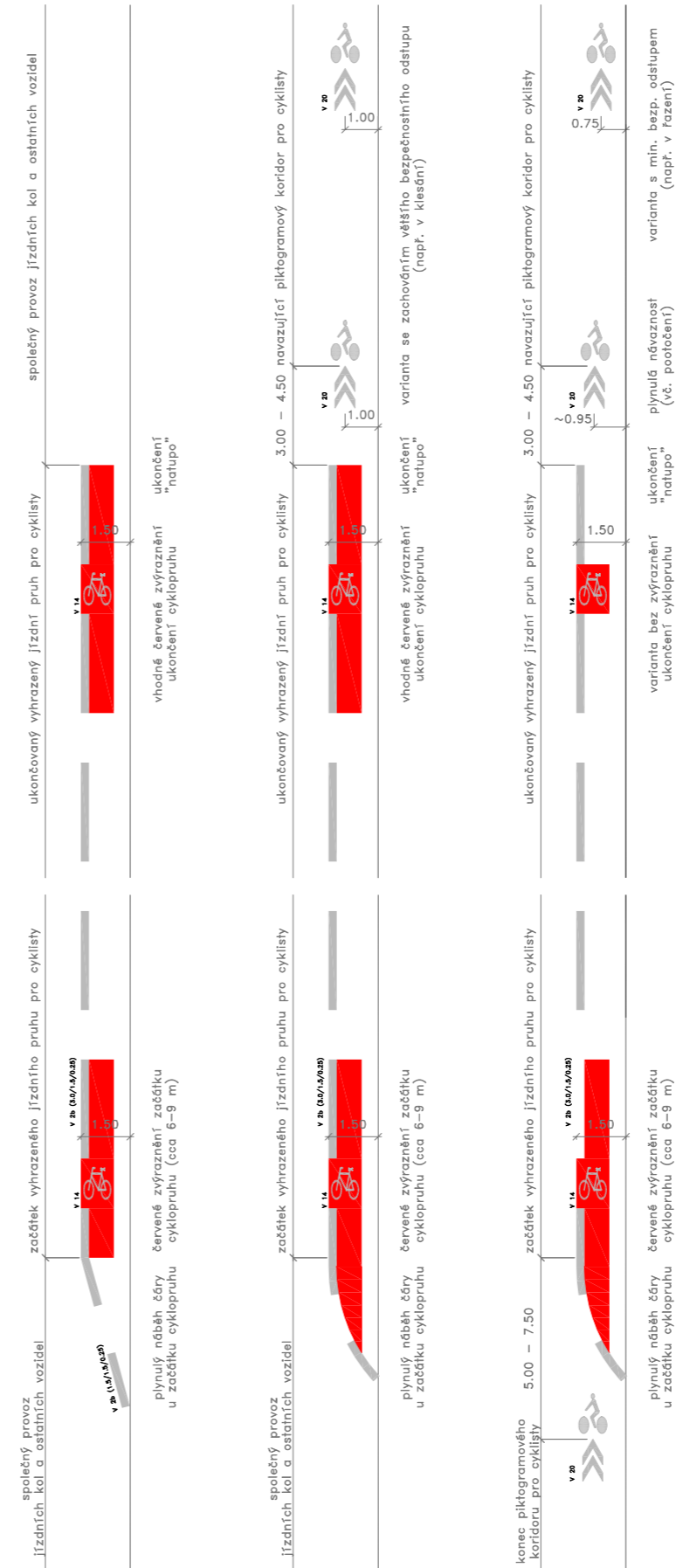
**V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty**

("cyklopiktokoridor", "pikták")



**V 20 - piktogram cyklisty a směrového znaku**

- mezikřížovatkové úseky: opakování po **cca 9,0 – 12,0 m**
- křížovatkové (příčně přejižděné) úseky: opakování po **cca 4,5 m**

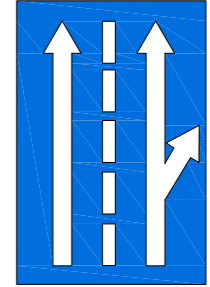
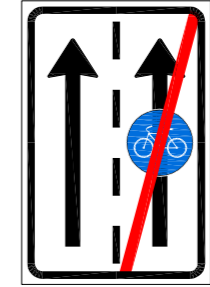


TŘI NEJČASTĚJŠÍ ZPŮSOBY UKONČENÍ VJP V14:

- křížovatkou (bez nutnosti použití SDZ)

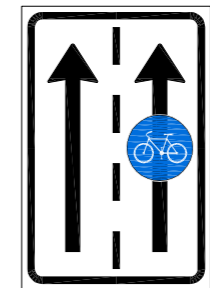
- IP 20b: Konec vyhrazeného jízdního pruhu

- IP 19: Řadící pruhy



ZAČÁTEK VJP V14:

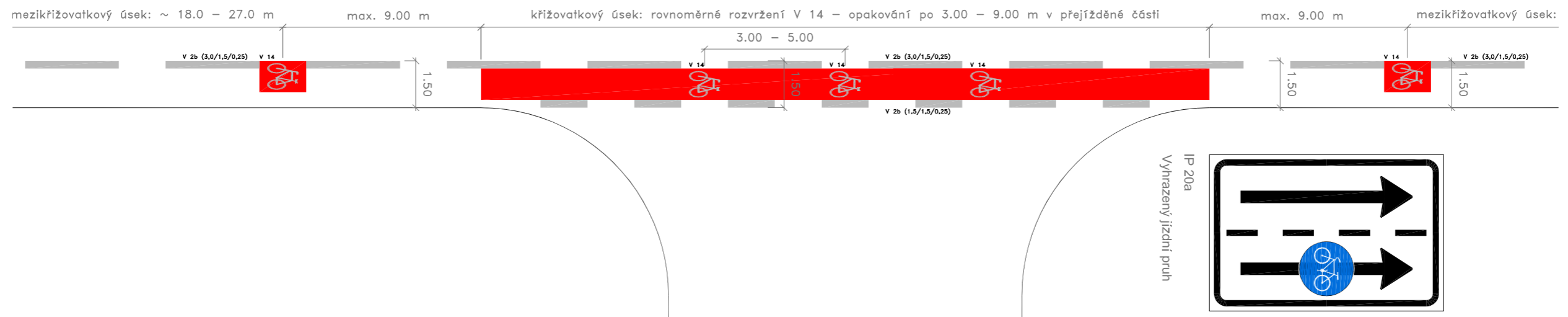
- IP 20a: Vyhrazený jízdní pruh



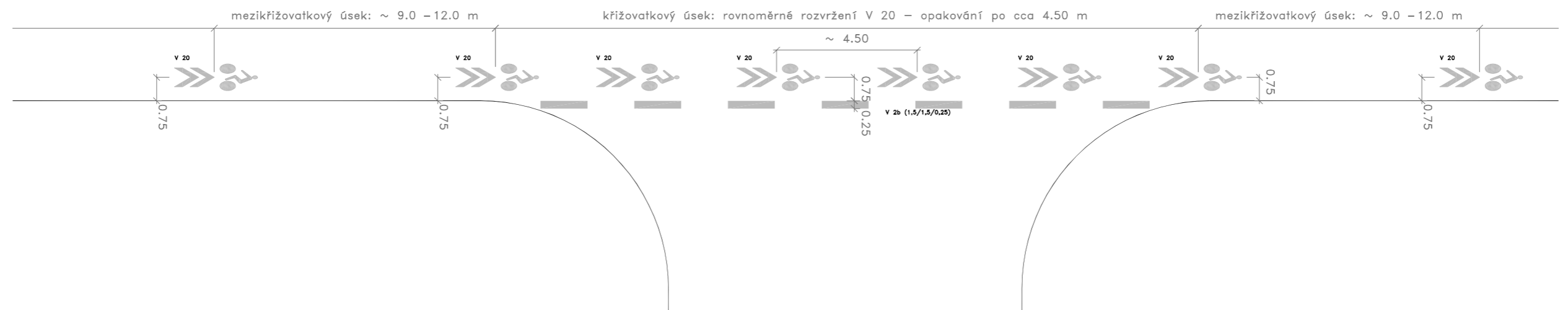
## PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V KŘÍŽOVATCE:

### – U OBRUBY

#### V 14 – VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



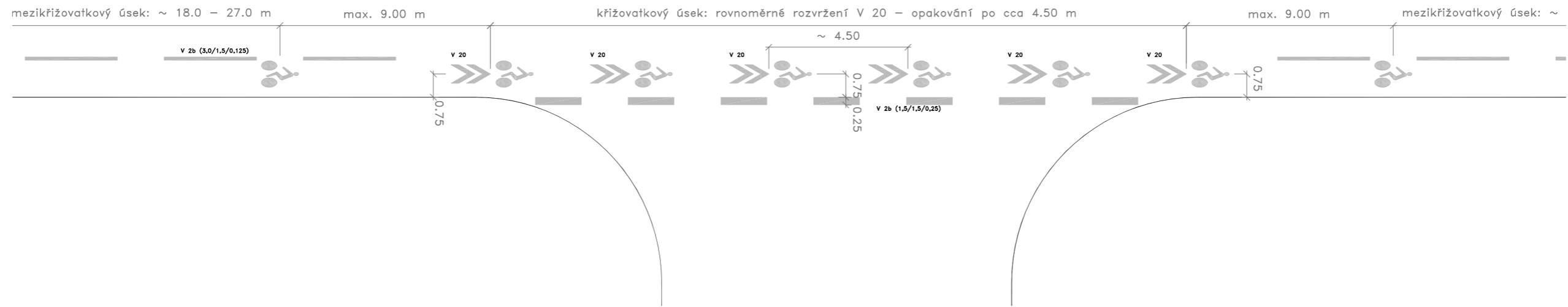
#### V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY



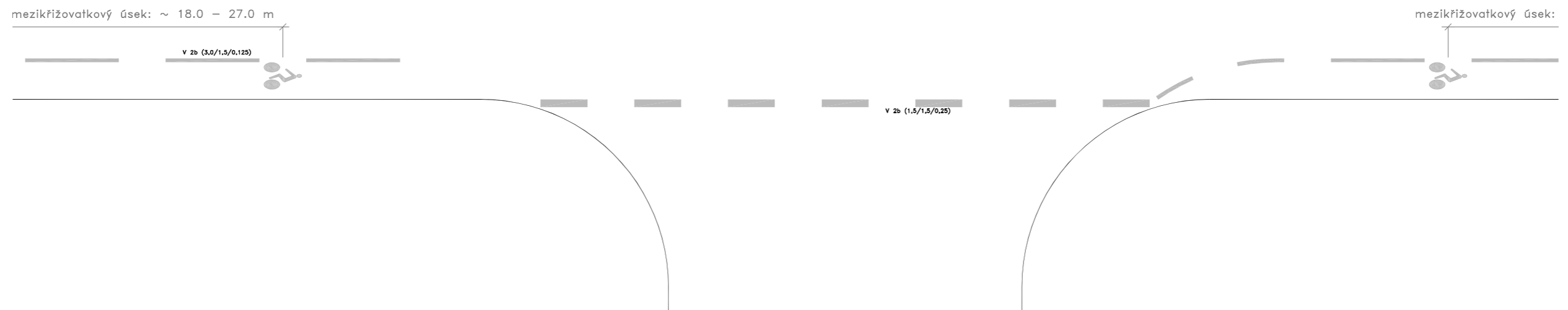
## PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V KŘÍŽOVATCE:

### – U OBRUBY

#### VÝHLED – VÍCEÚČELOVÝ PRUH (S PIKTOGRAMOVÝM KORIDOREM PRO CYKLISTY)



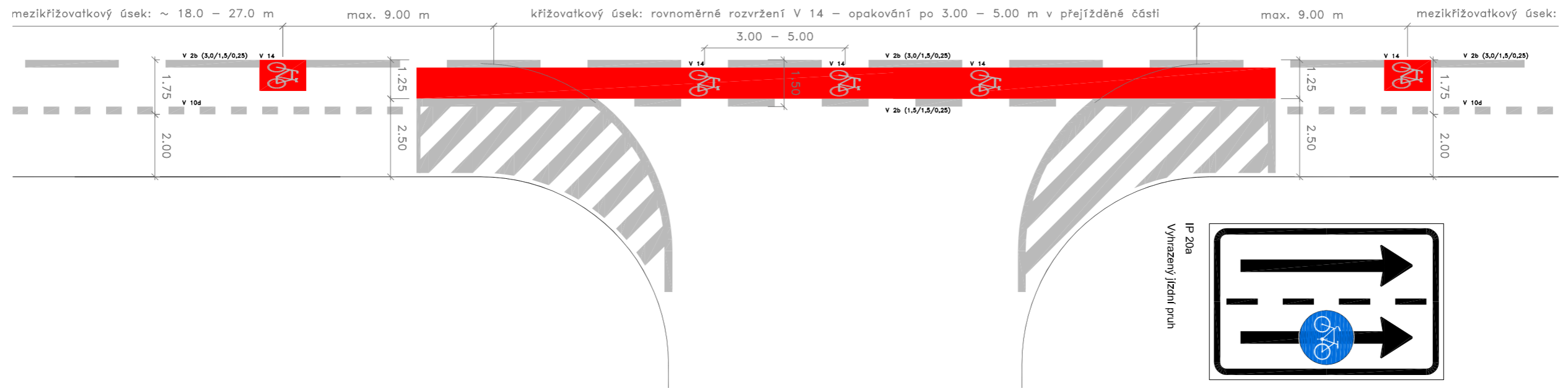
#### VÝHLED – VÍCEÚČELOVÝ PRUH (S PŘERUŠENÍM)



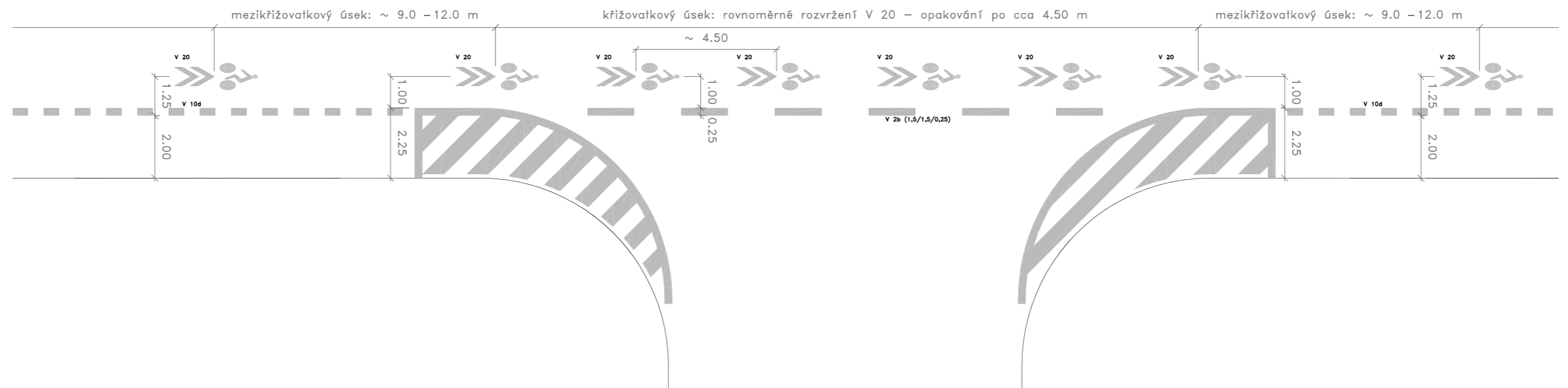
## PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V KŘÍŽOVATCE:

### – U PODÉLNÉHO STÁNÍ

#### V 14 – VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



#### V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY

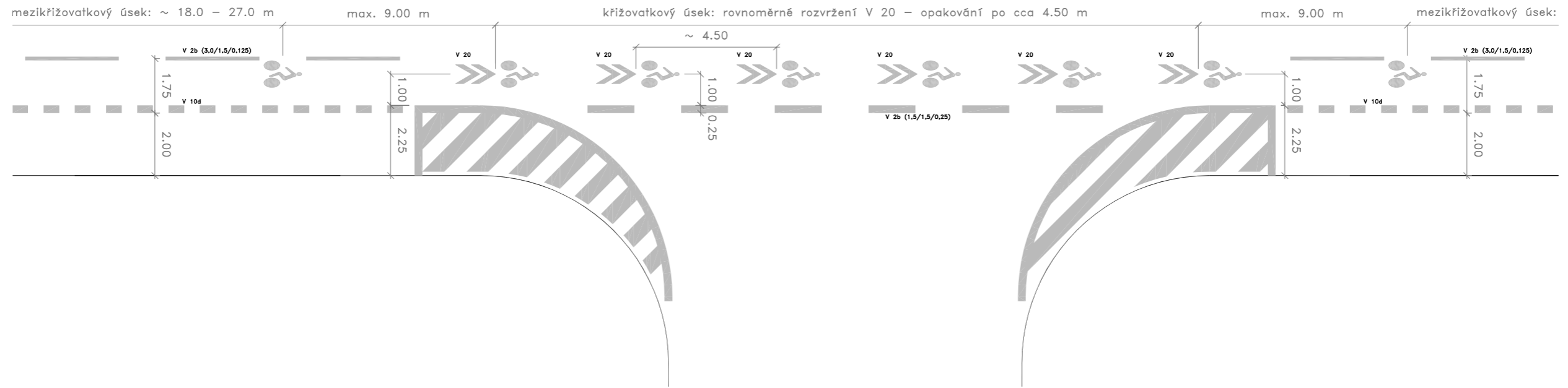




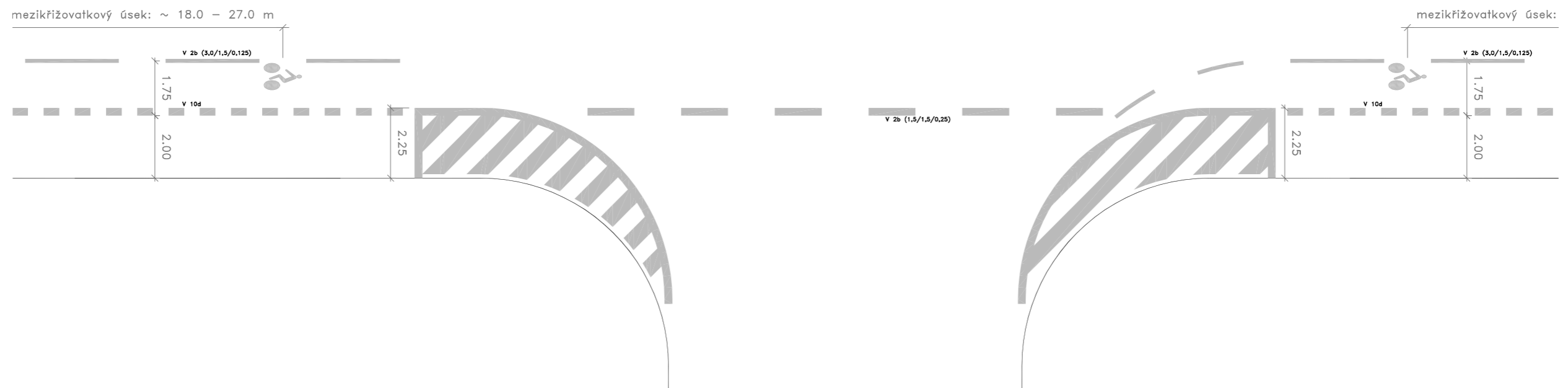
## PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V KŘIŽOVATCE:

### – U PODÉLNÉHO STÁNÍ

#### VÝHLED – VÍCEÚČELOVÝ PRUH (S PIKTOGRAMOVÝM KORIDOREM PRO CYKLISTY)



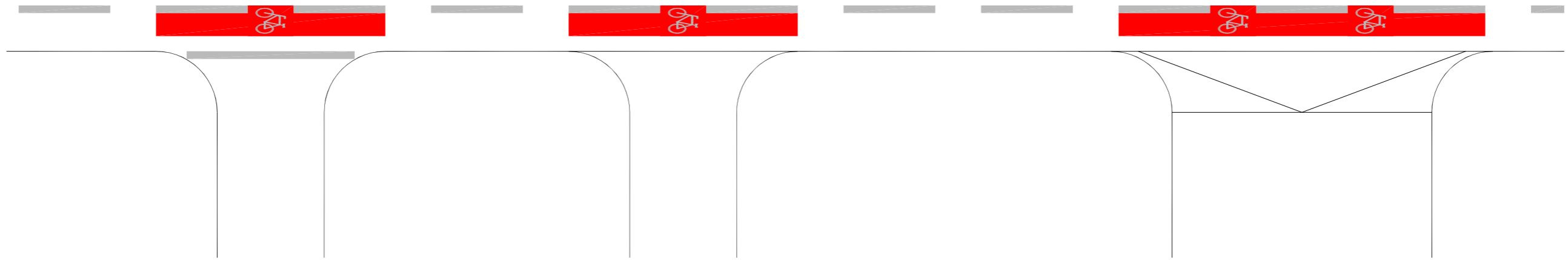
#### VÝHLED – VÍCEÚČELOVÝ PRUH (S PŘERUŠENÍM)



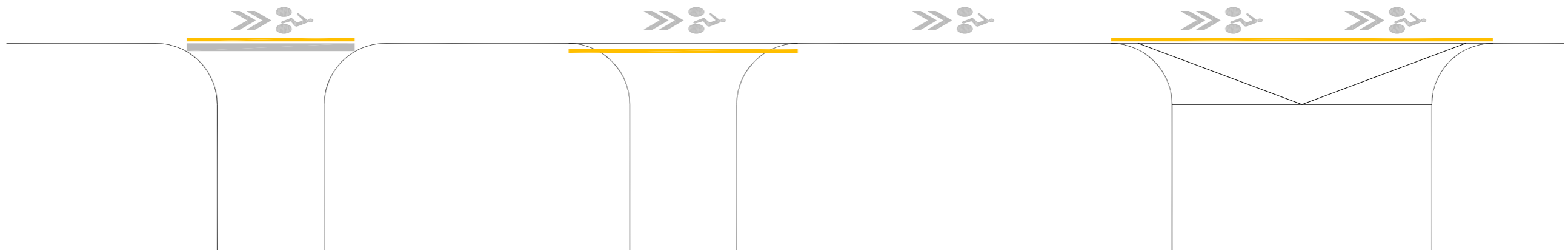
**PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ U PŘÍČNÉHO NAPOJENÍ:**

**– U OBRUBY**

**V 14 – VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY**



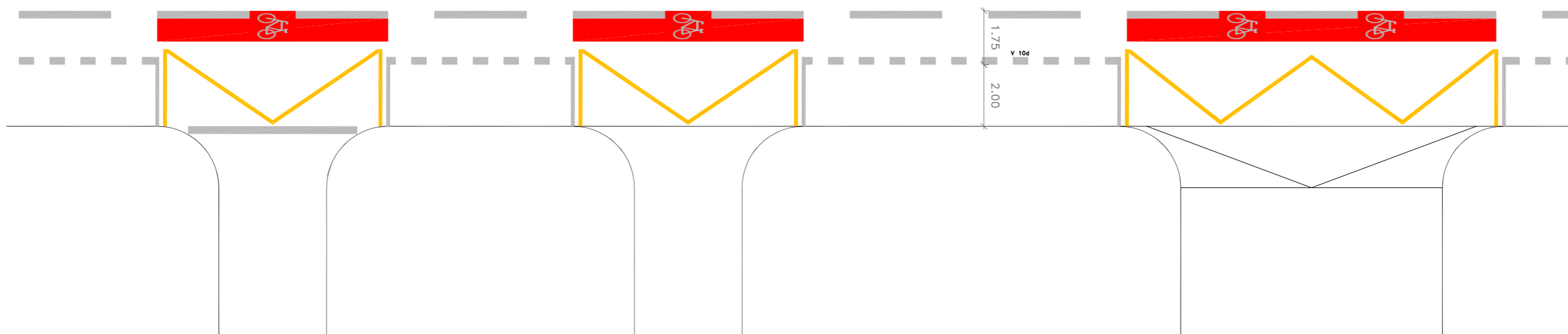
**V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY**



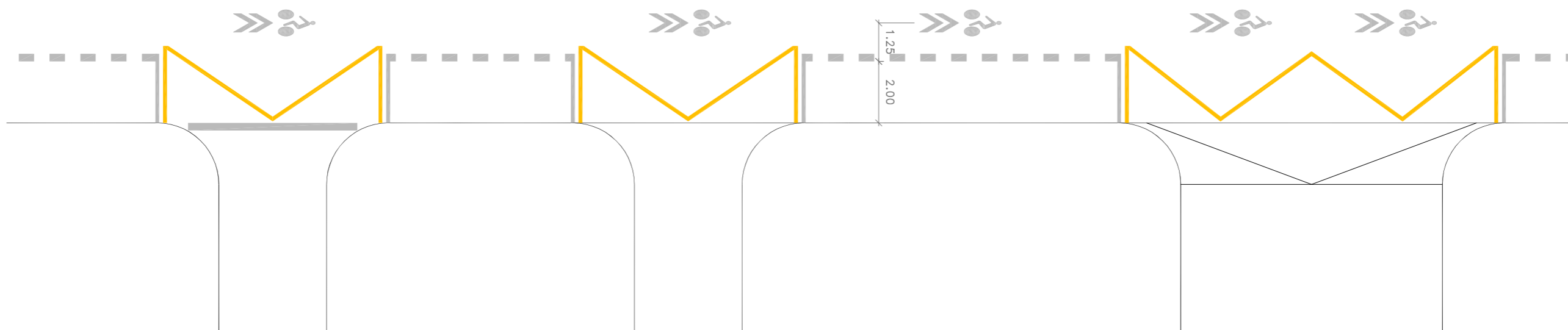
**PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ U PŘÍČNÉHO NAPOJENÍ:**

**– U PODÉLNÉHO STÁNÍ**

**V 14 – VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY**



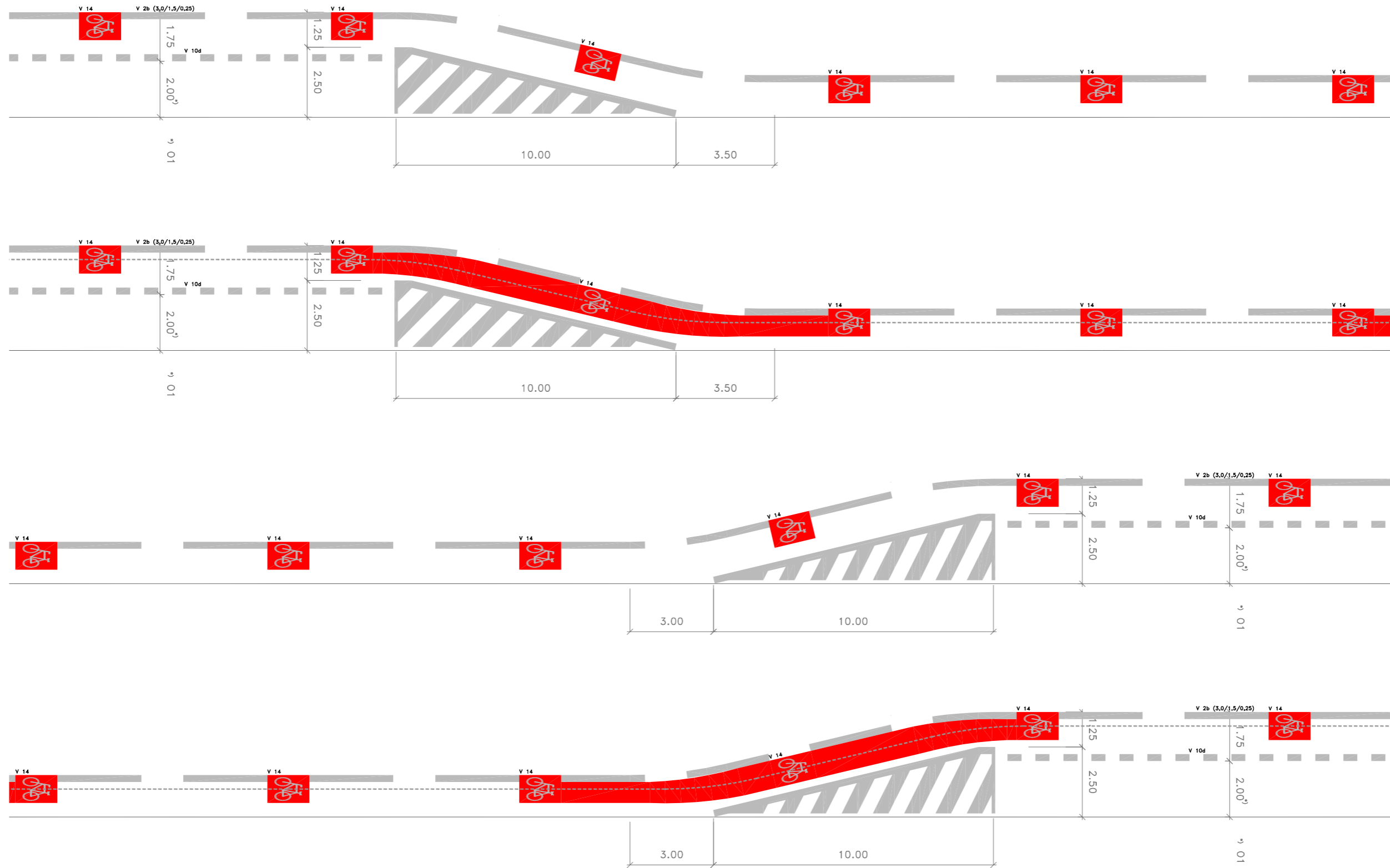
**V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY**



# PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V MÍSTĚ ZMĚNY USPOŘÁDÁNÍ:

## – U OBRUBY A U PODÉLNÉHO STÁNÍ

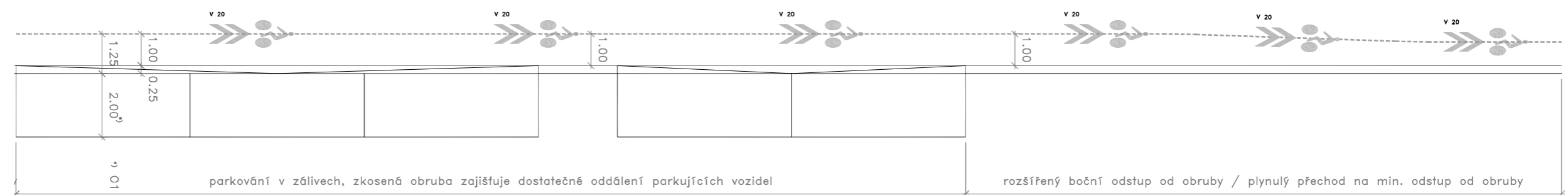
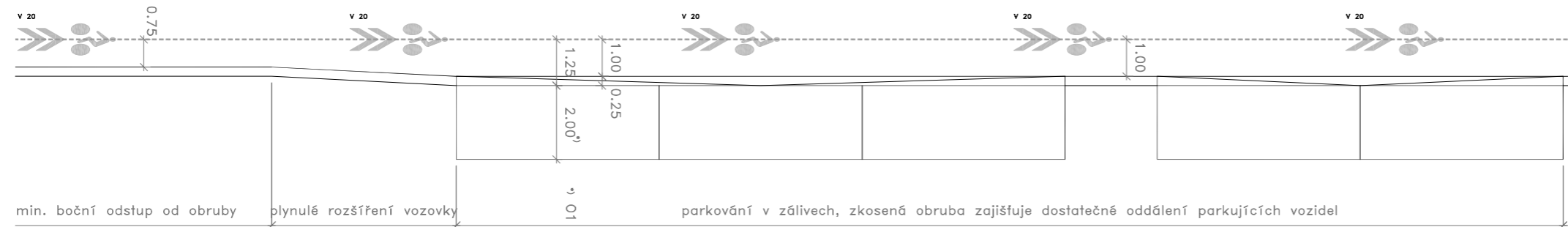
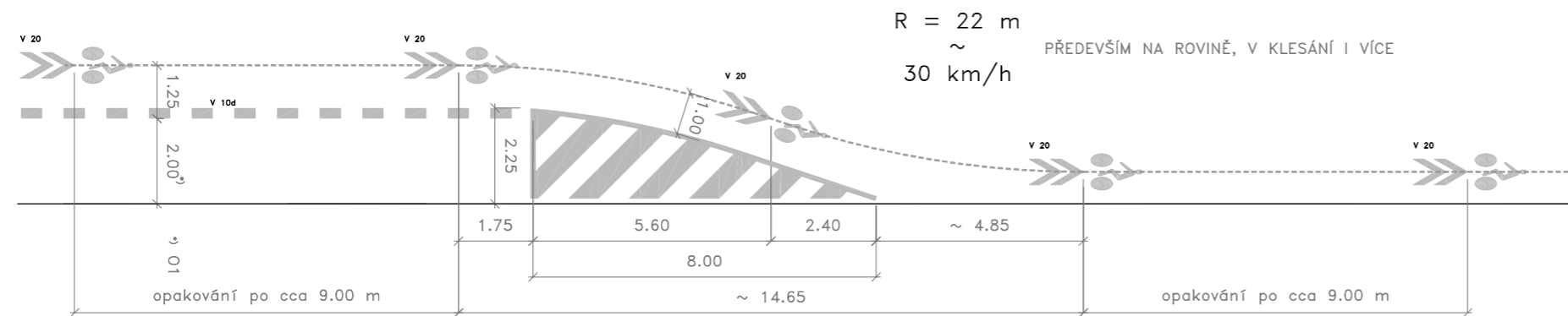
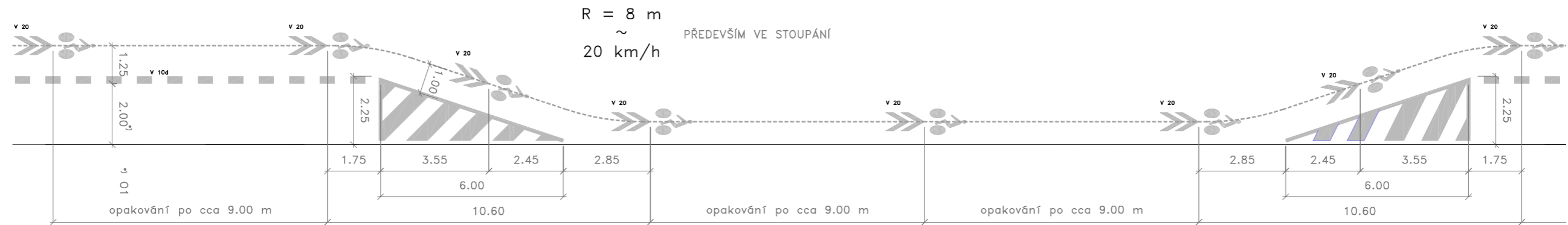
### V 14 – VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



# PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V MÍSTĚ ZMĚNY USPOŘÁDÁNÍ:

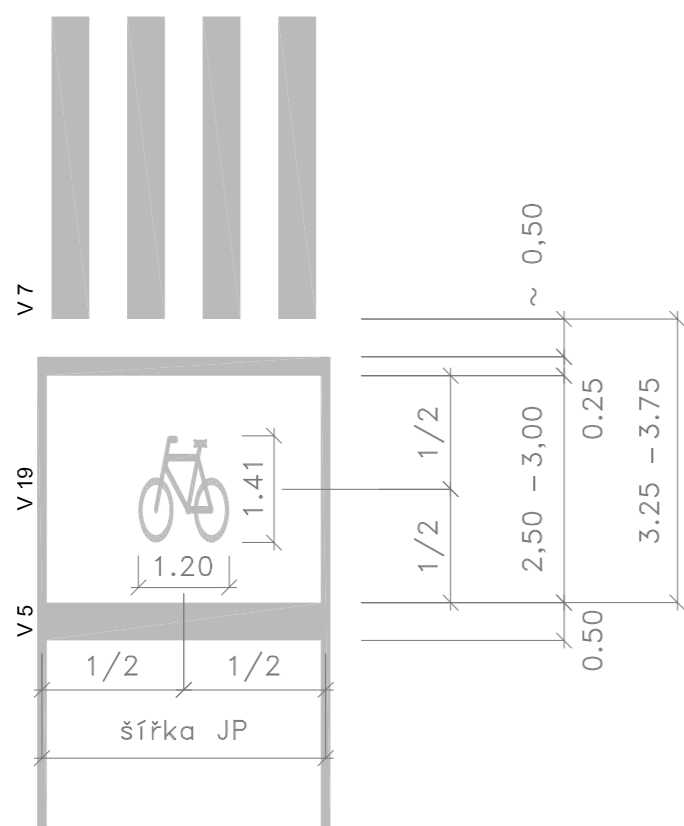
## – U OBRUBY A U PODÉLNÉHO STÁNÍ

### V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY

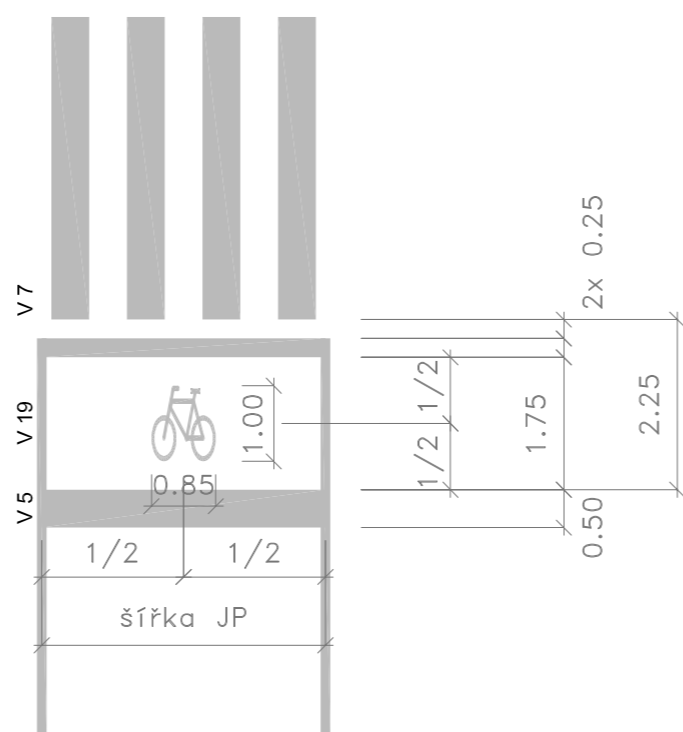


## V 19 – prostor pro cyklisty: rozměry

**optimální** (nové a rekonstruované SSZ)



**minimální** (velmi stísněné proměry, stávající SSZ)



**ZÚŽENÍ PROSTORU PRO CYKLISTY:**  
- volný prostor dle obalových křivek rozměrnějších vozidel  
- pouze výjimečně ve velmi stísněných poměrech

Poznámka:

- bez posunu stávající V 5 lze doplnit V 19 bez zásahu do signálního plánu SSZ
- při změně polohy stávající V 5 je třeba prověřit a v případě nutnosti upravit signální plán SSZ

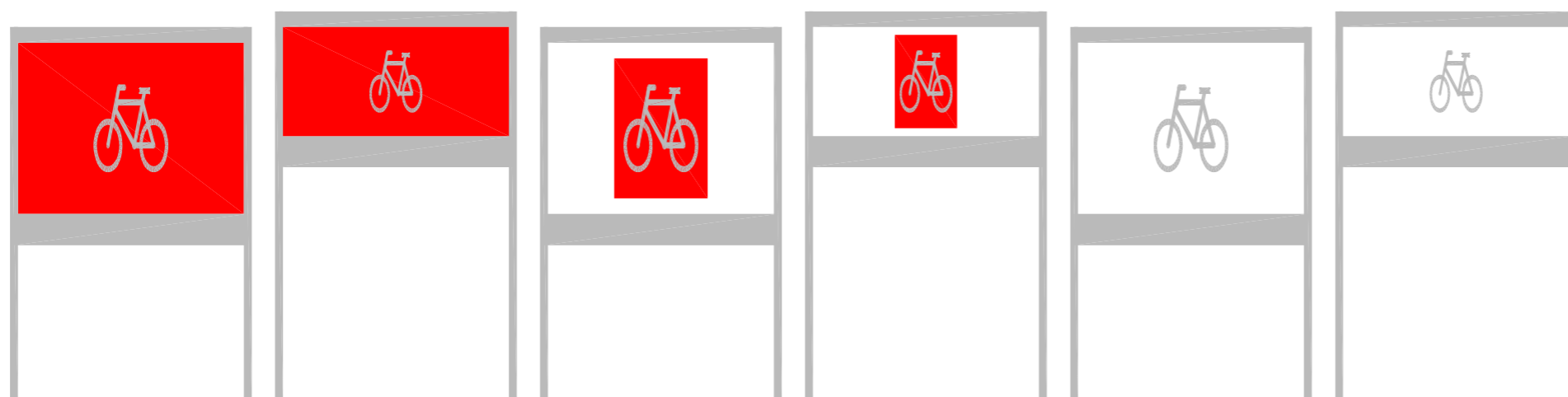
## V 19 – prostor pro cyklisty: možnosti červeného zvýraznění

- podle místních podmínek, s vyššími intenzitami motorové i bezmotorové dopravy roste význam červeného zvýraznění

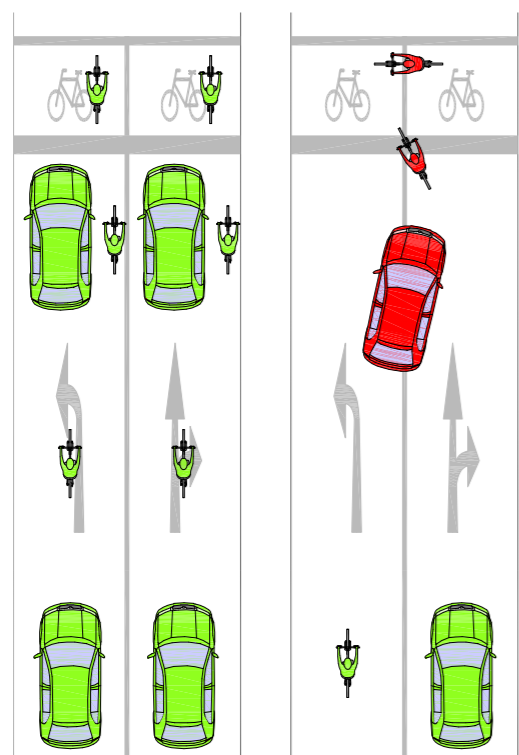
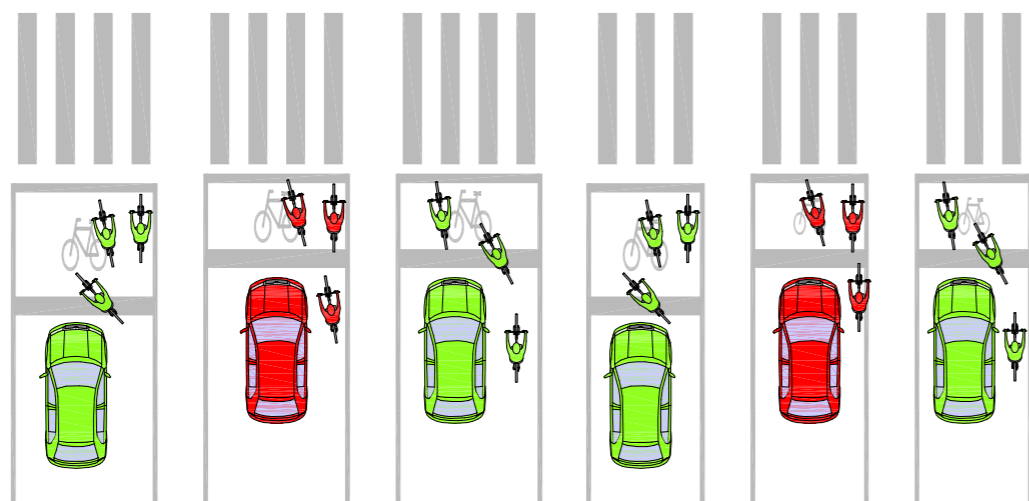
- celoplošné zvýraznění:

- zvýraznění samotného piktogramu:

- bez zvýraznění:

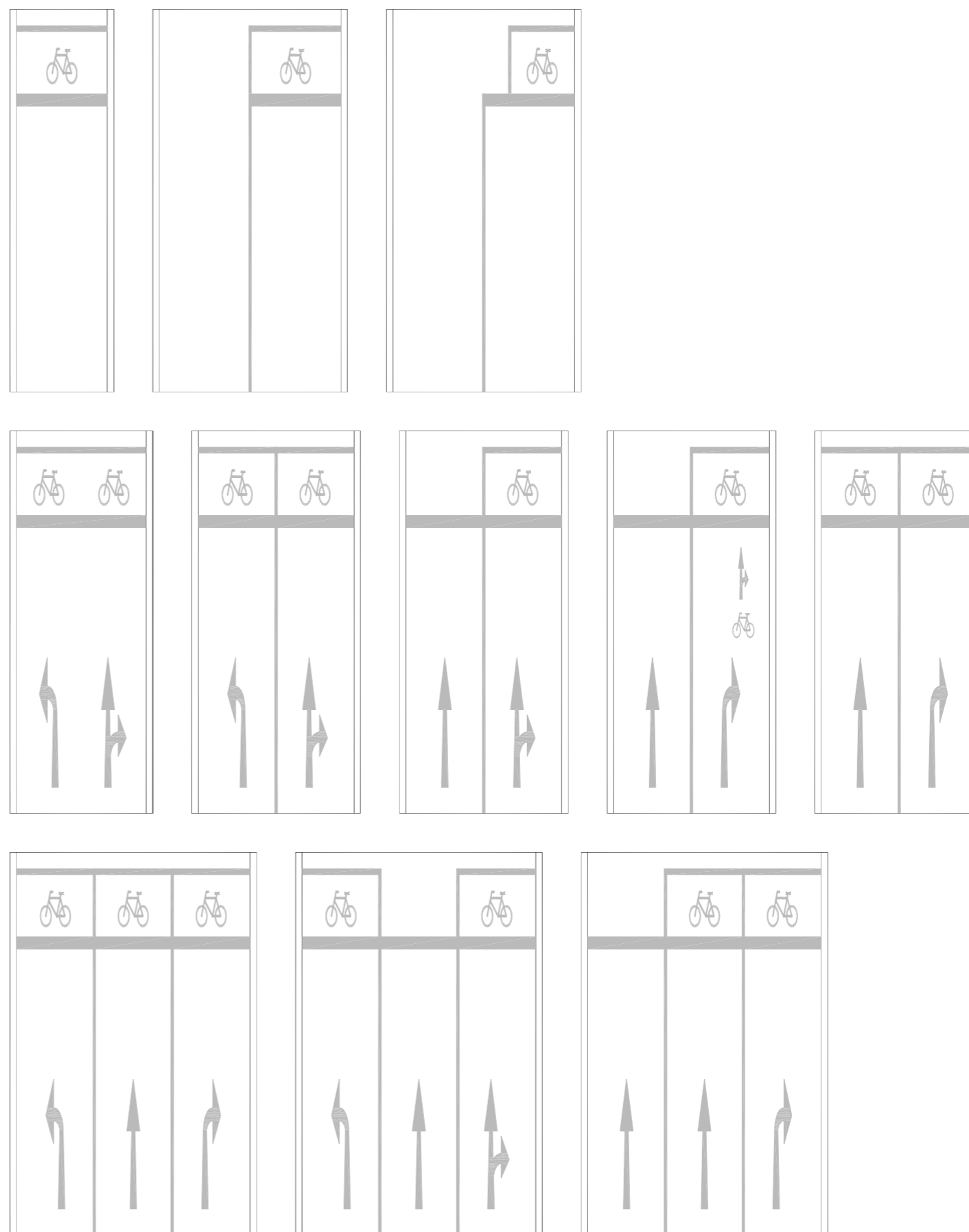


## V 19 – prostor pro cyklisty: princip používání



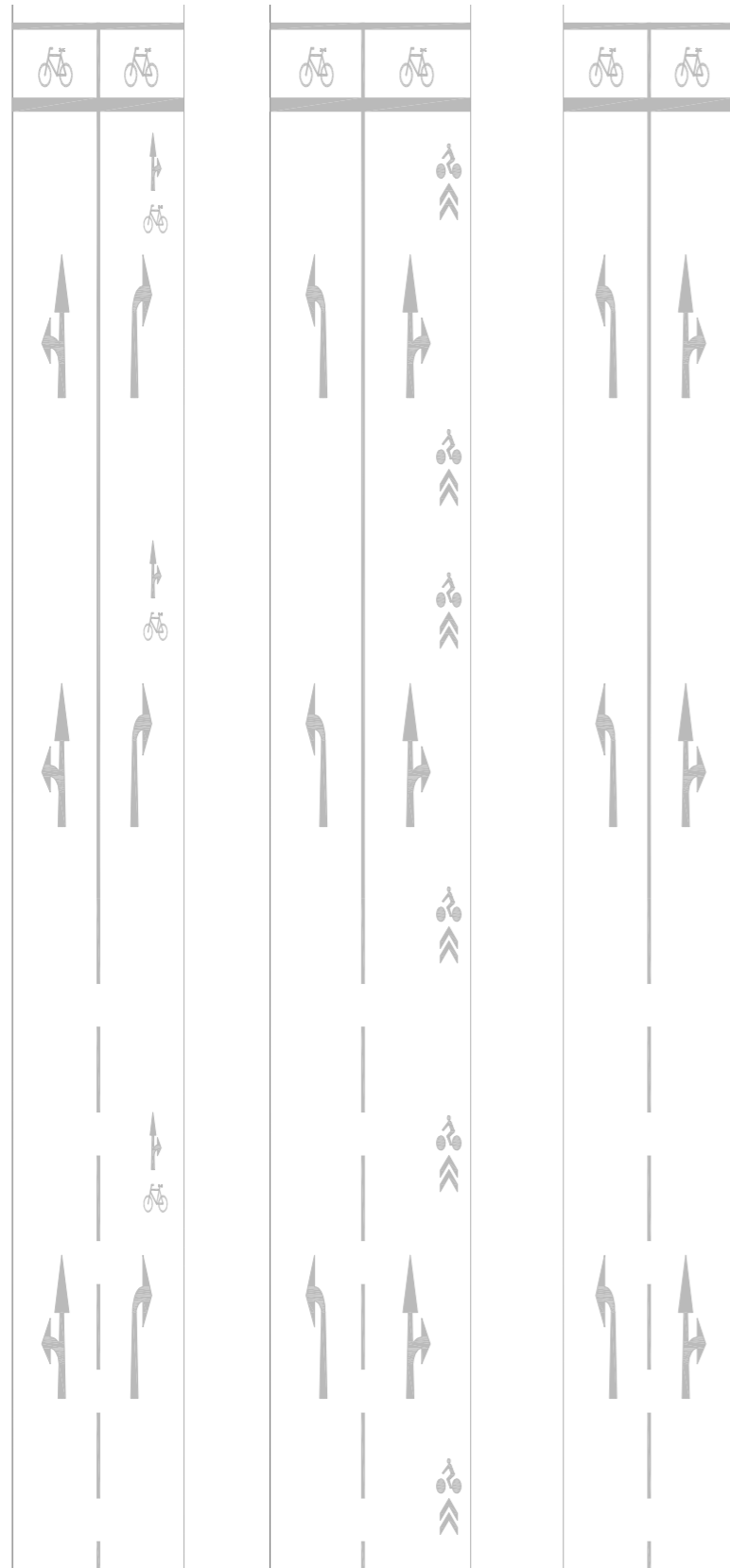
## V 19 – prostor pro cyklisty: principy provedení a rozmíst'ování

- umisťuje se pro všechny možné směry jízdy na SSZ křižovatkách, resp. před SSZ přechody pro chodce
- na celou šířku příslušného jízdního pruhu, v případě více jízdních pruhů pro shodný směr jízdy nejvíce vpravo



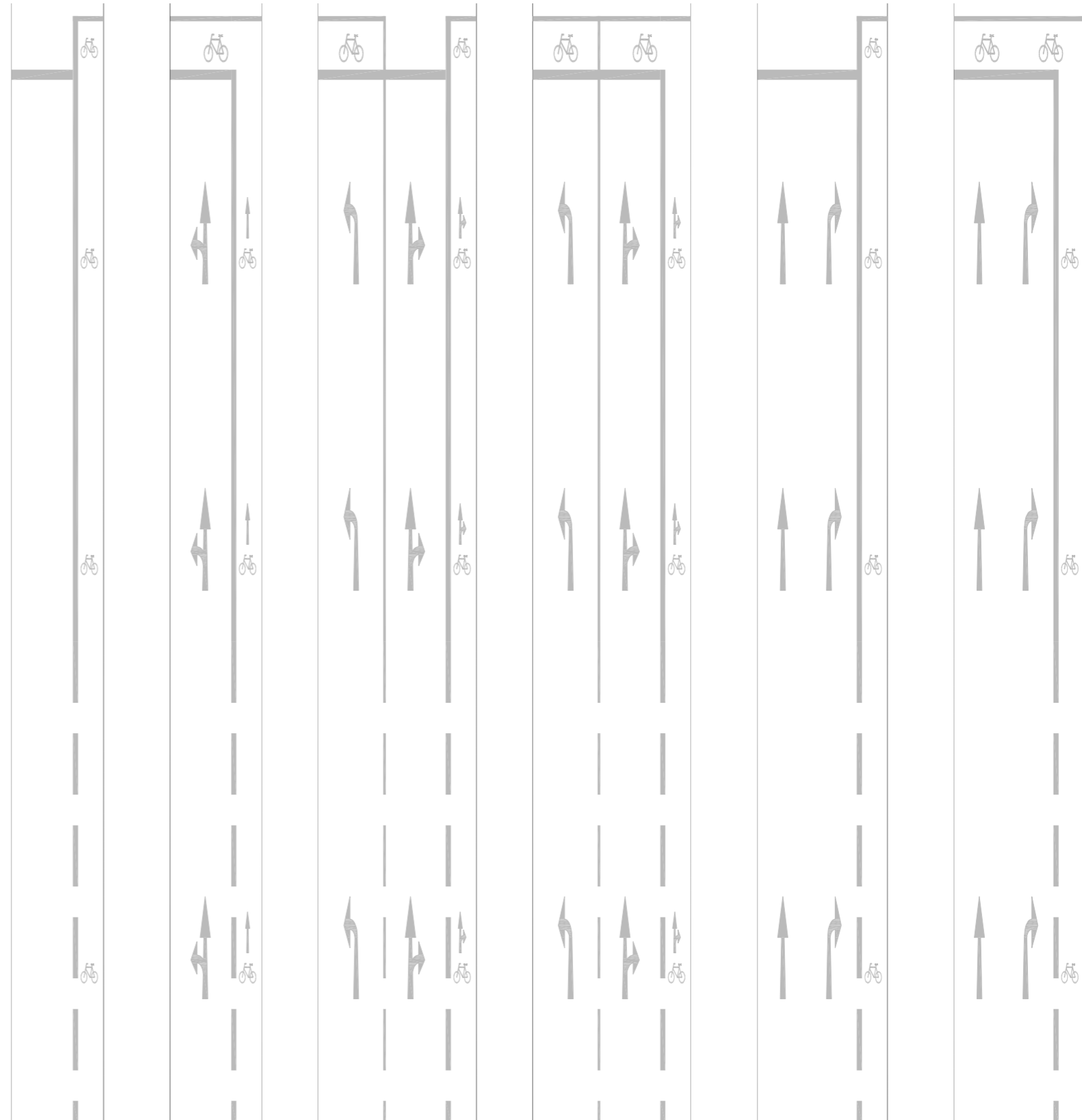
## V 19 – prostory pro cyklisty a různé způsoby řazení

- prostory pro cyklisty se umísťují bez ohledu na to, zda je v řadicích pruzích pouze společný provoz, úprava řazení, piktogramový koridor pro cyklisty či jiné opatření
- možnost, resp. vhodnost provedení některých úprav v řazení závisí na způsobu řízení SSZ a použitých návěstidlech (především plný vs. směrový signál)



## V 19 – prostor pro cyklisty a cyklopruh

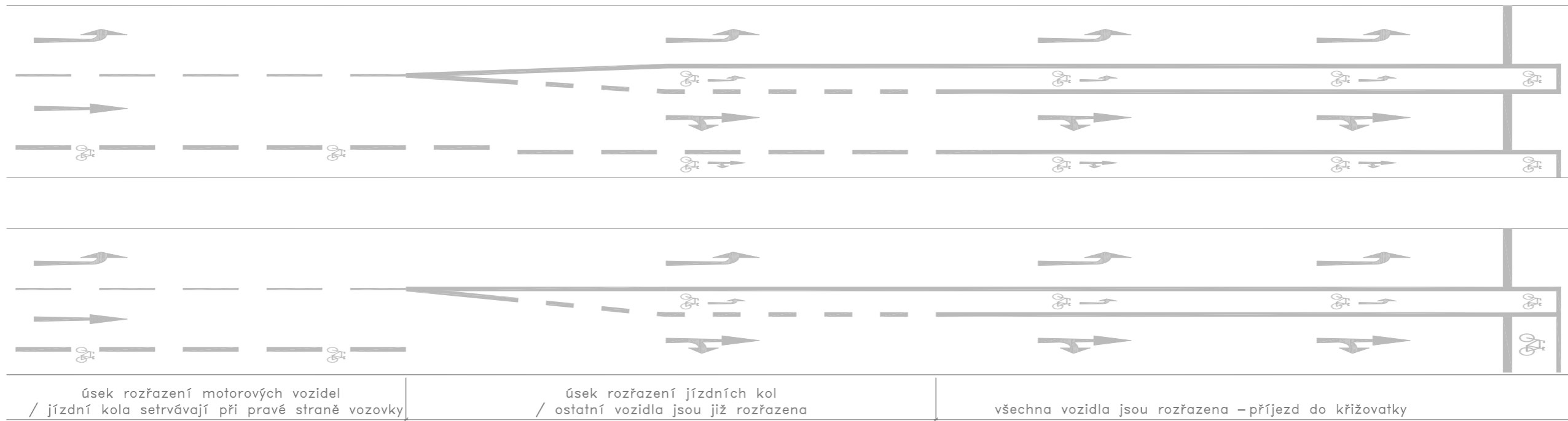
- pro jiné směry jízdy, než pro které je cyklopruh určen, se prostory pro cyklisty umísťují standardním způsobem pro běžné jízdní pruhy
- vyznačit prostor pro cyklisty před souběžným řadicím pruhem nalevo od cyklopruhu je:
  - nutné v případě směru jízdy (jízdních kol i ostatních vozidel) přímo+vlevo, resp. přímo+vlevo+vpravo
  - možné v případě shodných směrů jízdy (přímou, vlevo, vpravo), resp. přímo+vpravo
- možnost, resp. vhodnost provedení závisí na způsobu řízení SSZ a použitých návěstidlech (především plný vs. směrový signál)



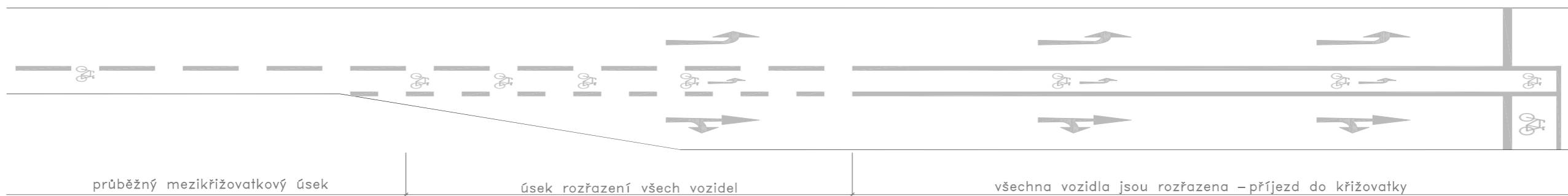


## Řadící pruhy a řadící cyklopruhy, rozřazení jízdních kol a ostatních vozidel

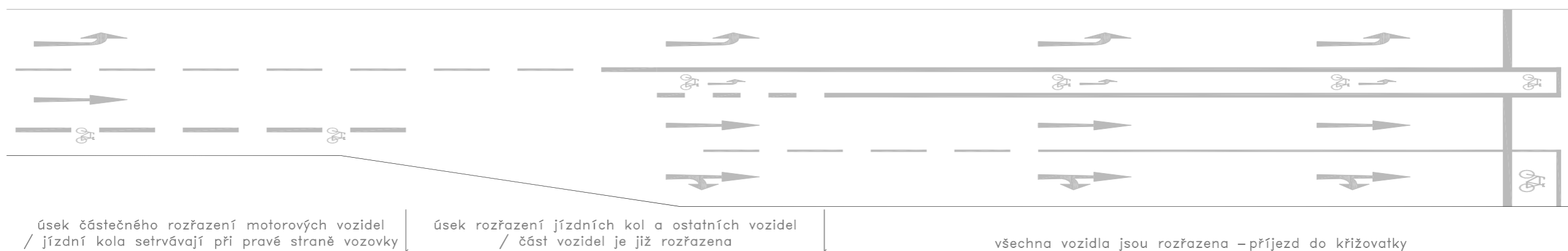
**varianta 01:** nejprve probíhá rozřazení všech motorových (ostatních) vozidel, poté jízdních kol



**varianta 02:** rozřazení všech vozidel (vč. jízdních kol) probíhá na začátku úseku řazení

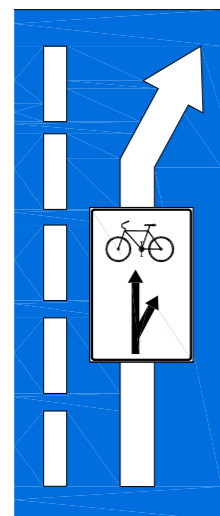


**varianta 03:** kombinace (nejprve částečné rozřazení motorových vozidel, poté jízdních kol a části dalších vozidel)

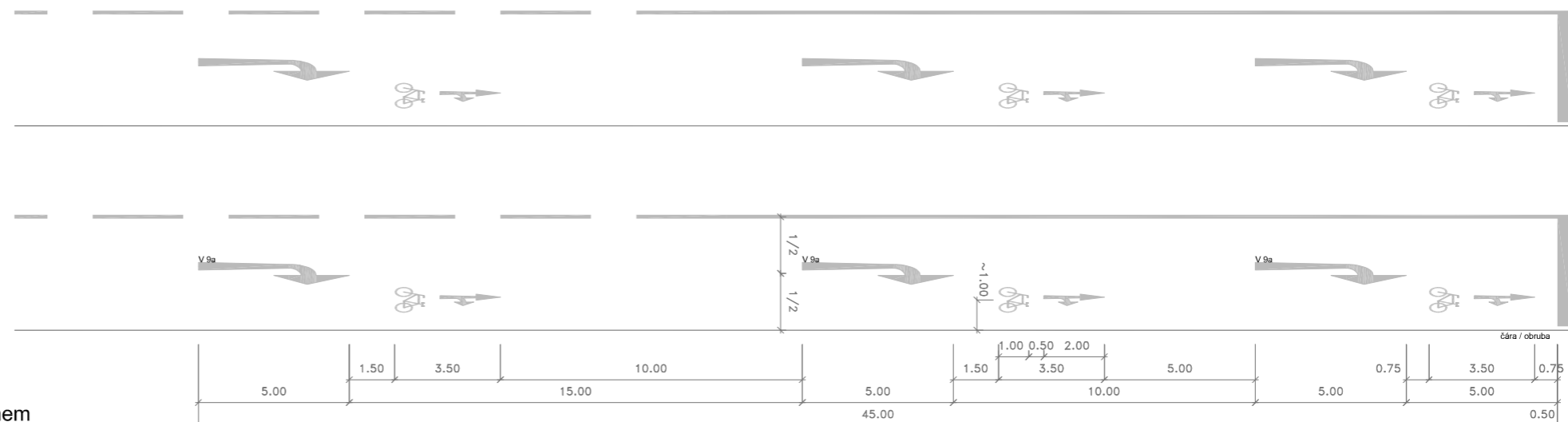


## Úprava řazení při průjezdu řadicími pruhy

- umožnění pohybu jízdních kol (a případně dalších vybraných vozidel) jiným řadicím pruhem než ostatním vozidlům
- nejčastěji přímý průjezd jízdních kol pravým odbočovacím pruhem
- libovolná šířka řadicího pruhu

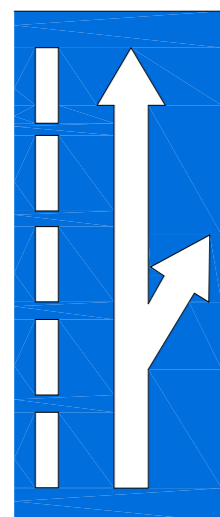


IP 19 + E 12c  
přímý průjezd jízdních kol  
pravým odbočovacím pruhem

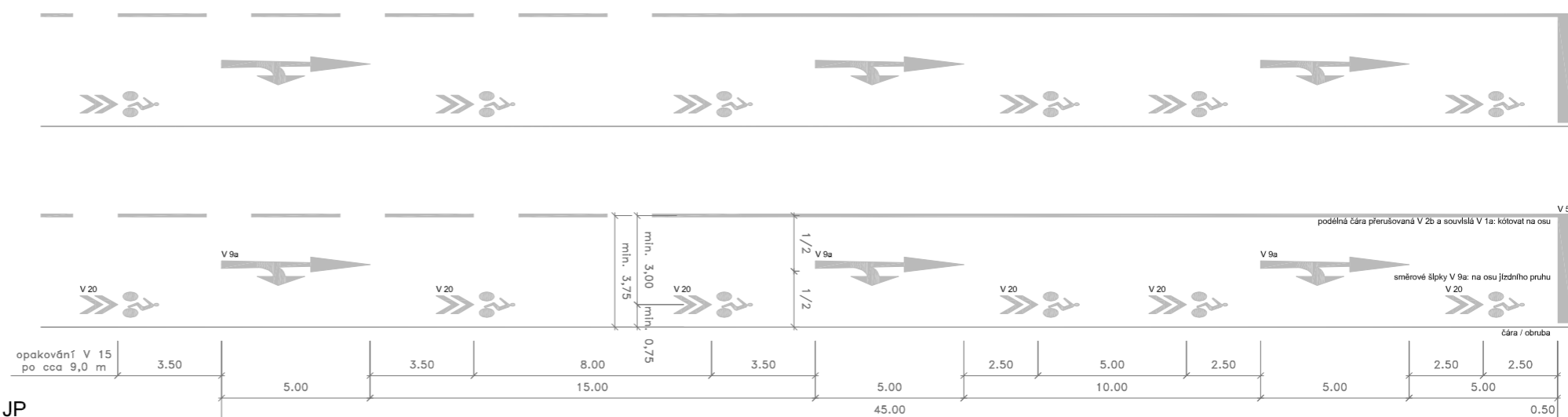


## Úprava průjezdu v rámci řadicího pruhu

- umožnění vzájemného míjení jízdních kol a osobních vozidel v rámci daného řadicího pruhu
- nutná minimální šířka 3,75 m, vyznačení pomocí piktogramového koridoru pro cyklisty

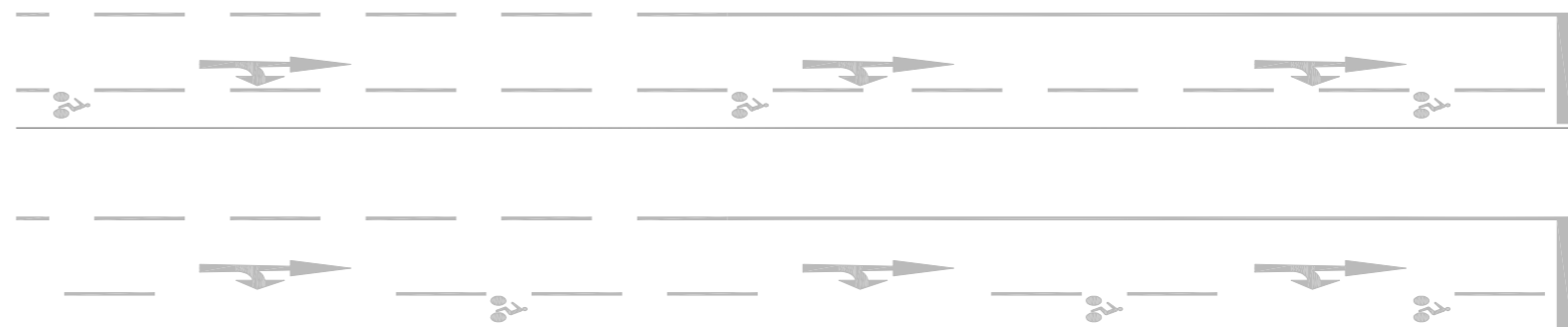


IP 19 (bez úprav)  
průjezd vozidel  
přímo + vpravo pravým JP



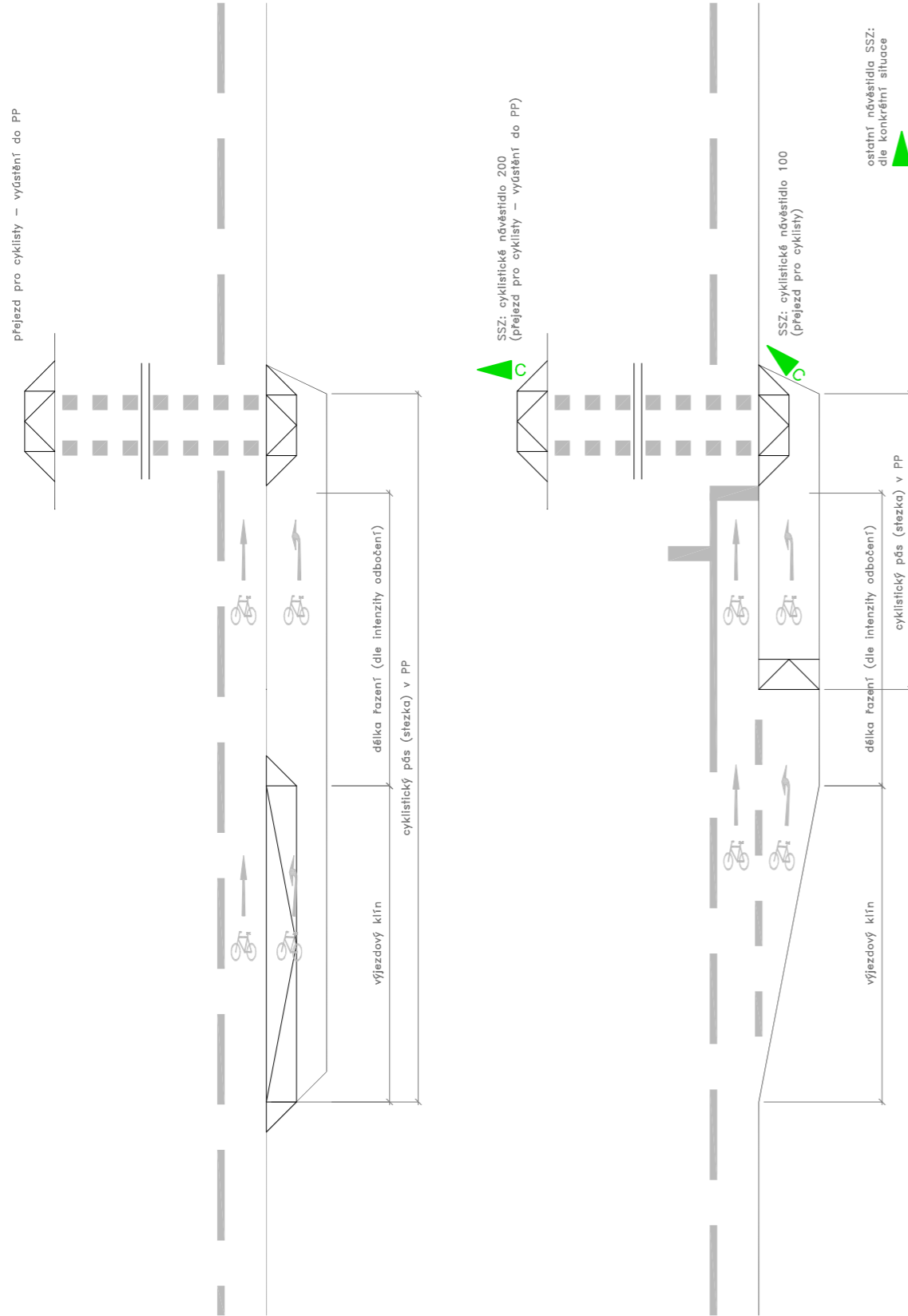
## Úprava průjezdu v rámci řadicího pruhu (výhled)

- výhledově pravděpodobně možné využití i víceúčelového pruhu
- vyobrazené možnosti mají pouze informativní charakter



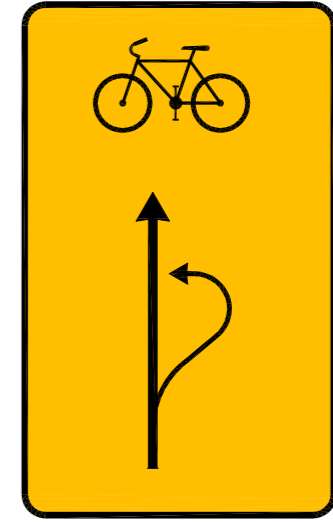
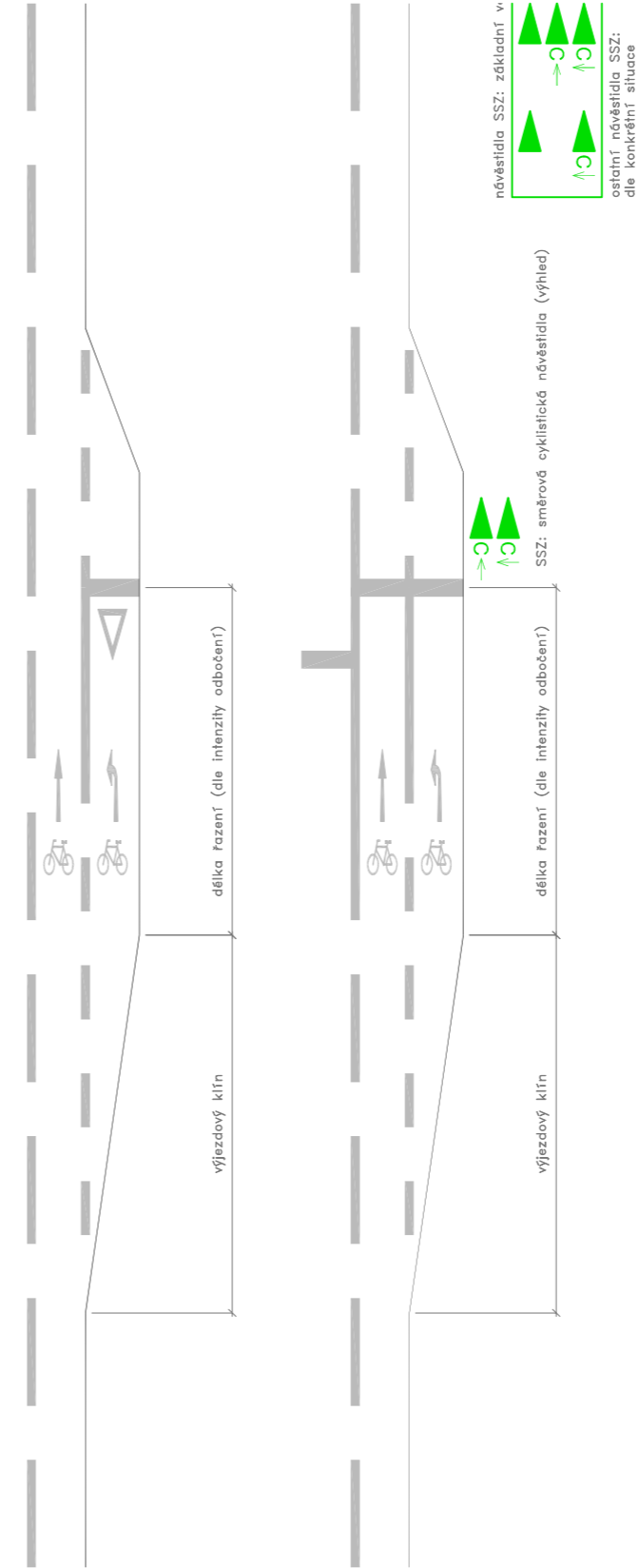
## Nepřímé levé odbočení s přejezdem pro cyklisty

- bez SSZ / se SSZ
- provedení je možné i bez přímého cyklopruhu

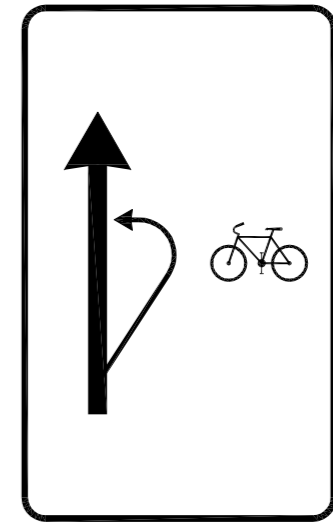


## Nepřímé levé odbočení u obruby (s řadicím pruhem)

- bez SSZ / se SSZ (výhled)
- provedení je možné i bez přímého cyklopruhu



IS 20  
Návěst před křižovatkou  
pro cyklisty



IS 10e  
Návěst doporučeného způsobu  
odbočení cyklistů vlevo  
(od r. 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 křižovatku (s výjimkou přejezdu pro cyklisty)
- provádět směrové signály pro cyklisty (jízdni 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 "řadicího" pruhu v délce celé křižovatky, včetně červeného podbarvení

### var.02 / 03:

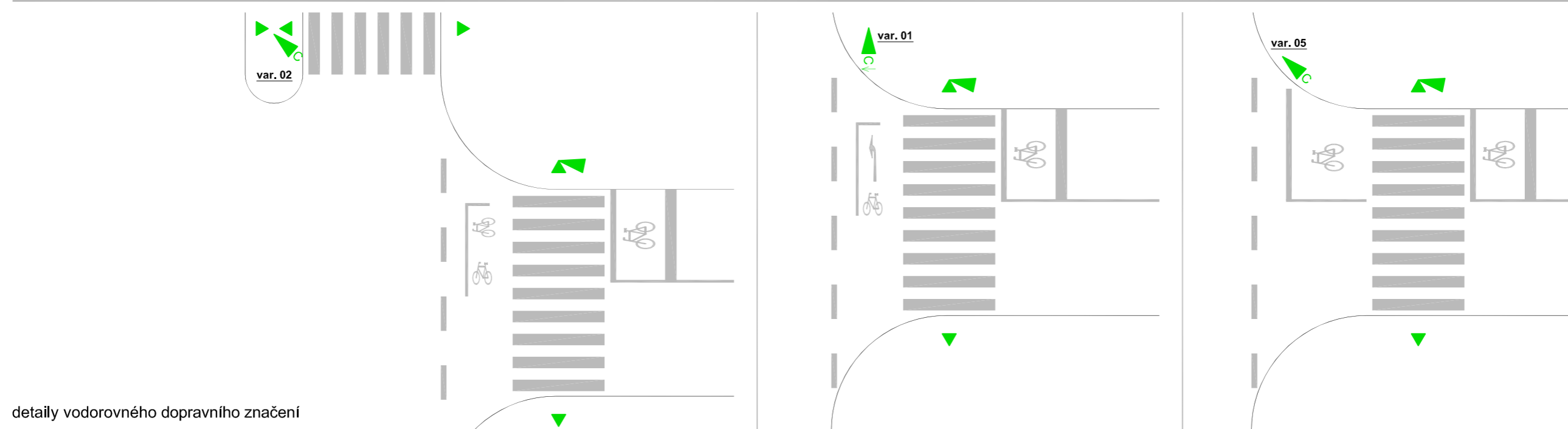
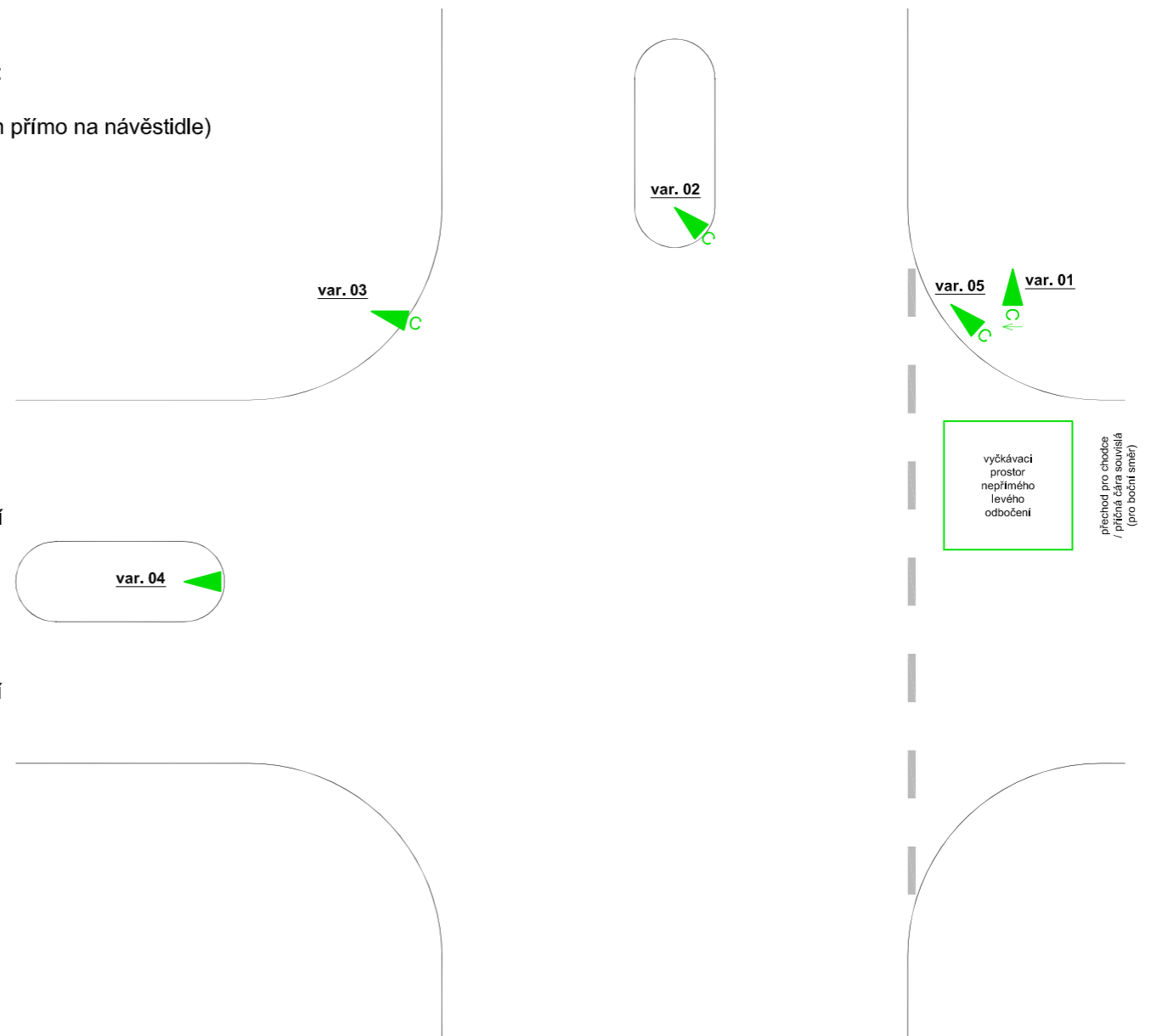
- umístění cyklistického návěstidla na dělicí ostrůvek / na protilehlé nároží
- cyklisté vyčkávají zpravidla v poloze šikmé až kolmé na přímý směr jízdy, na signál "volno" vyjíždějí rovně
- "švýcarský model" ~ často používáno např. ve Švýcarsku
- VDZ: zpravidla jednoduché vymezení čarou a piktogramem

### var.04:

- umístění návěstidla pro všechna vozidla za (průsečnou) křižovatkou: plný signál společný pro jízdni 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 používané 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



## VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH BUS+CYKLO+TAXI

### – CELKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ:

Šířka VJP: shodná s běžným JP, případně větší.

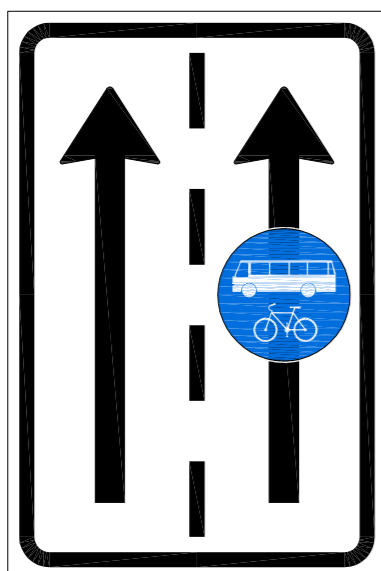
Šířka VJP by neměla klesnout pod 3,00 m, předjíždění je možné přilehlým JP.  
(Výjimkou mohou být lokálně zúžená místa v oblasti dělicích ostrůvků, zastávek apod.)

Míjení jízdních kol v rámci VJP je možné:

- při šířce VJP > 3,75 m pro vozidla taxi
- při šířce VJP > 4,25 m i pro všechna vozidla veřejné dopravy

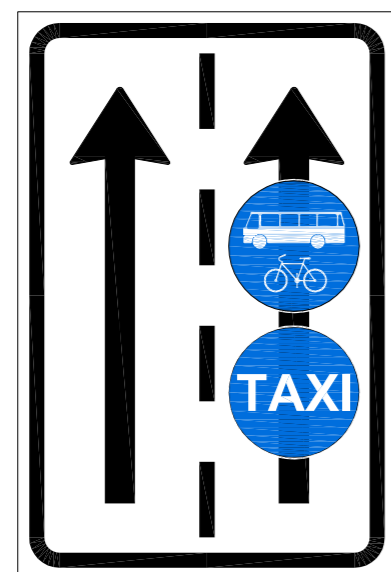
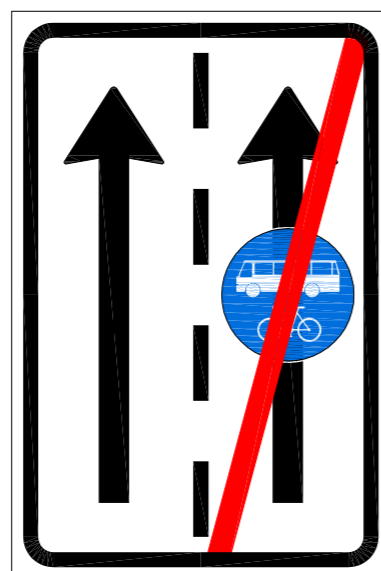
### – SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ:

IP 20a  
Vyhrazený jízdní pruh



BUS+CYKLO PRUH

IP 20b  
Konec vyhrazeného jízdního pruhu

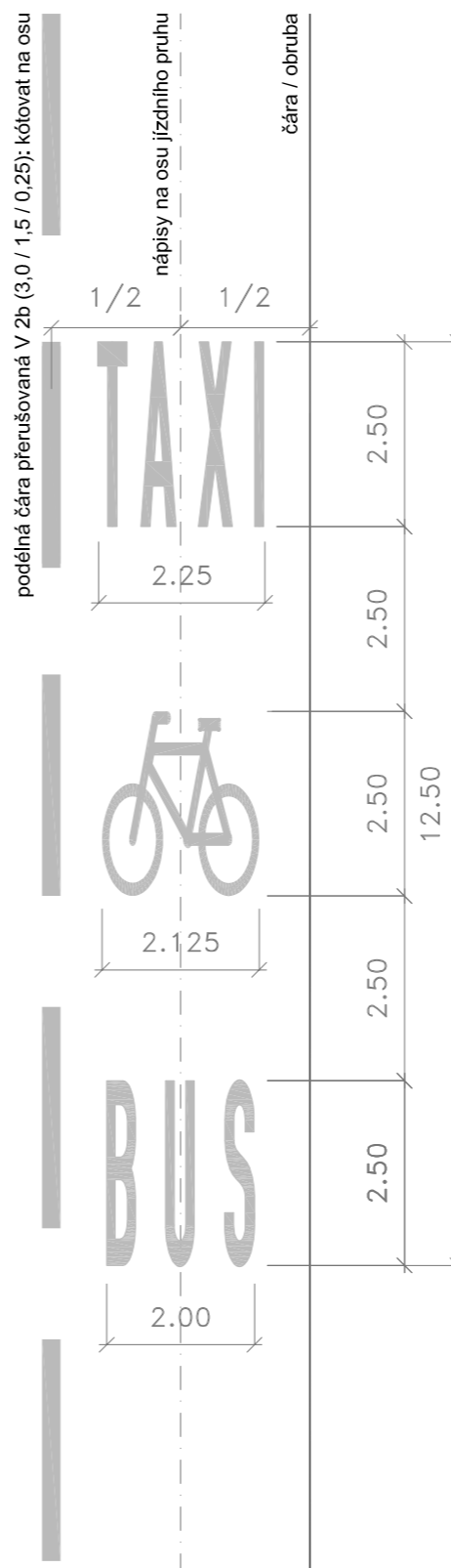


BUS+CYKLO+TAXI PRUH

### – VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ:

Nápis se mimo křižovatku vyznačuje opakovaně ve vzdálenosti max. 50 m, v prostoru křižovatky max. 25 m.

(TP 133, čl. 7.1 Vyhrazený jízdní pruh)



TAXI



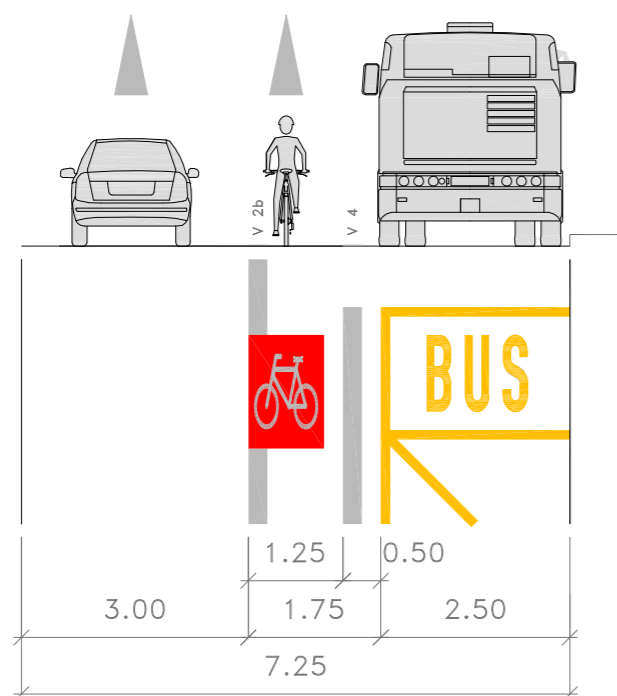
BUS



## INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ PODÉL ZASTÁVKY VEŘEJNÉ DOPRAVY:

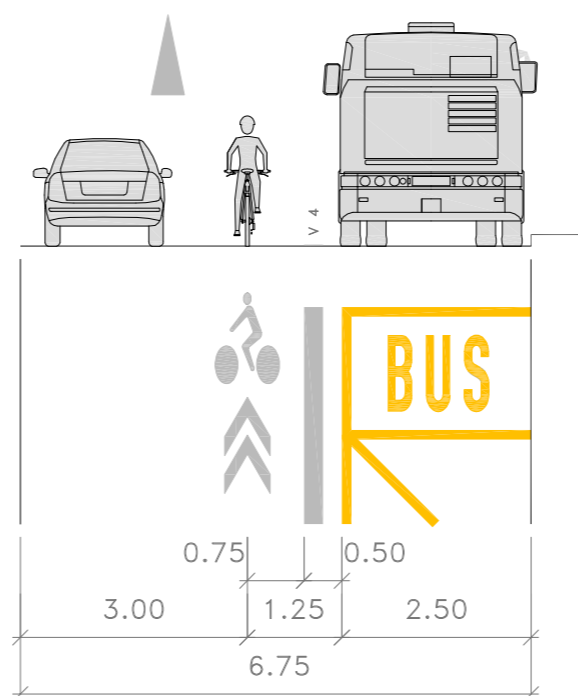
### V 14 – jízdní pruh pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



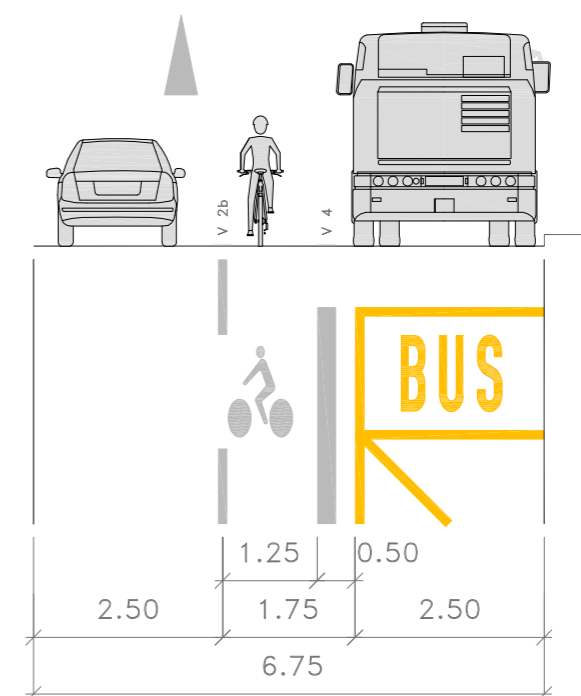
### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



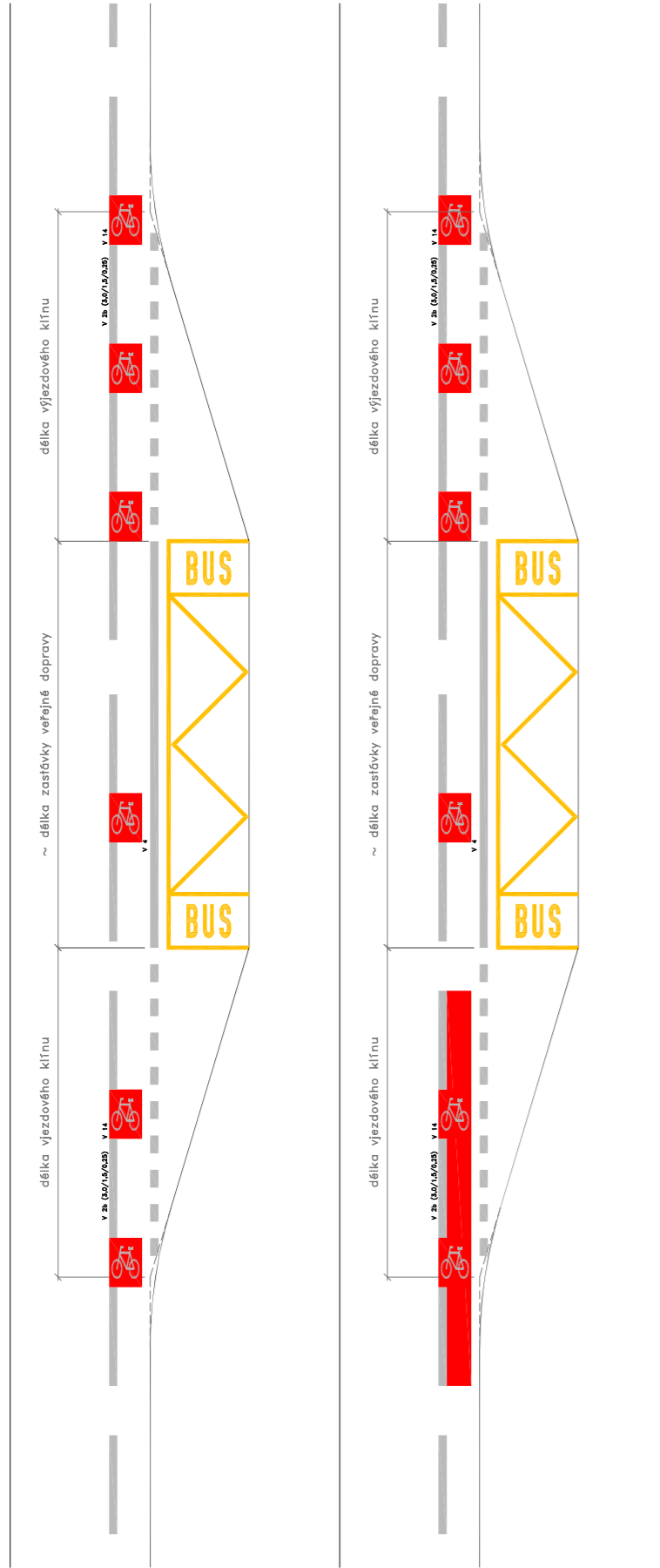
### VÝHLED: víceúčelový pruh

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**

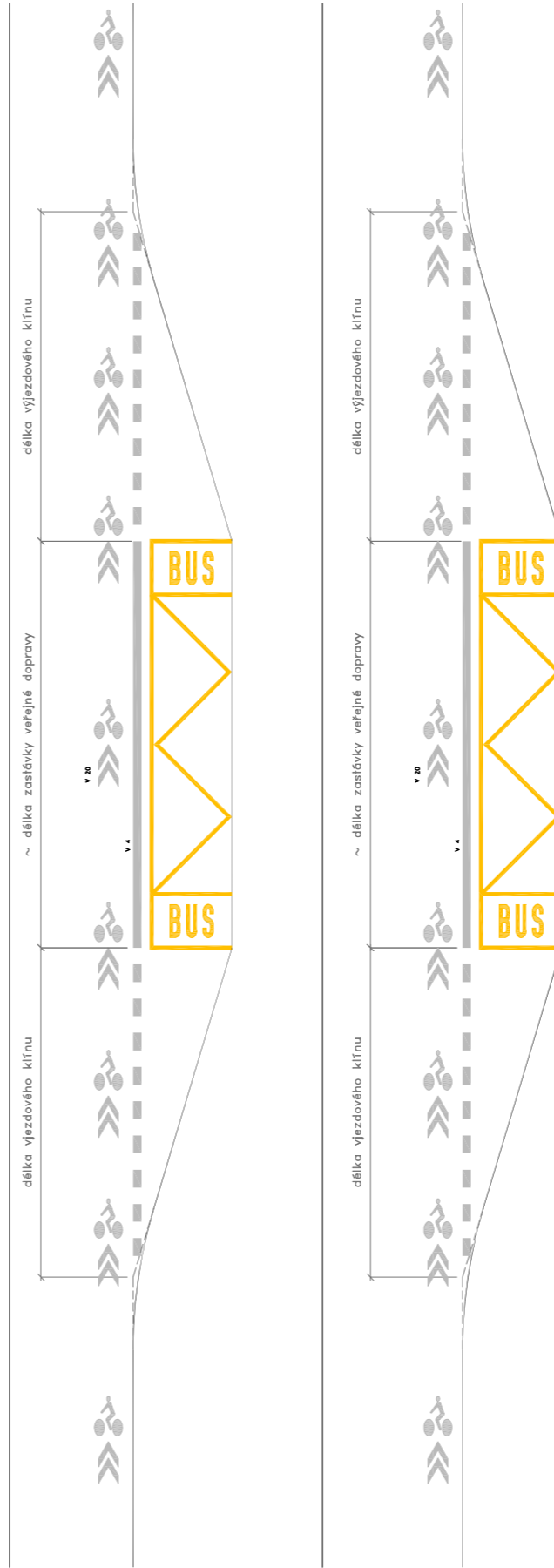


# INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ PODÉL ZASTÁVKY VEŘEJNÉ DOPRAVY:

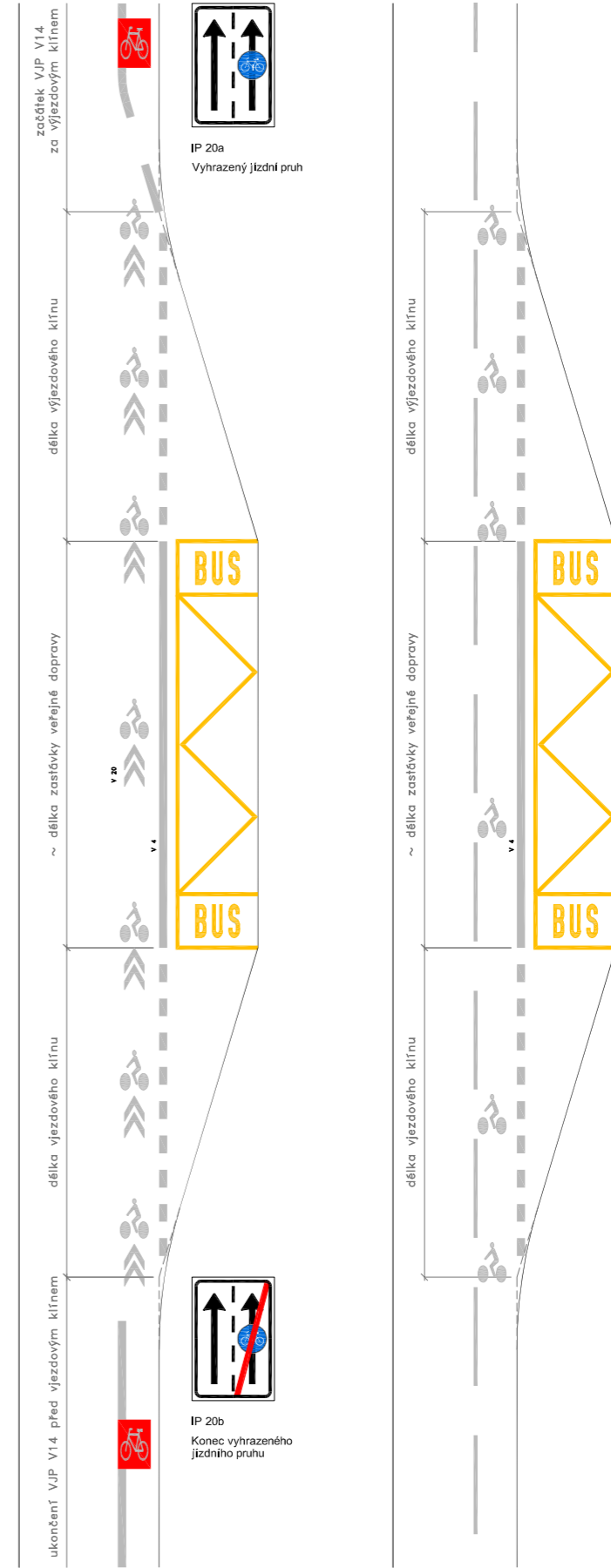
V 14 – JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY



VÝHLED:  
VÍCEÚČELOVÝ PRUH



**METODICKÁ POMŮCKA PRO VYZNAČOVÁNÍ POHYBU CYKLISTŮ V HDP**  
 Ing. arch. Tomáš Cach / integrační opatření / PRACOVNÍ VERZE / 2010-07

# INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ – PŘERUŠENÍ ZASTÁVKOU VEŘEJNÉ DOPRAVY:

V 14 – JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY

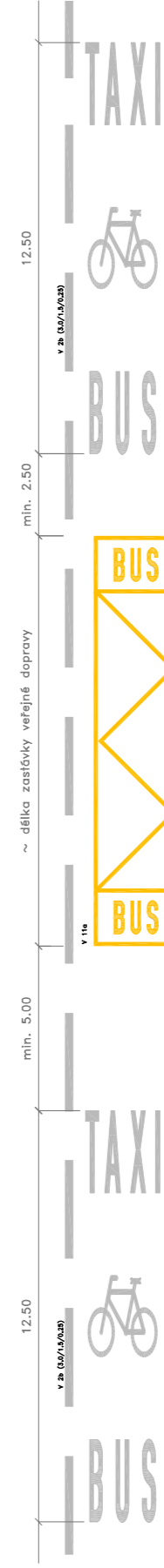


VÝHLED: VÍCEÚČELOVÝ PRUH



# ZASTÁVKA BUS VE VJP:

VJP BUS+CYKLO+TAXI

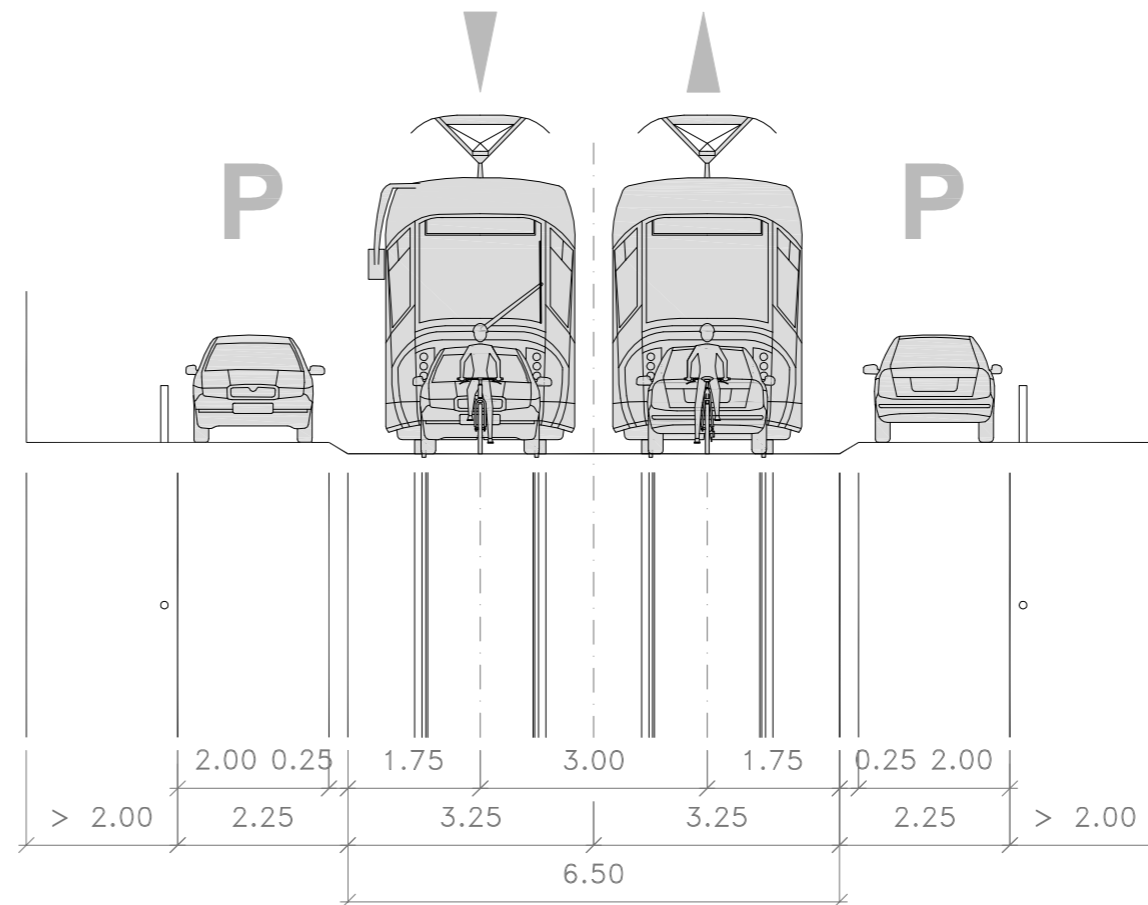


**METODICKÁ POMŮCKA PRO VYZNAČOVÁNÍ POHYBU CYKLISTŮ V HDP**  
 Ing. arch. Tomáš Cach / integrační opatření / PRACOVNÍ VERZE / 2010-07



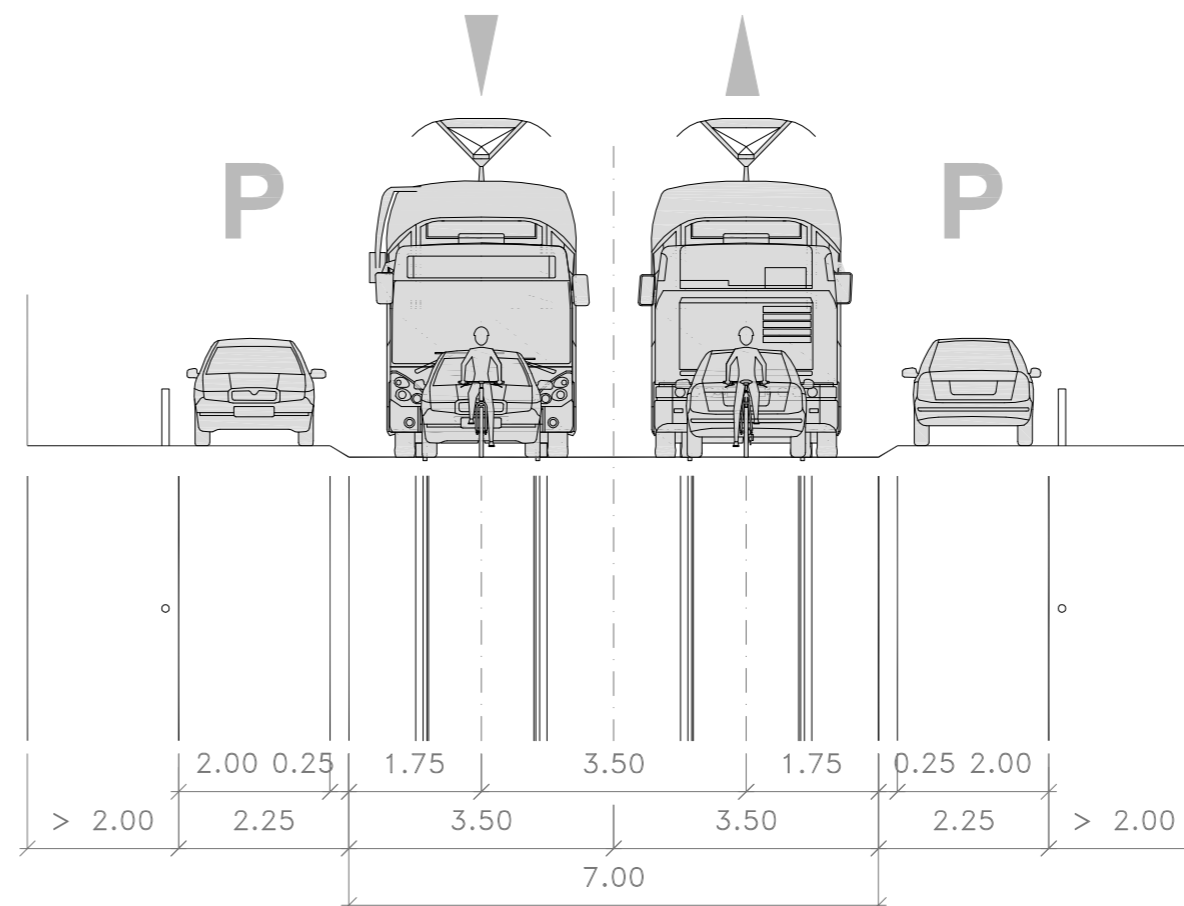
### Společný provoz, jízdní kola a tramvaje za sebou

- jízdní kola i ostatní vozidla pojíždějí tramvajovou trať
- podélné stání na zvýšeném pásu
- minimální, resp. optimální šířkové uspořádání
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



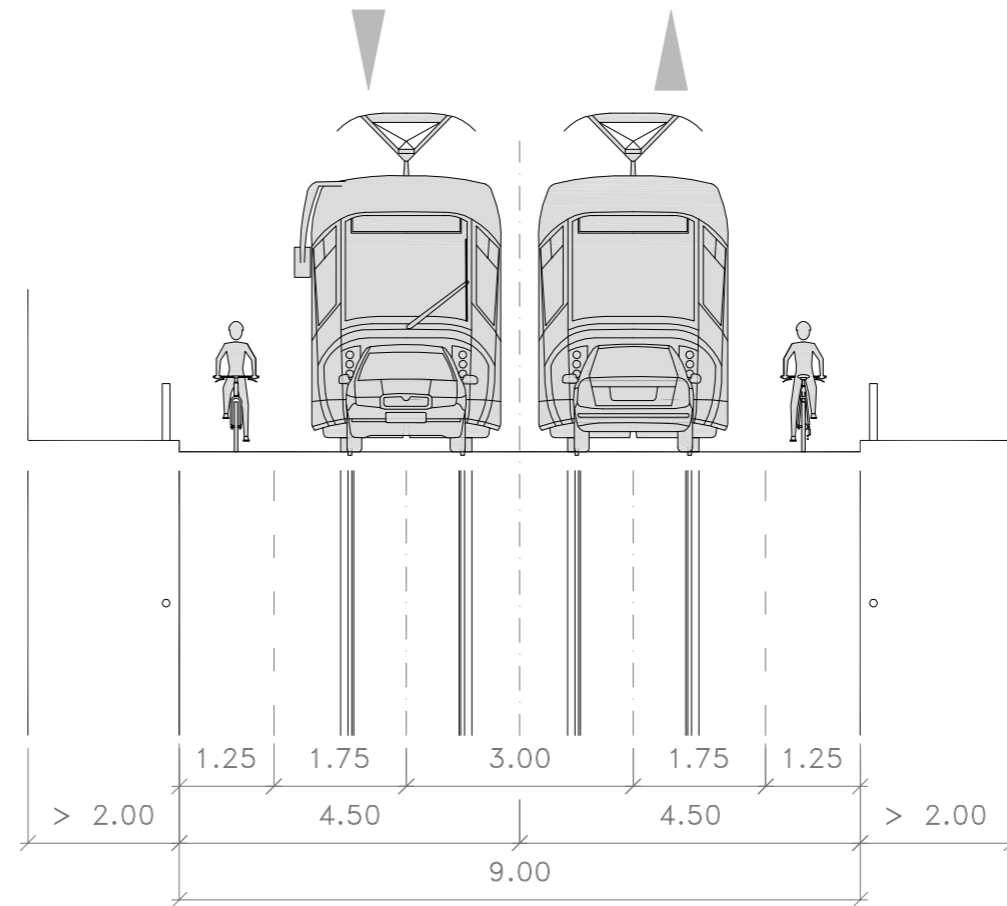
### Společný provoz, jízdní kola a tramvaje za sebou

- jízdní kola i ostatní vozidla pojíždějí tramvajovou trať
- podélné stání na zvýšeném pásu; provoz bus
- minimální, resp. optimální šířkové uspořádání
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



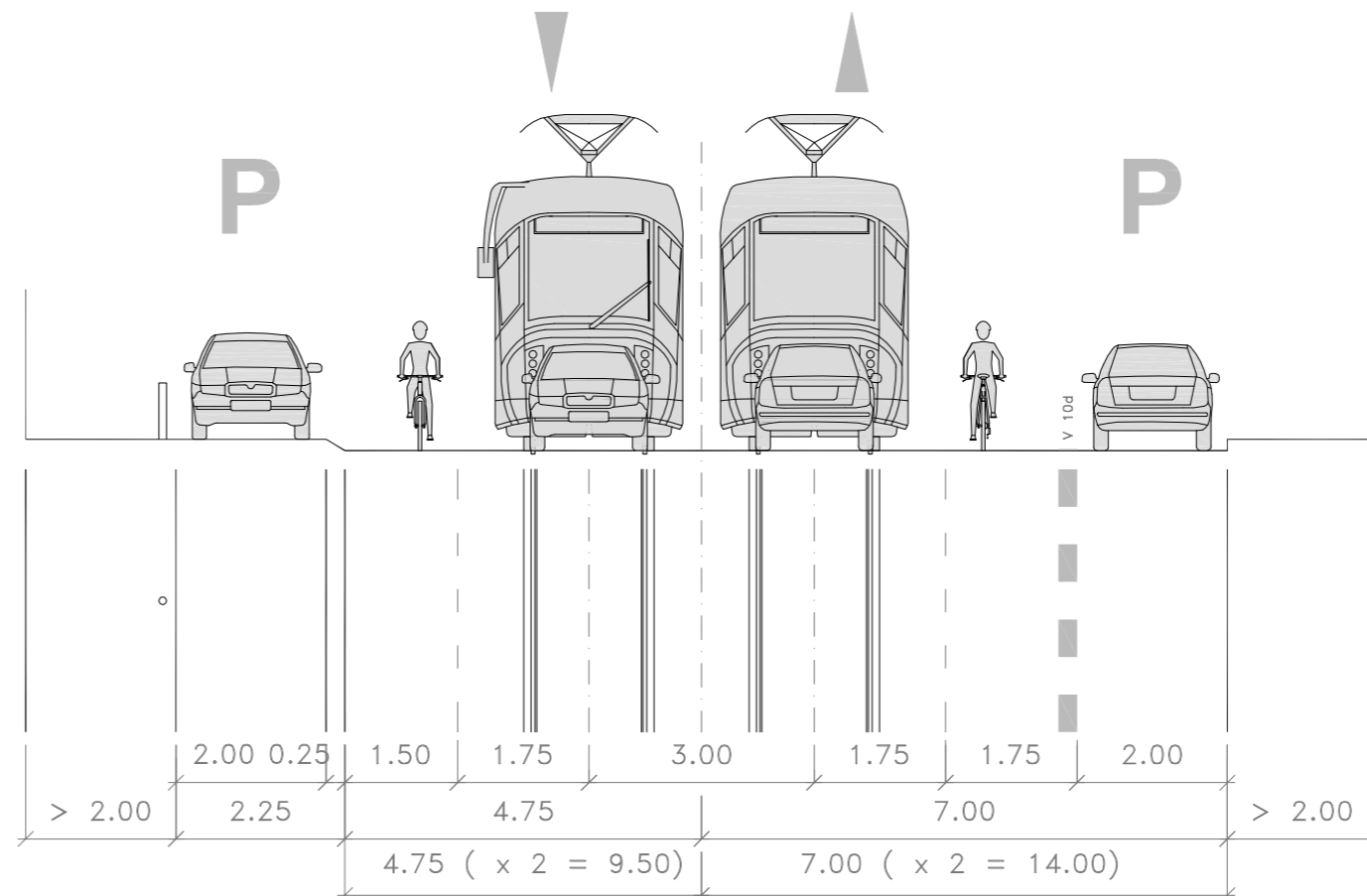
### Společný provoz, jízdní kola a tramvaje vedle sebe

- pohyb ostatních vozidel za sebou po tramvajové trati
- antiparkovací úprava
- minimální, resp. optimální šířkové uspořádání
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



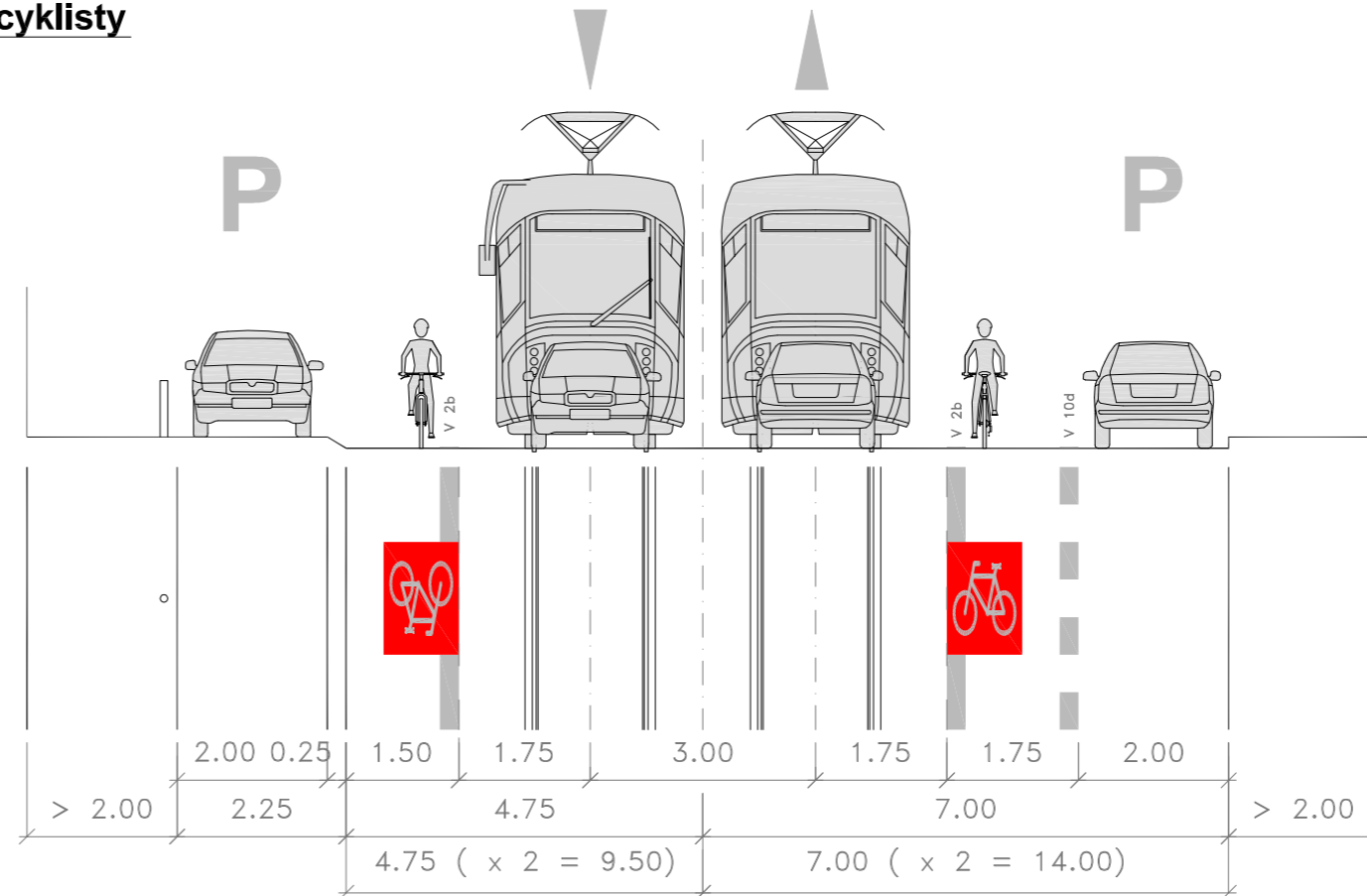
### Společný provoz, jízdní kola a tramvaje vedle sebe

- pohyb ostatních vozidel za sebou po tramvajové trati
- podélné stání na zvýšeném pásu / ve vozovce
- minimální, resp. optimální šířkové uspořádání
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



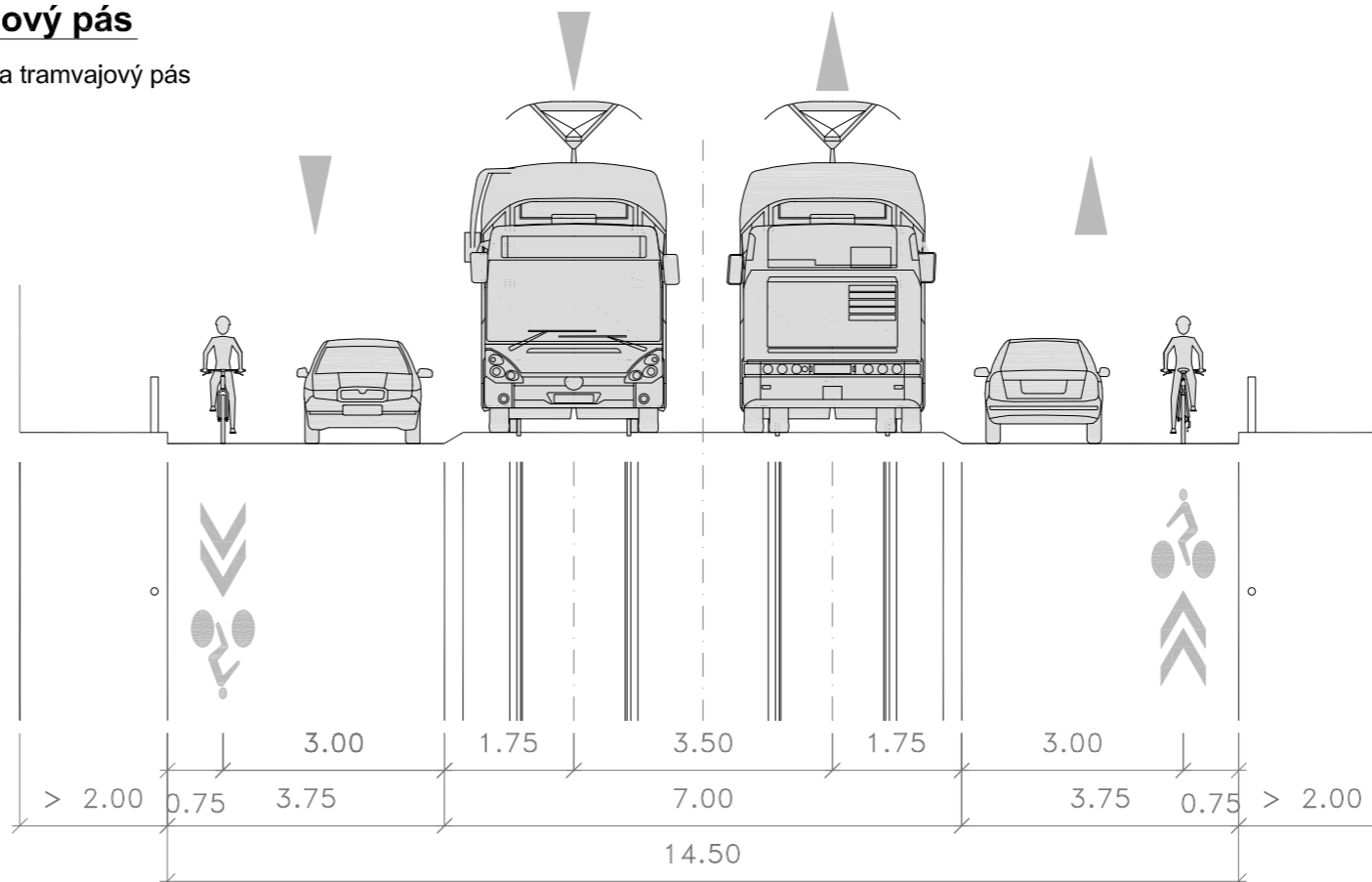
### Oddělený provoz ve vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty

- pohyb ostatních vozidel za sebou po tramvajové trati
- podélné stání ve vozovce
- minimální, resp. optimální šířkové uspořádání
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



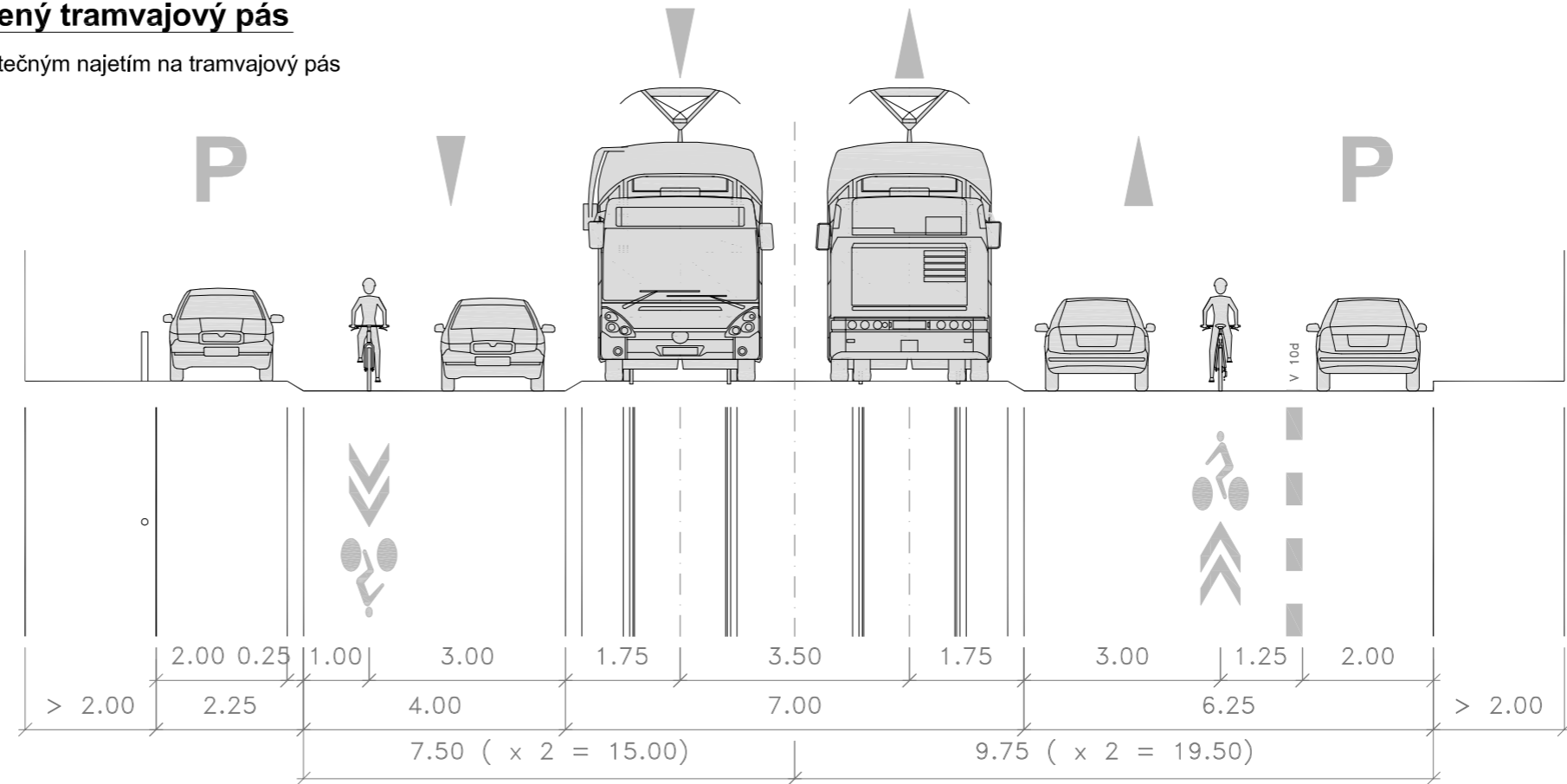
### Piktogramový koridor pro cyklisty, zvýšený tramvajový pás

- rozměrnější vozidla mohou předjíždět cyklisty částečným najetím na tramvajový pás
- antiparkovací úprava
- minimální, resp. optimální šířkové uspořádání
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



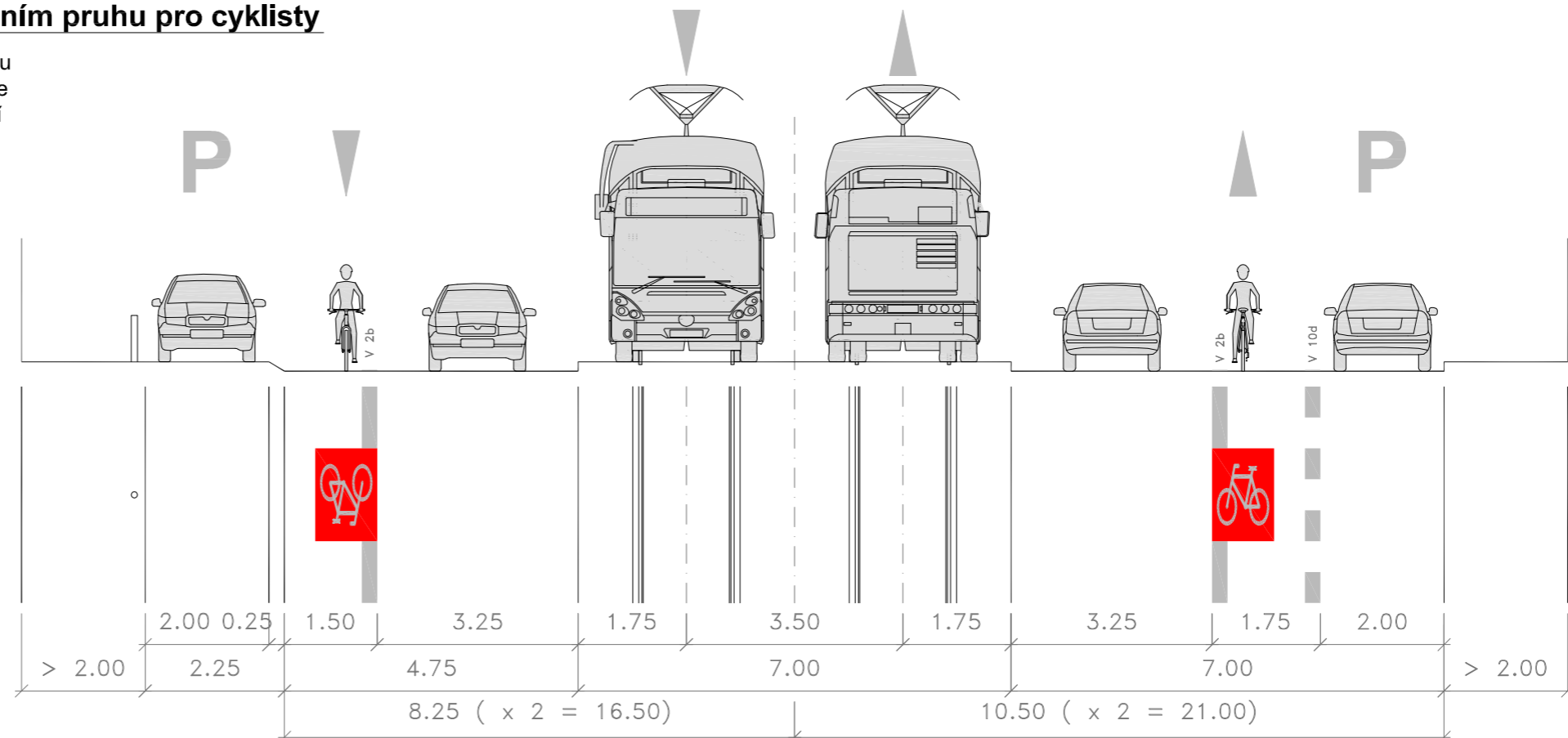
### Piktogramový koridor pro cyklisty, zvýšený tramvajový pás

- rozměrnější vozidla mohou předjíždět cyklisty částečným najetím na tramvajový pás
- podélné stání na zvýšeném pásu / ve vozovce
- minimální, resp. optimální šířkové uspořádání
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



### Oddělený provoz ve vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty

- tramvajová trať na odděleném zvýšeném pásu
- podélné stání na zvýšeném pásu / ve vozovce
- minimální, resp. optimální šířkové uspořádání
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



## JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ V LOKÁLNĚ ZÚŽENÉM ÚSEKU:

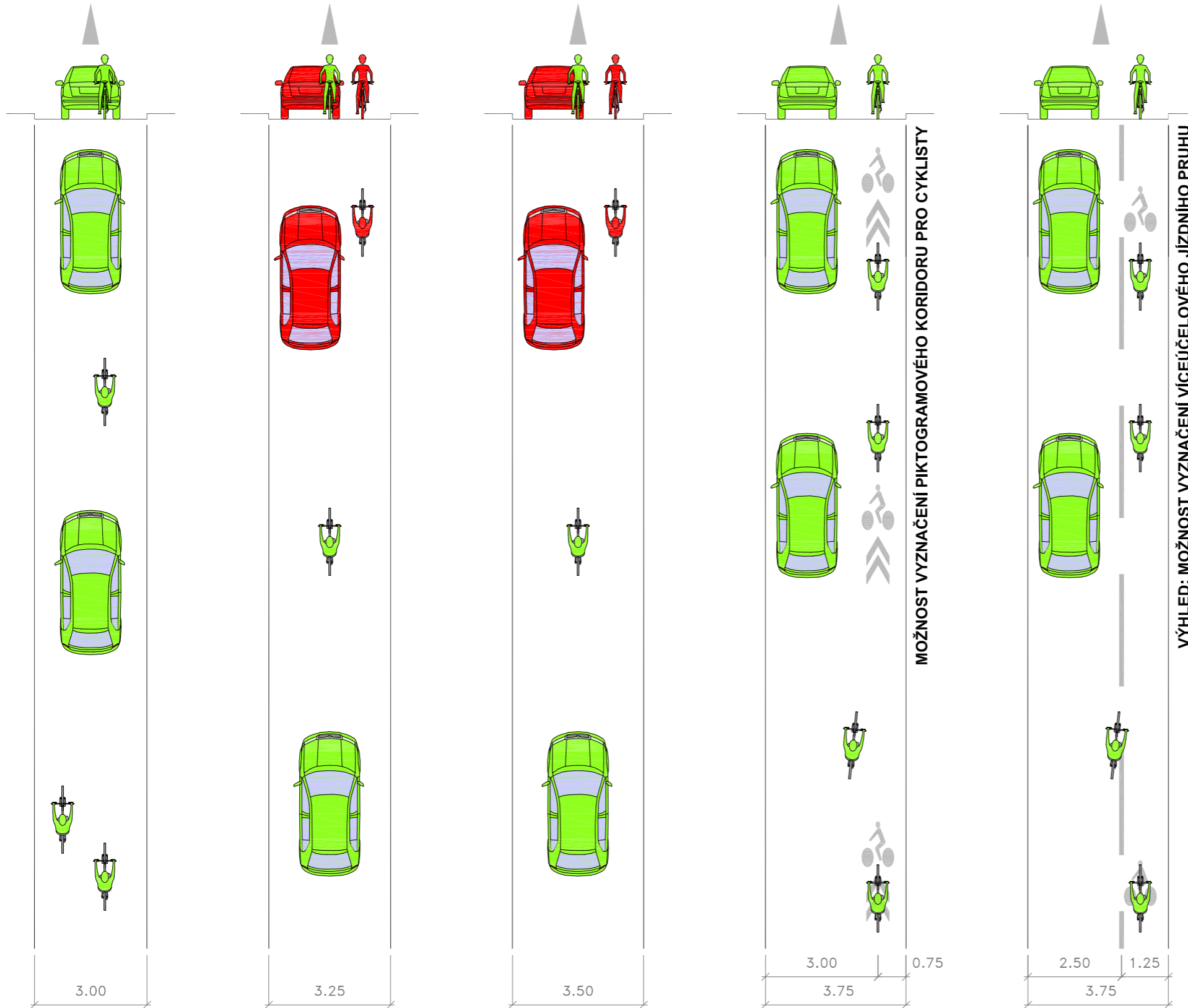
( MÍSTNÍ KOMUNIKACE, NÁVRHOVÁ RYCHLOST DO 50 km/h, NEJČASTĚJI PODĚL TRAMVAJOVÉHO OSTRŮVKU )

### ŠÍŘKA VOZOVKY MEZI OBRUBAMI / SPOLEČNÝ PROVOZ JÍZDNÍCH KOL A OSOBNÍCH VOZIDEL:

**MAX. 3,00 m** / ZA SEBOU  
**BEZKOLIZNÍ**

**3,10 - 3,65 m** / PROSTOROVĚ LZE ZA SEBOU I VEDLE SEBE  
**PROBLEMATICKÉ - POTENCIÁLNĚ KOLIZNÍ**

**MIN. 3,75 m** / VEDLE SEBE  
**BEZKOLIZNÍ**

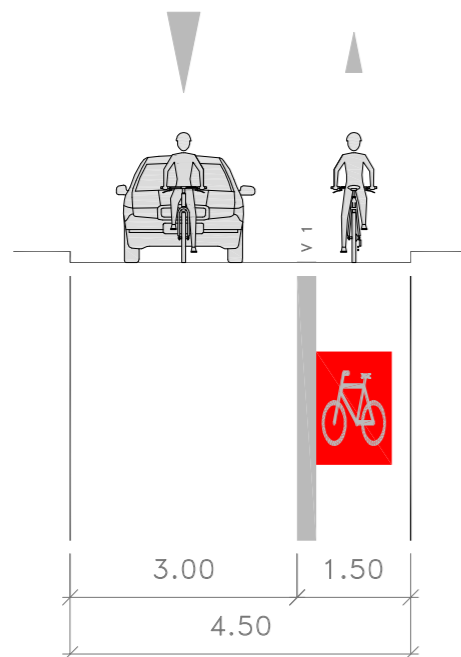


### základní šířkové uspořádání:

- shodné s hodnotami pro souběžnou jízdu
- max. 30 km/h (50 km/h pouze ve vybraných situacích s pruhem)
- protisměrné míjení je zpravidla relativně plynulé

### protisměrný cyklopruh: základní uspořádání

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**

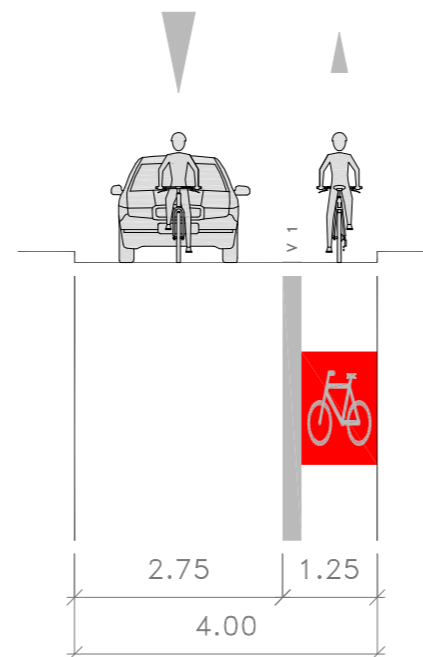


### minimální šířkové uspořádání:

- redukované bezpečnostní odstupy
- max. 30 km/h
- protisměrné míjení probíhá pomalu, u rozměrných vozidel může být nutné i zastavení
- zvláštní případ: výhybny pro protisměrné míjení jízdních kol a dvoustopých vozidel

### protisměrný cyklopruh: minimální šířky

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**

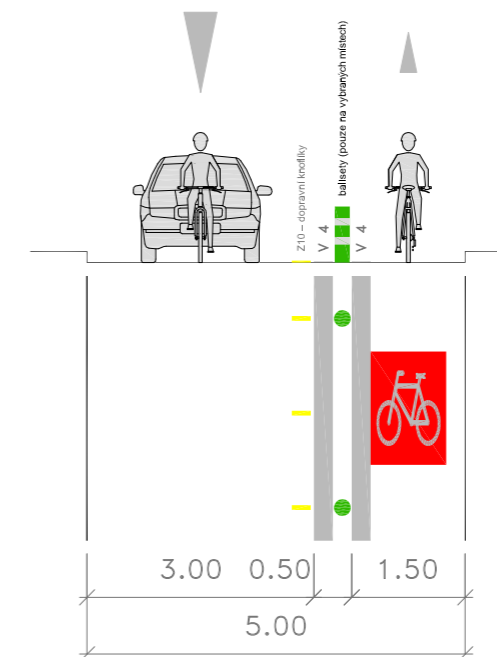


### rozšířené uspořádání:

- zvýšené bezp. odstupy oproti základním hodnotám
- max. 50 km/h, pouze s protisměrným pruhem
- protisměrné míjení je zcela plynulé

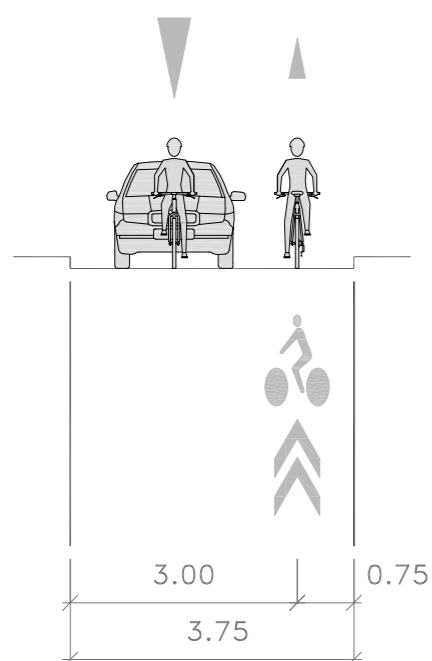
### protisměrný cyklopruh: rozšířené uspořádání

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h** a vyšších intenzitách IAD



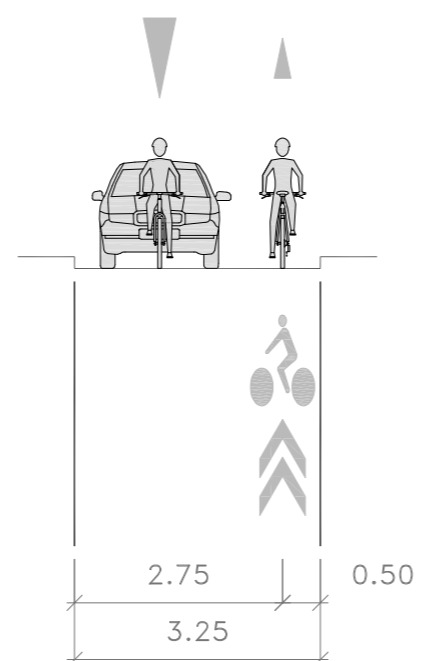
### protisměrný piktogramový koridor: základní

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**



### protisměrný piktogramový koridor: minimální

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**

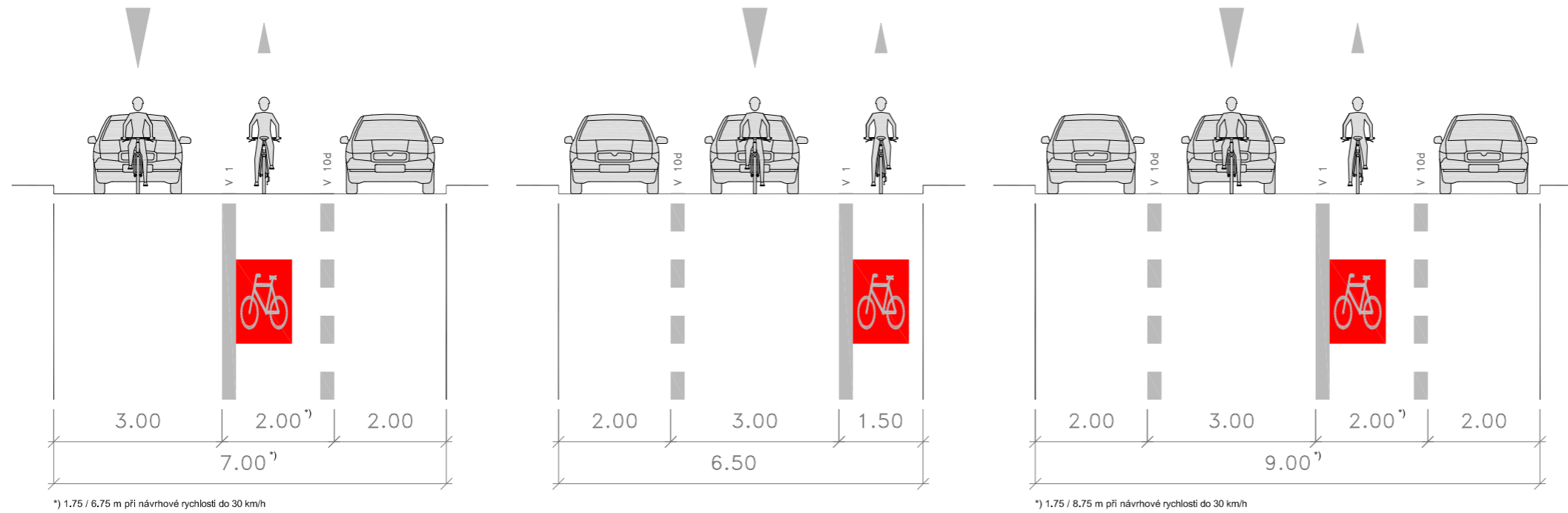


### **základní šířkové uspořádání:**

- max. 30 km/h (50 km/h pouze ve vybraných situacích s pruhem)
- protisměrné míjení je zpravidla relativně plynulé
- možné, resp. vhodné při vyznačení **v celé délce protisměrného úseku**

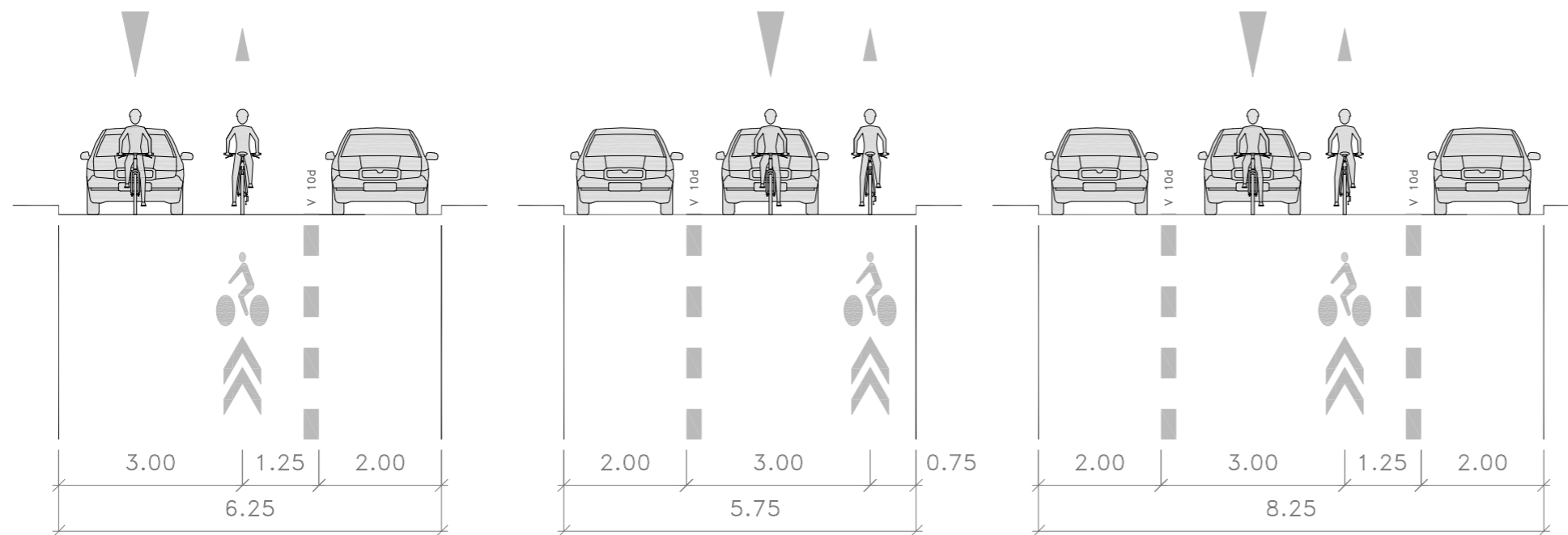
### **protisměrný cyklopruh + parkování podélné: základní uspořádání**

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



### **protisměrný piktogramový koridor + parkování podélné: základní uspořádání**

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**

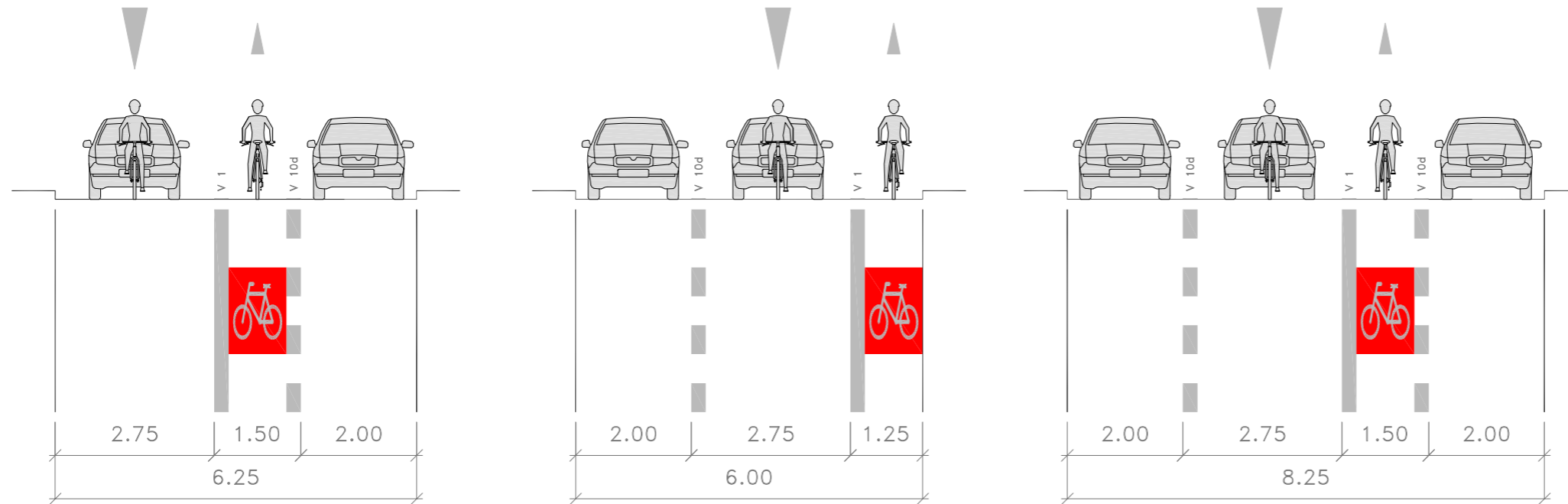


### minimální šířkové uspořádání:

- redukované bezpečnostní odstupy, max. 30 km/h, protisměrné míjení probíhá pomalu, u rozměrných vozidel může být nutné i zastavení
- zvláštní případ: výhybny pro protisměrné míjení jízdních kol a dvoustopých vozidel
- možné, resp. vhodné zpravidla pouze pro vyznačení u začátku, konce a příčných vazeb (napojení) protisměrného úseku

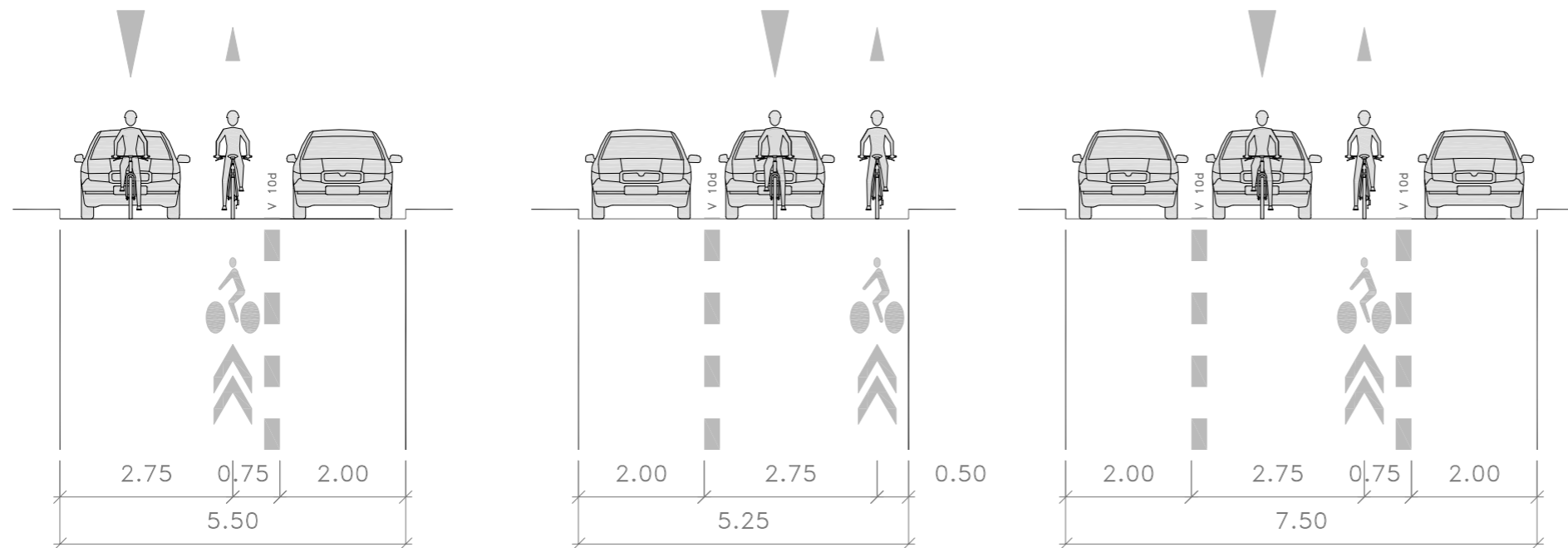
### protisměrný cyklopruh + parkování podélné: minimální šířky

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**



### protisměrný piktogramový koridor + parkování podélné: minimální šířky

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**





### základní šířkové uspořádání:

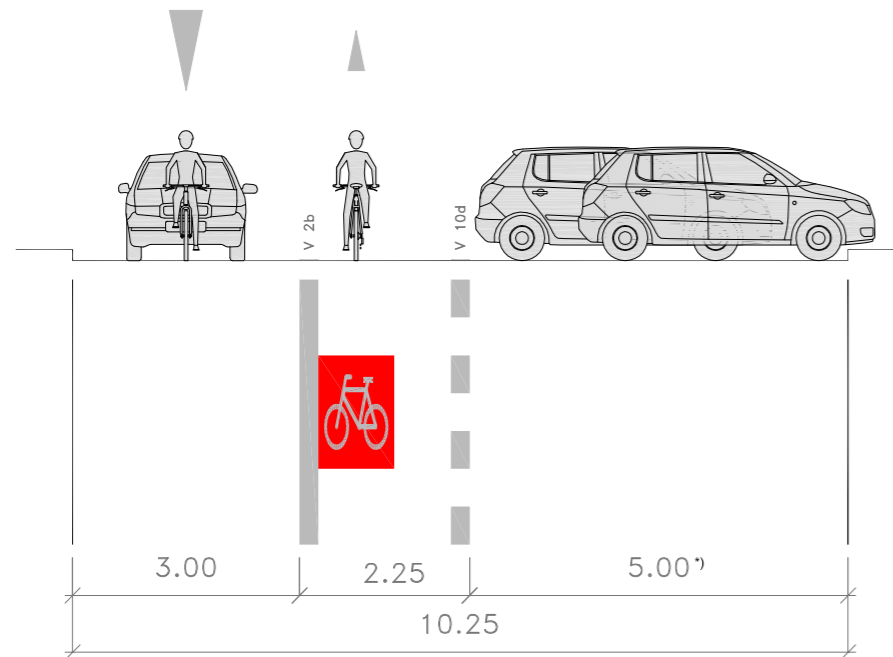
- max. 30 km/h (50 km/h pouze ve vybraných situacích s pruhem)
- protisměrné míjení je zpravidla relativně plynulé
- možné, resp. vhodné při vyznačení **v celé délce protisměrného úseku**

### minimální šířkové uspořádání:

- redukováné bezpečnostní odstupy, max. 30 km/h, protisměrné míjení probíhá pomalu, u rozměrných vozidel může být nutné i zastavení
- zvláštní případ: výhybny pro protisměrné míjení jízdy kol a dvoustopých vozidel
- možné, resp. vhodné zpravidla pouze pro vyznačení **u začátku, konce a příčných vazeb (napojení) protisměrného úseku**

### protisměrný cyklopruh + parkování kolmé / šikmé: základní uspořádání

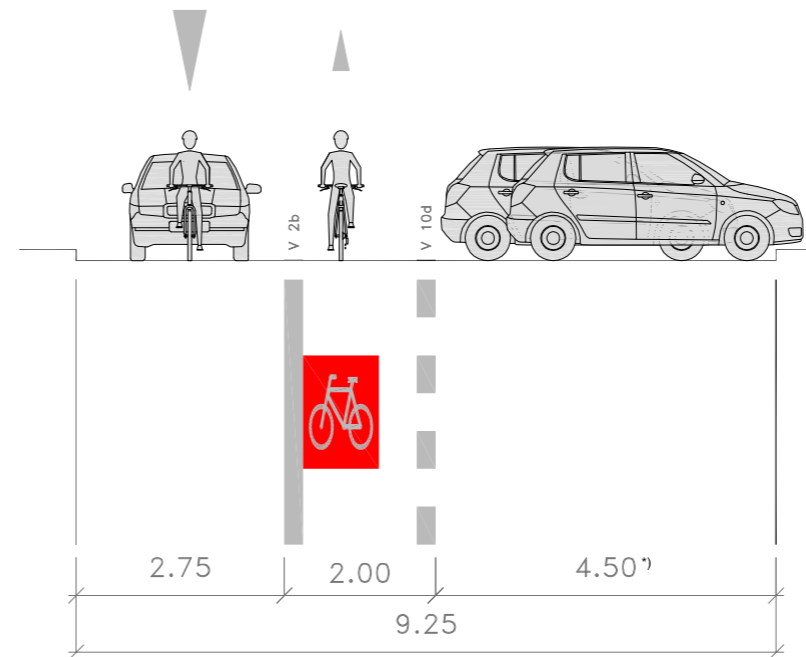
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



\*) při možném přesahu vozidla nad obrubu možné snížit hloubku parkovacího místa až na 4,50 m

### protisměrný cyklopruh + parkování kolmé / šikmé: minimální šířky

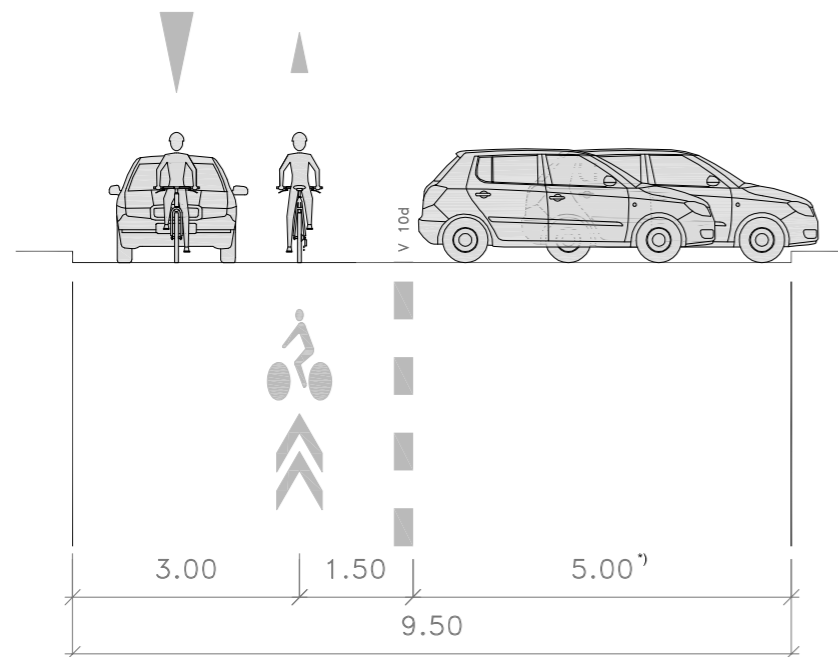
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**



\*) při možném přesahu vozidla nad obrubu možné snížit hloubku parkovacího místa až na 4,50 m

### protisměrný piktogramový koridor + parkování kolmé / šikmé: základní

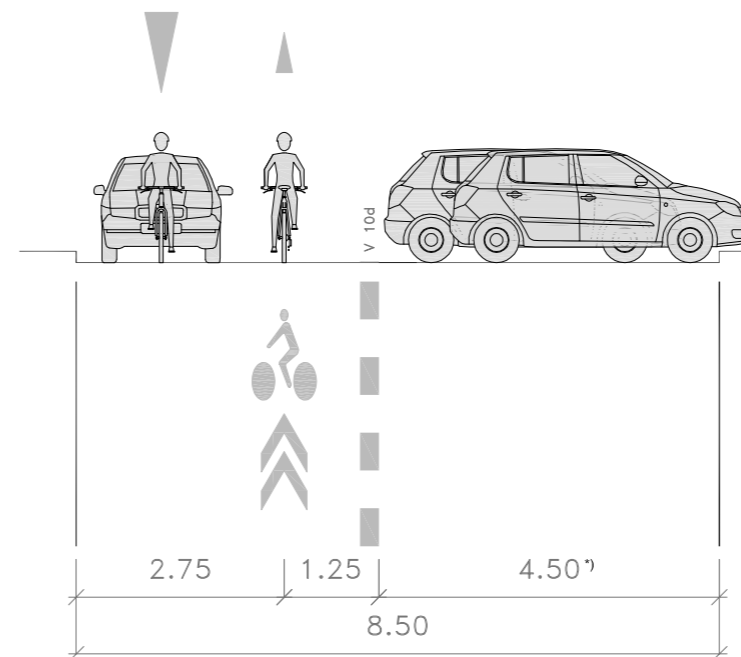
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**



\*) při možném přesahu vozidla nad obrubu možné snížit hloubku parkovacího místa až na 4,50 m

### protisměrný piktogramový koridor + parkování kolmé / šikmé: minimální

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**

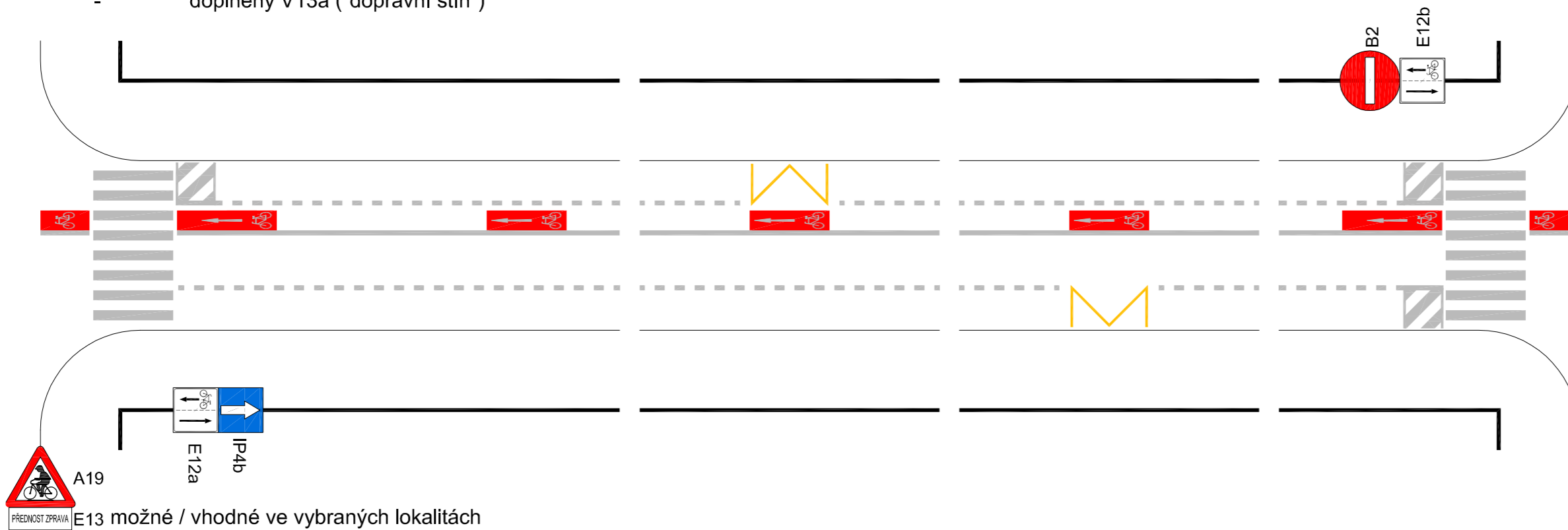


\*) při možném přesahu vozidla nad obrubu možné snížit hloubku parkovacího místa až na 4,50 m



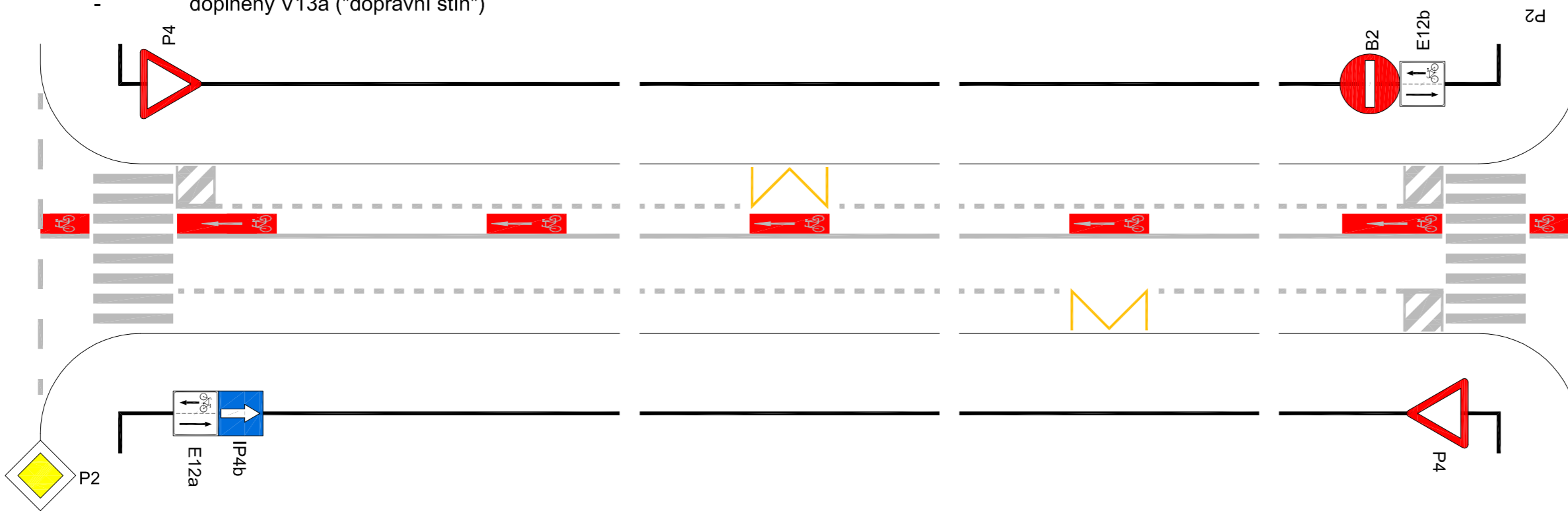
VARIANTA:

- přechod pro chodce u křižovatky
- doplněny V13a ("dopravní stín")



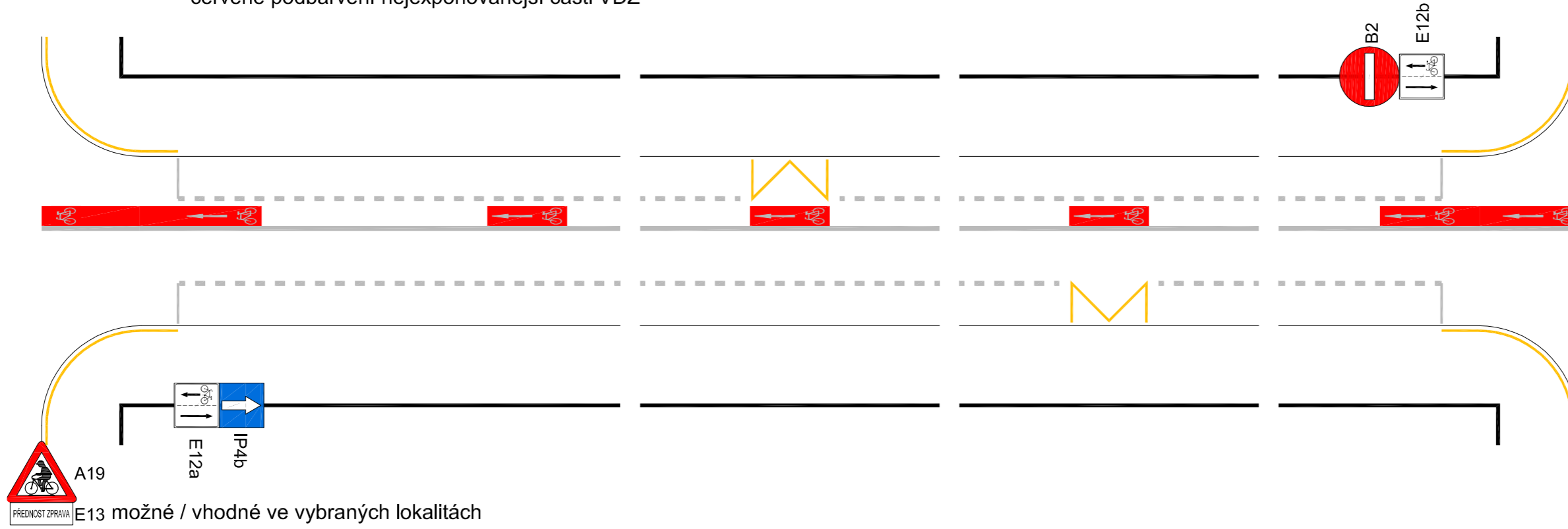
VARIANTA:

- přechod pro chodce u křižovatky
- doplněny V13a ("dopravní stín")



VARIANTA:

- bez přechodů pro chodce a V13a
- červené podbarvení nejexponovanější části VDZ



VARIANTA:

- bez přechodů pro chodce a V13a
- červené podbarvení nejexponovanější části VDZ

