

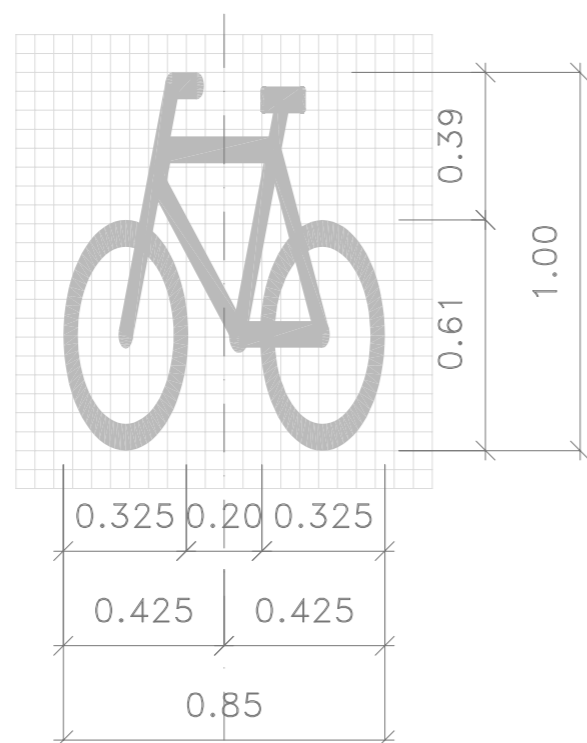
00

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"

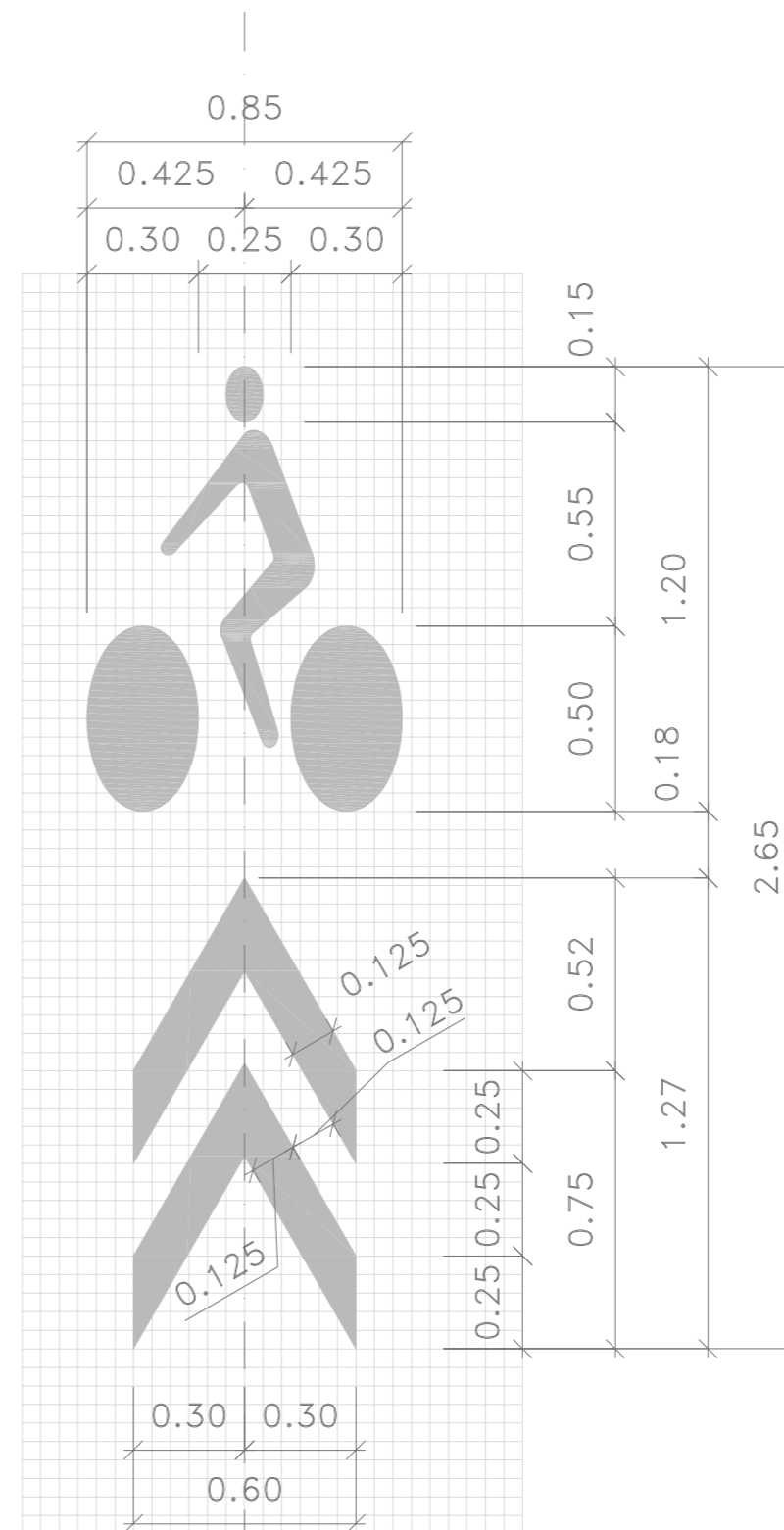
- V 14 (VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY)
- V 19 (PROSTOR PRO CYKLISTY)
- PROTISMĚRNÝ CYKLOPRUH A ÚPRAVY ŘAZENÍ



- 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)

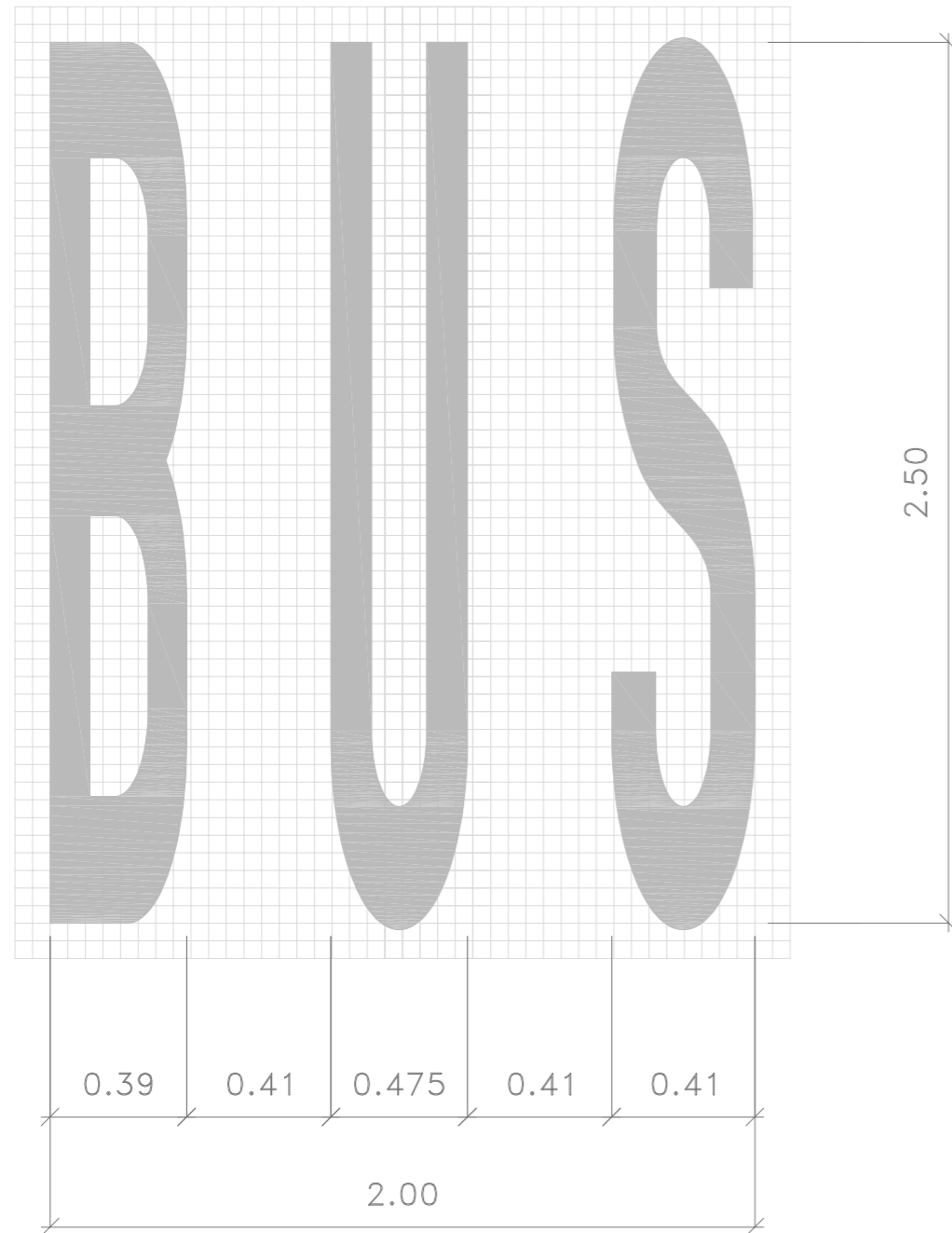


01

VZOROVÉ LISTY VODOROVNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

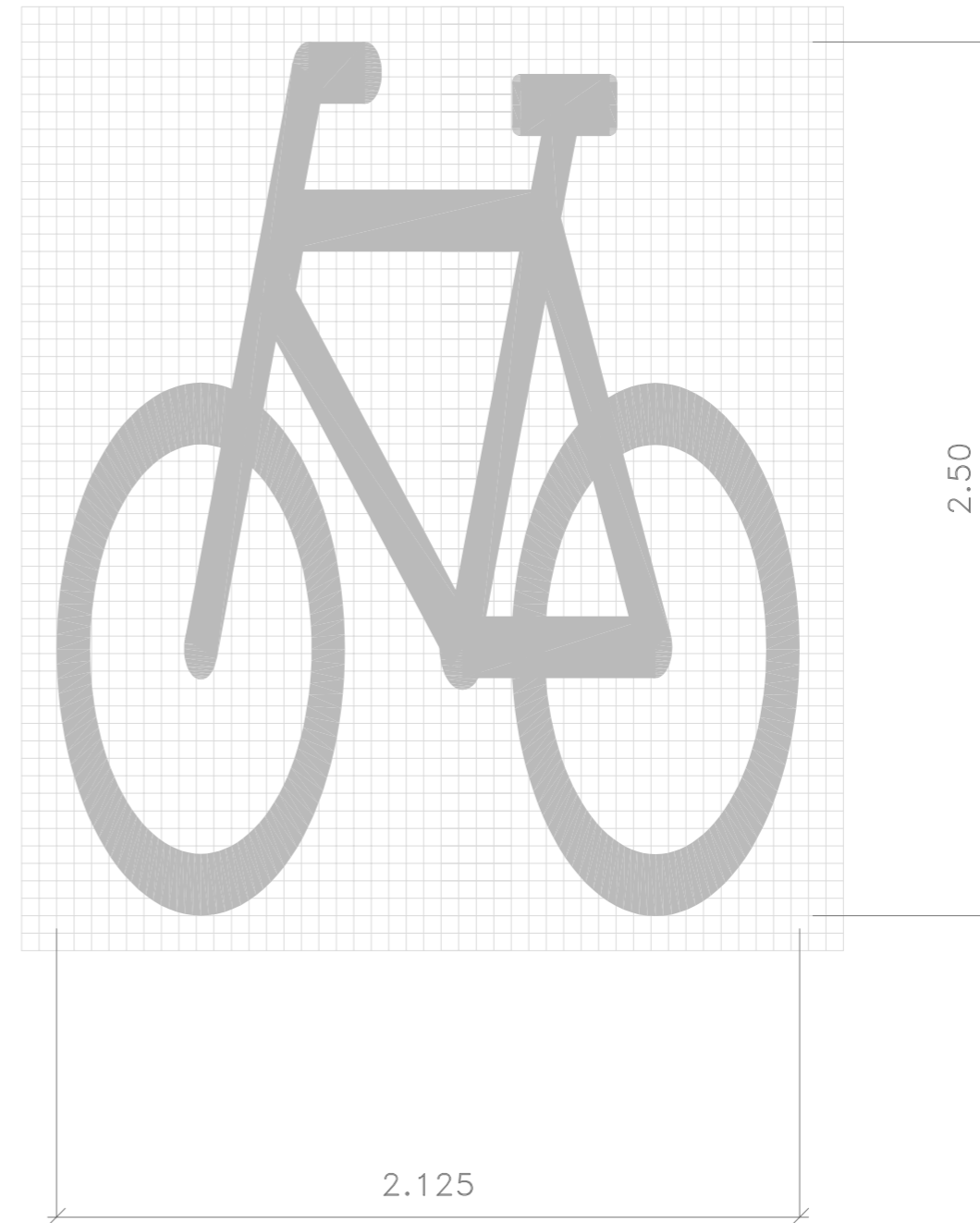
PÍSMO ~ NÁPIS "BUS" :

– VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH BUS+CYKLO+TAXI



PIKTOGRAM ~ SYMBOL "JÍZDNÍ KOLO"

– VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH BUS+CYKLO+TAXI

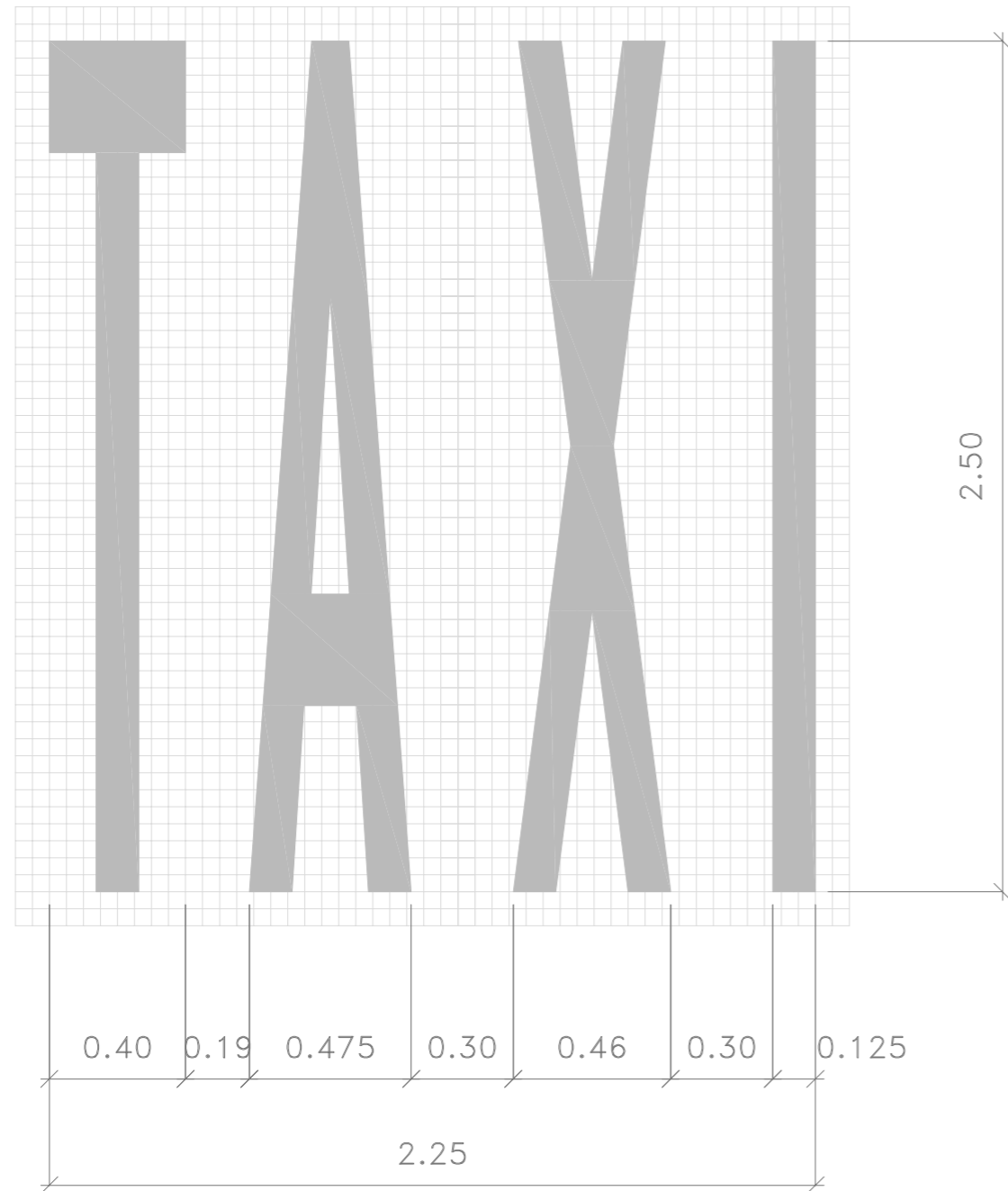


02

VZOROVÉ LISTY VODOROVNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

PÍSMO ~ NÁPIS "TAXI" :

– VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH BUS+CYKLO+TAXI

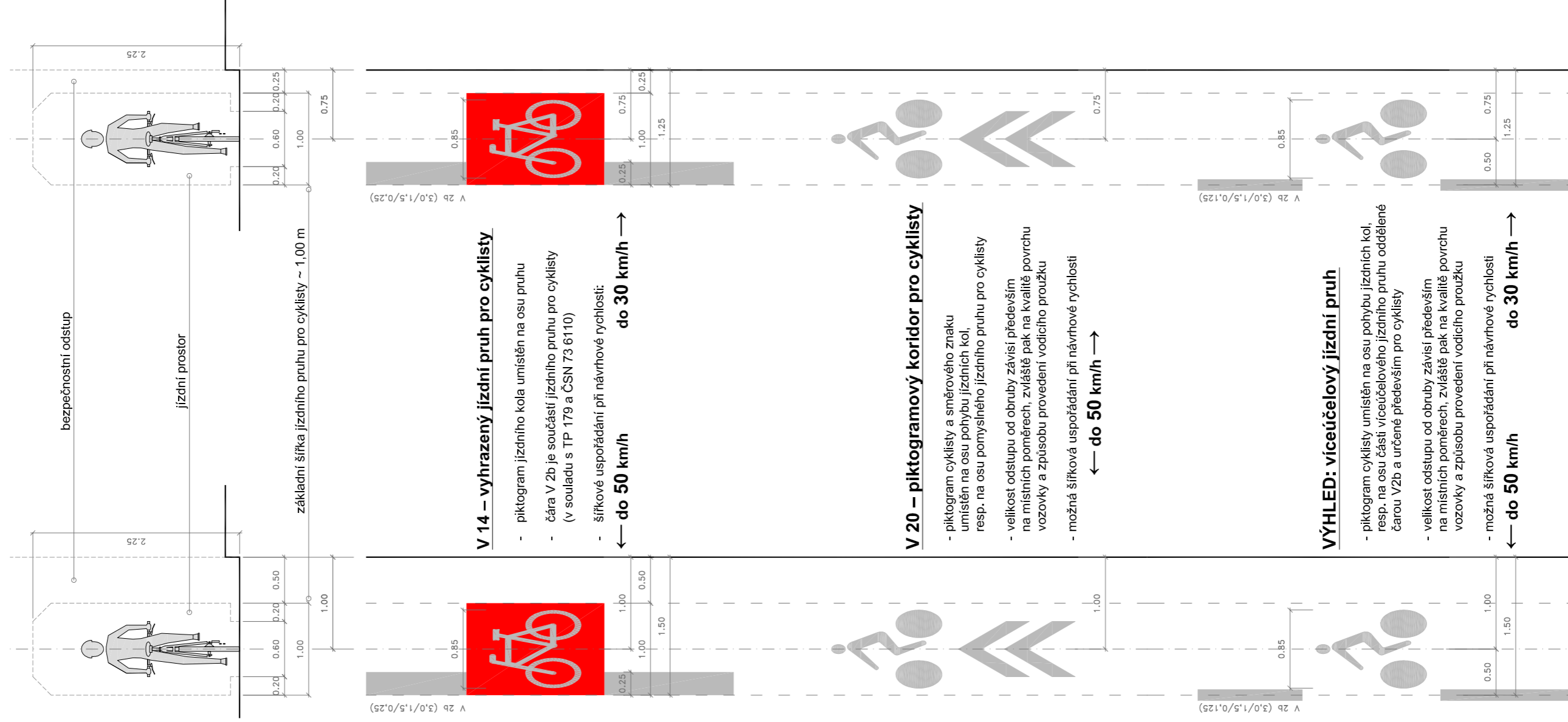


03

V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

víceúčelový jízdní pruh (pravděpodobný výhled)

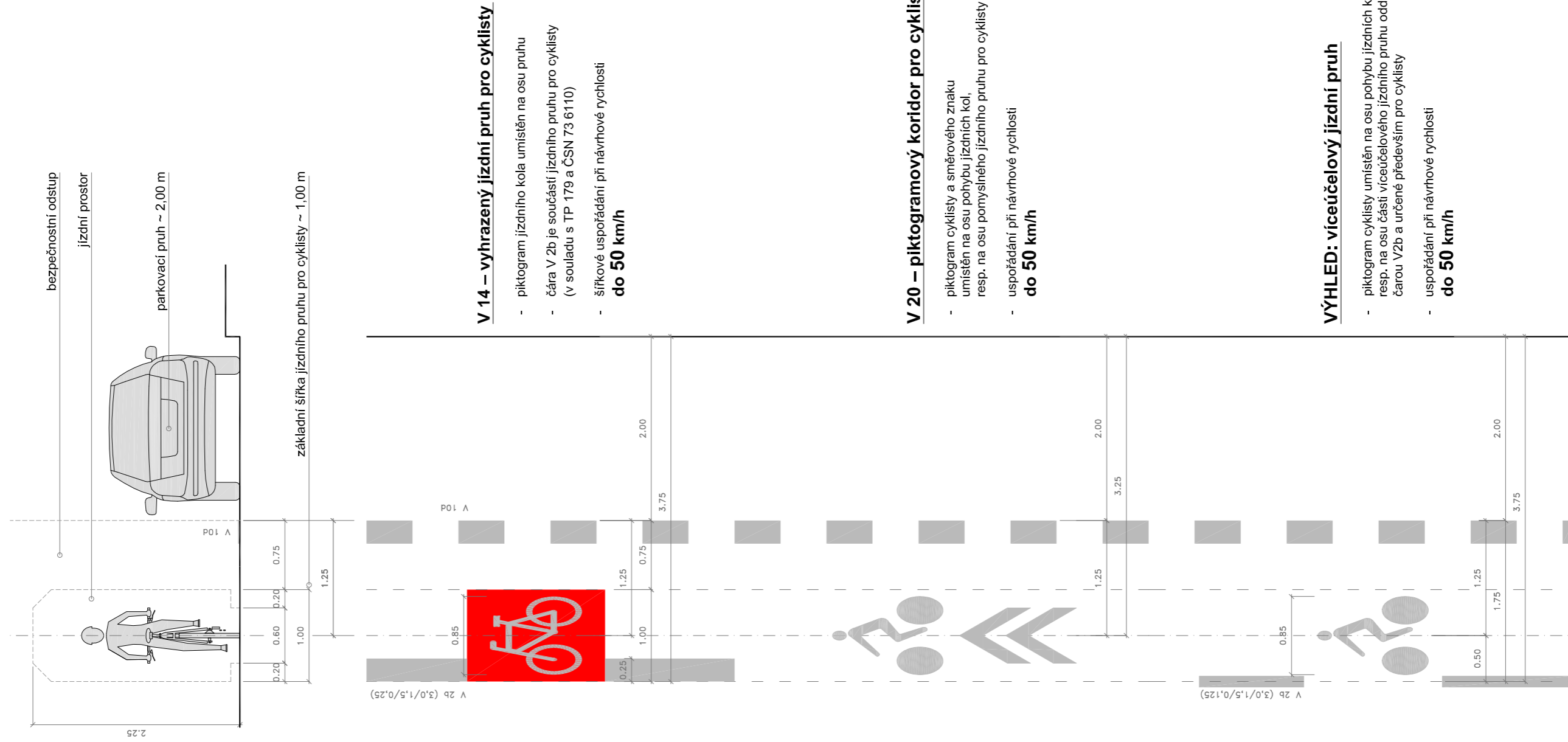


DETAILY ZÁKLADNÍCH ŠÍŘKOVÝCH USPOŘÁDÁNÍ U PODÉLNÉHO STÁNÍ

V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

víceúčelový jízdní pruh (pravděpodobný výhled)

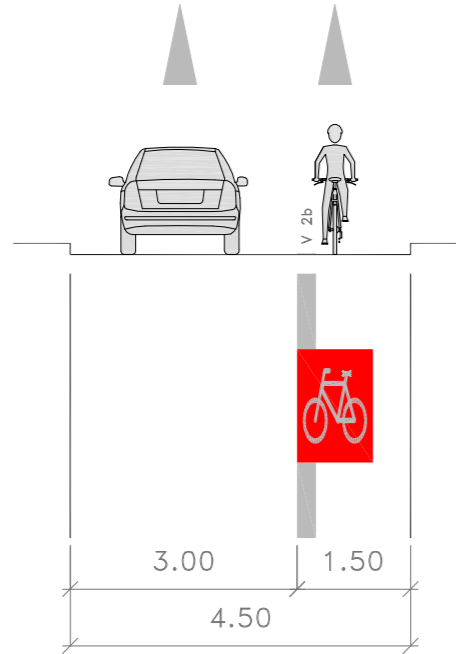


JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ V LOKÁLNĚ ZÚŽENÉM ÚSEKU

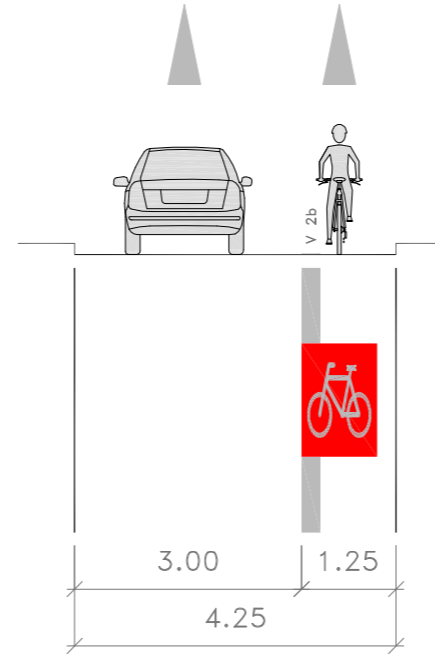
(NAPŘ. PODÉL TRAM. OSTRŮVKU, U PŘECHODU PRO CHODCE ČI MÍSTA PRO PŘEKONÁNÍ KOMUNIKACE)

V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

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

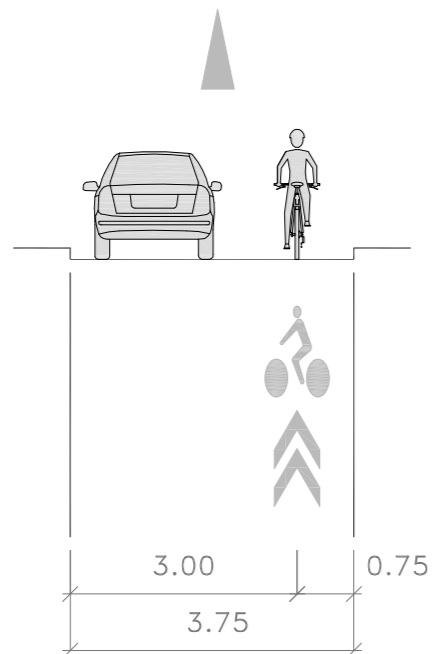


- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**: ↓



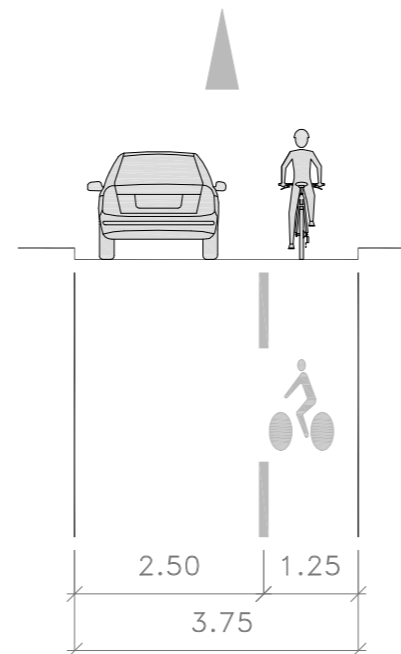
V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- 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**

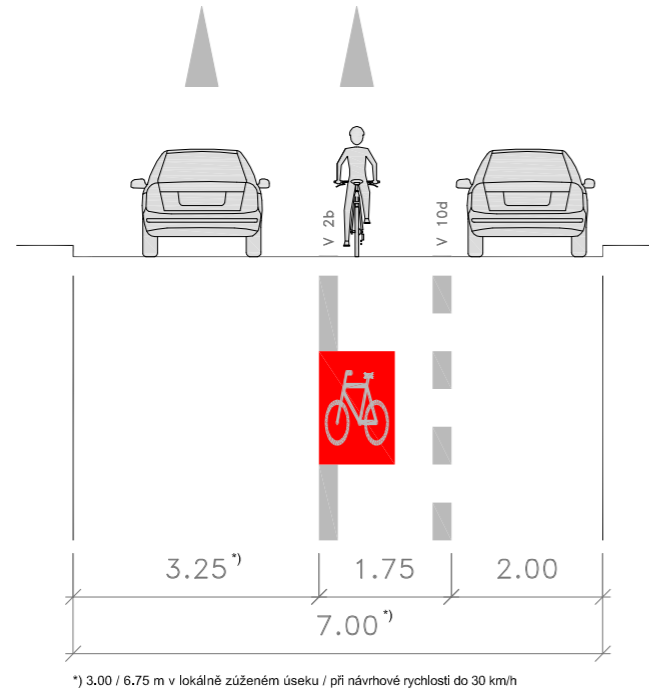


JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ S PODÉLNÝM STÁNÍM

(funkční skupina B a C)

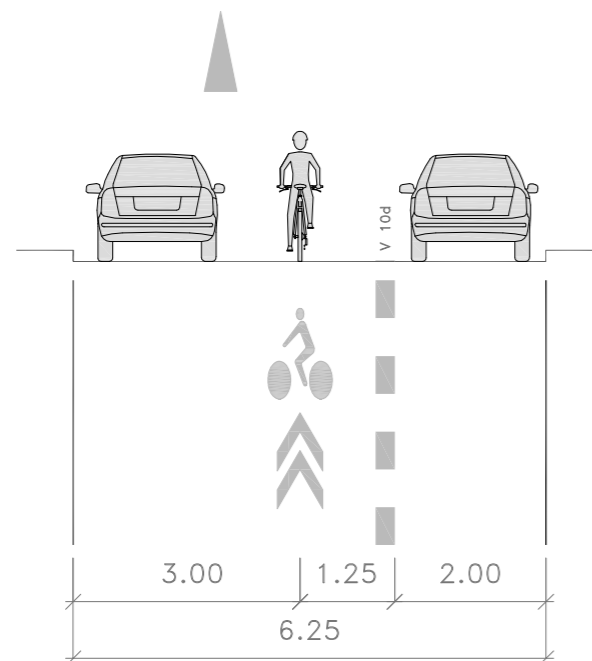
V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

- 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**

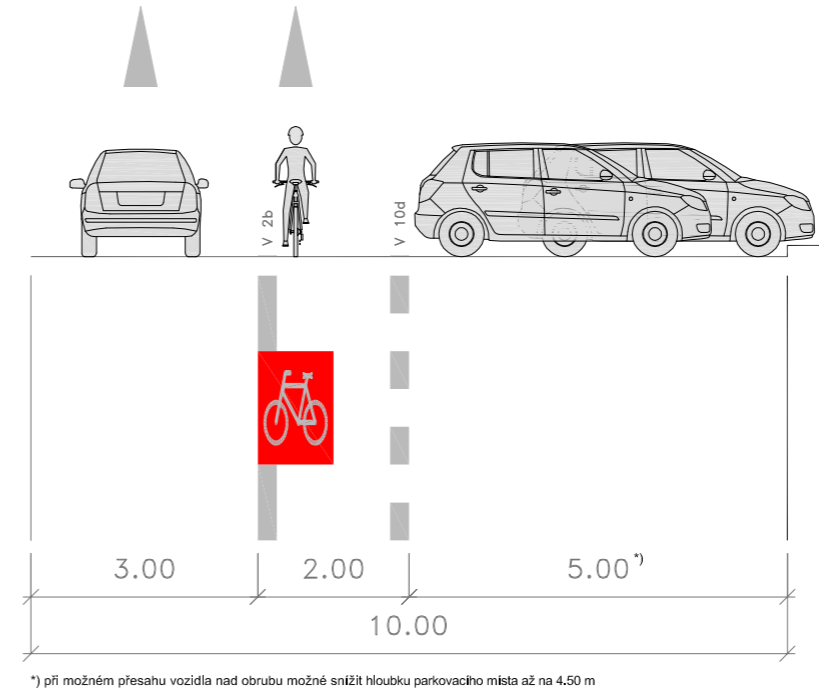


PROVOZ ZA KOLMÝM STÁNÍM

(funkční skupina C)

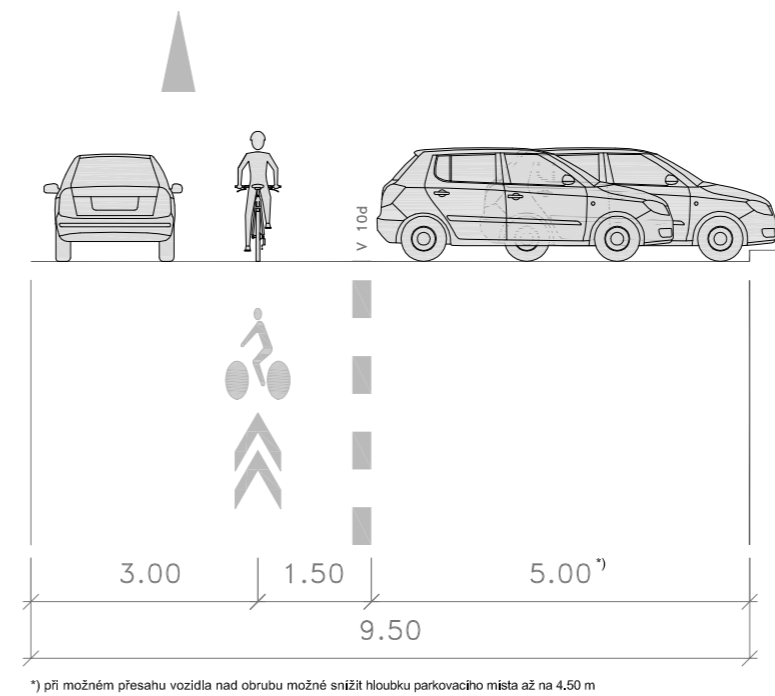
V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

- 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**

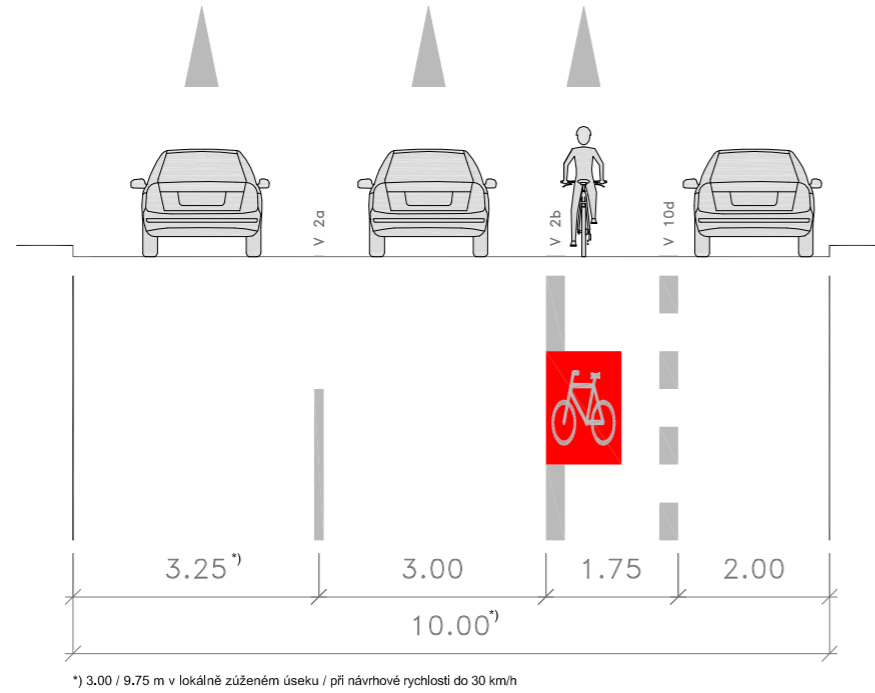


JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ S PODÉLNÝM STÁNÍM

(funkční skupina B a C)

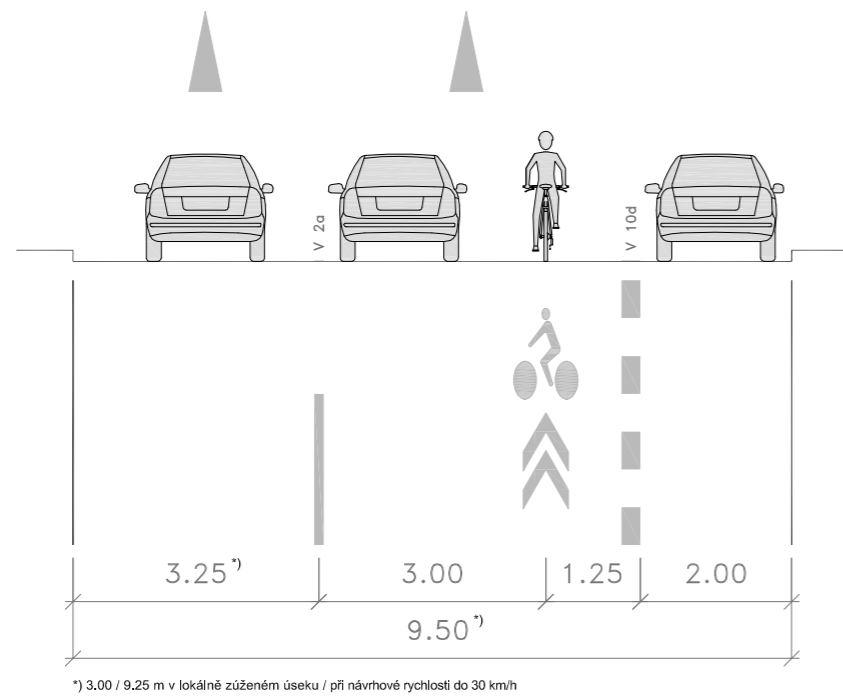
V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

- 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**

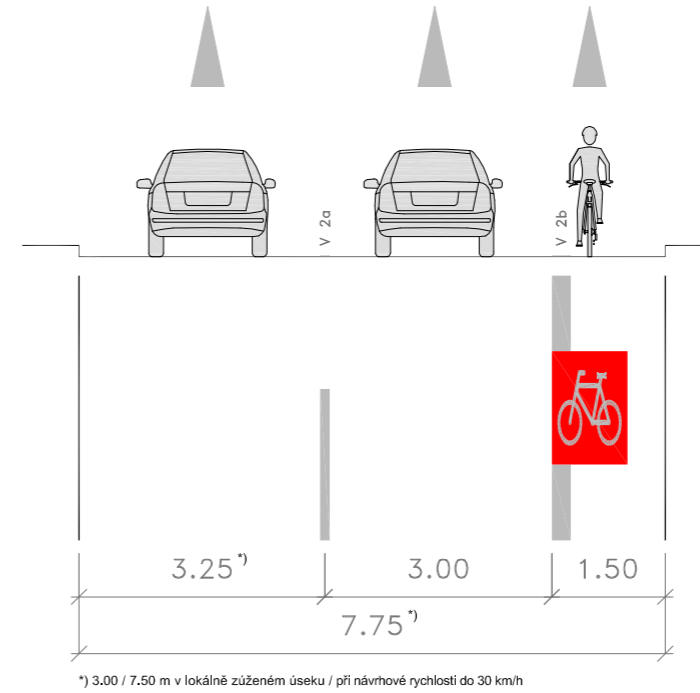


JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ

(funkční skupina B a C)

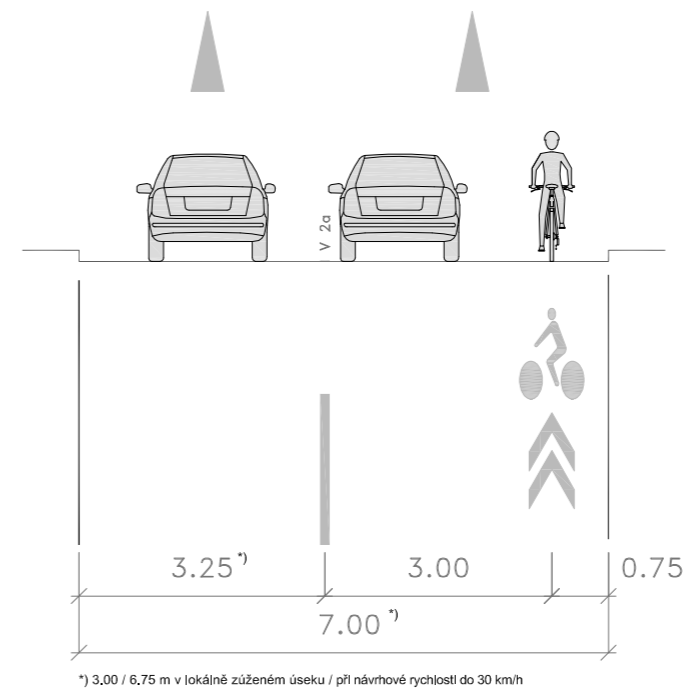
V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

- 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**

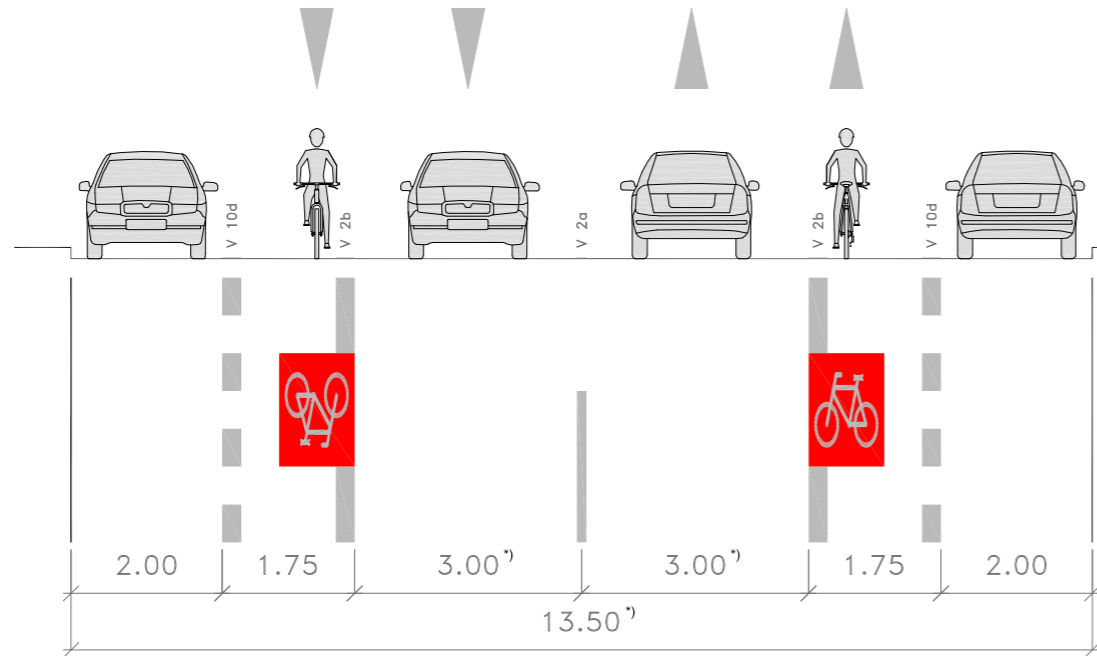


OBOUSMĚRNÝ PROVOZ S PODÉLNÝM STÁNÍM

(funkční skupina B a C)

V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

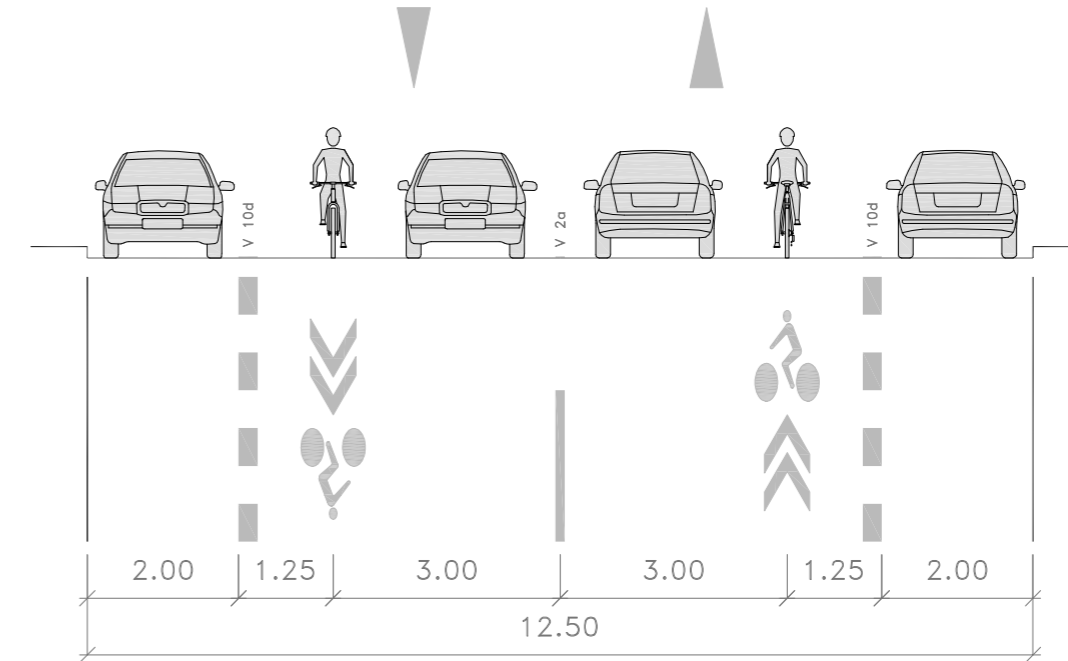
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



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

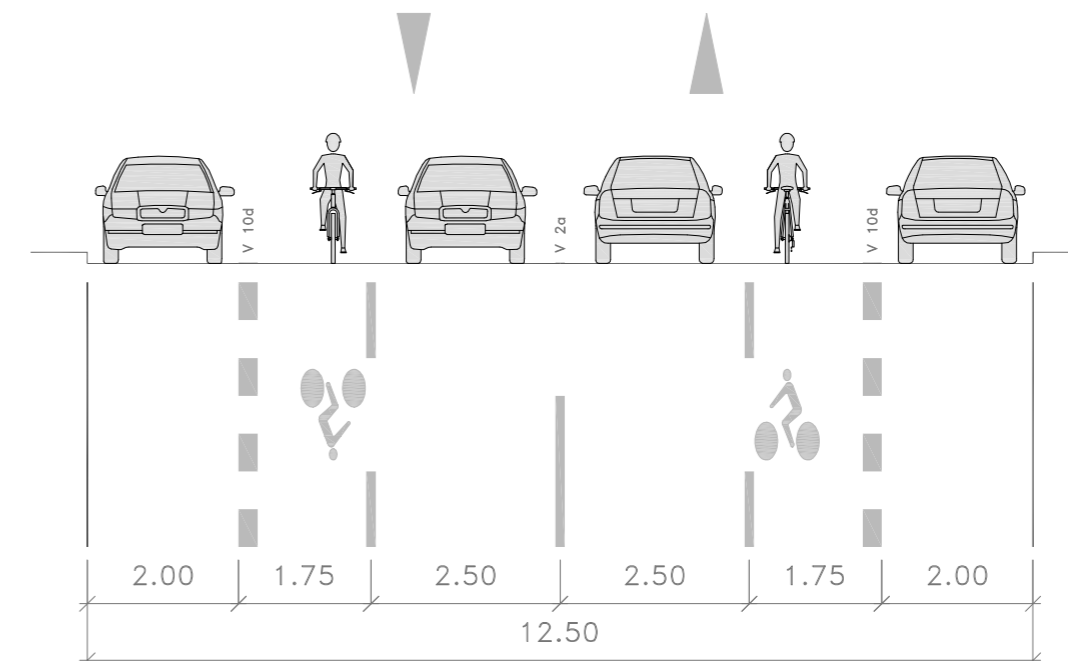
V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- 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**

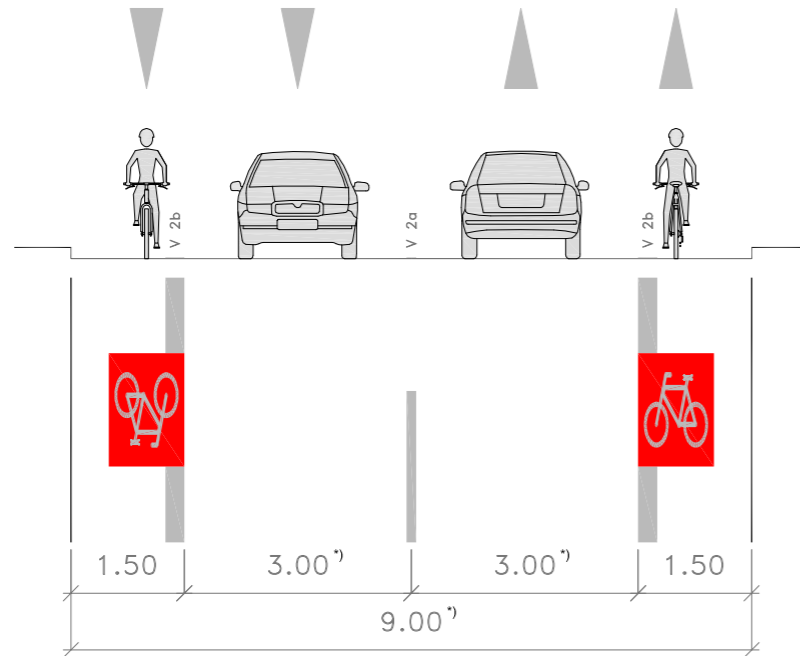


OBOUSMĚRNÝ PROVOZ

(funkční skupina B a C)

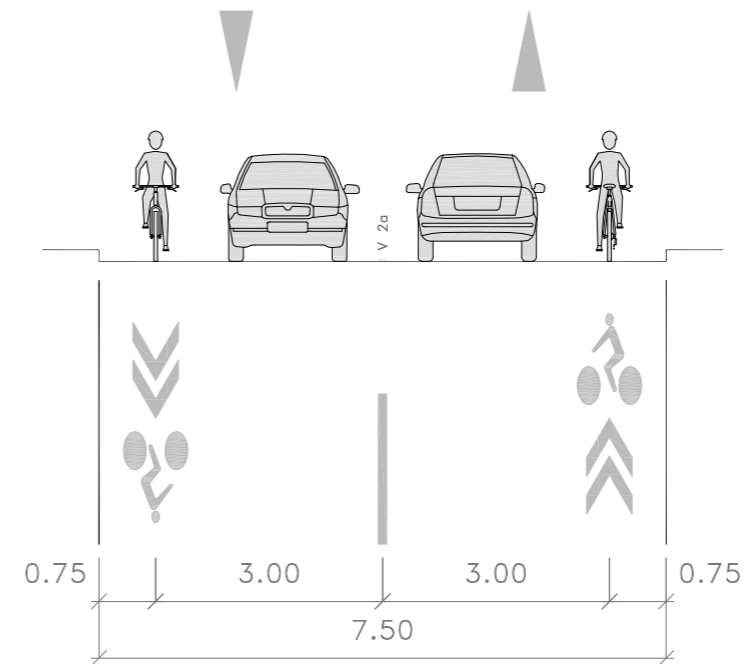
V 14 – vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty

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



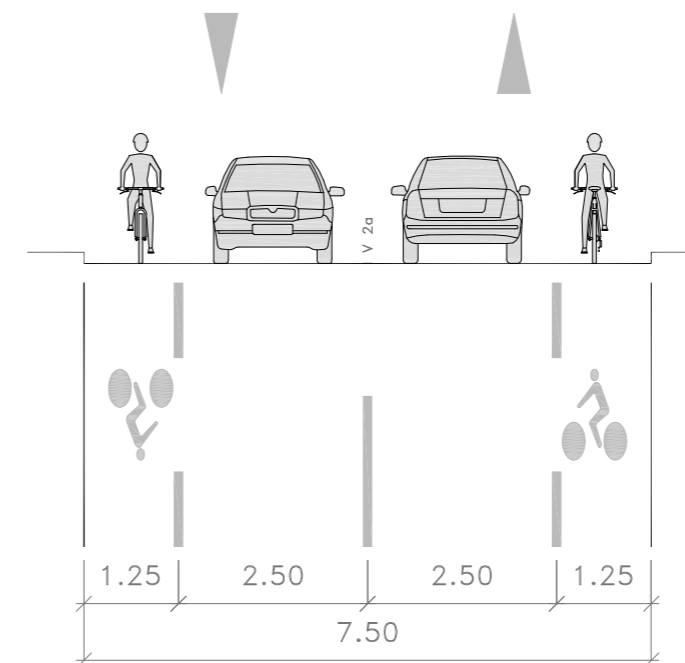
V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- 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**

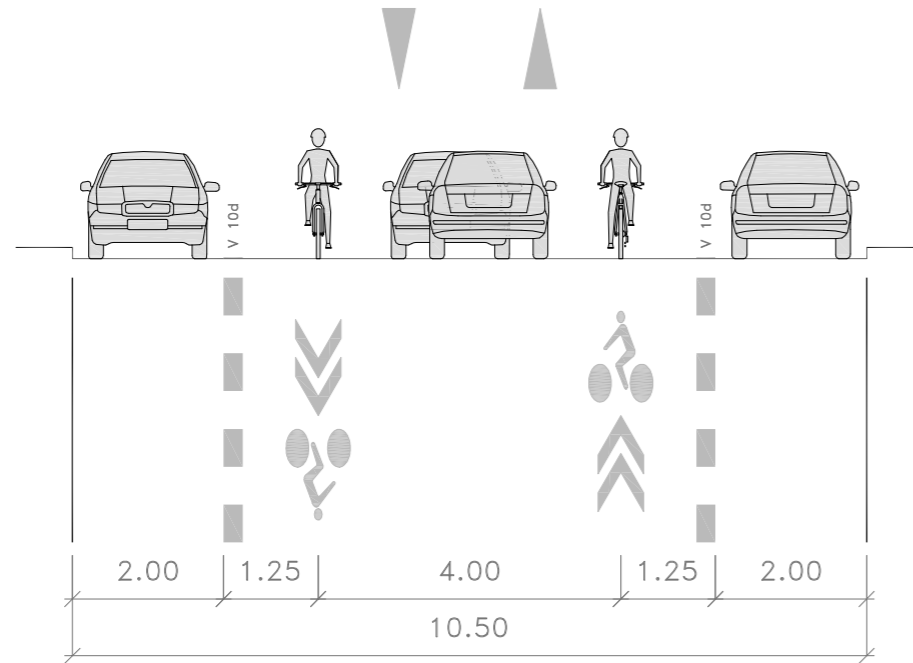


VÝRAZNĚ ZKLIDNĚNÝ OBOUSMĚRNÝ PROVOZ S PODÉLNÝM STÁNÍM

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

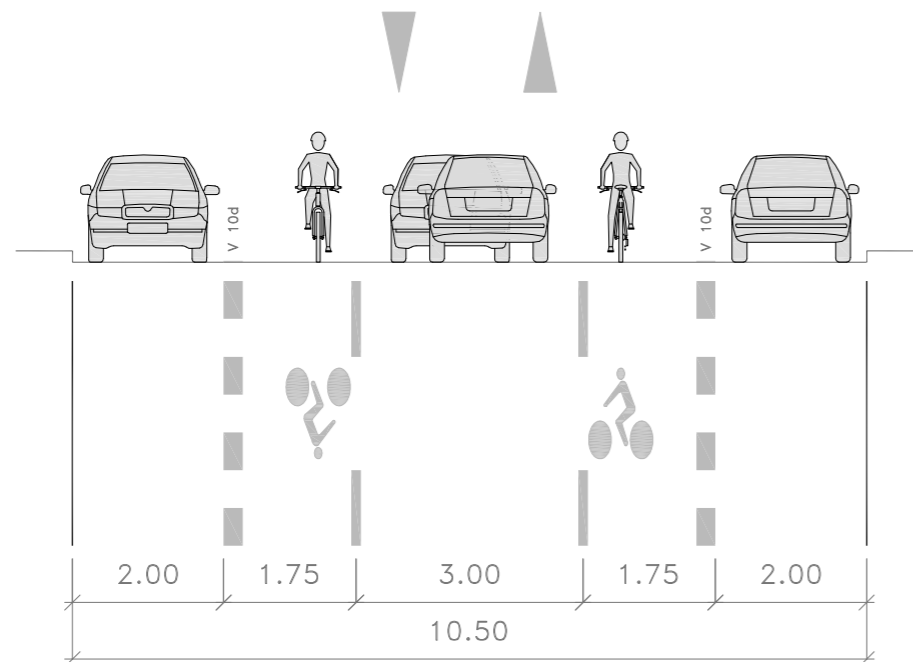
V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- 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**

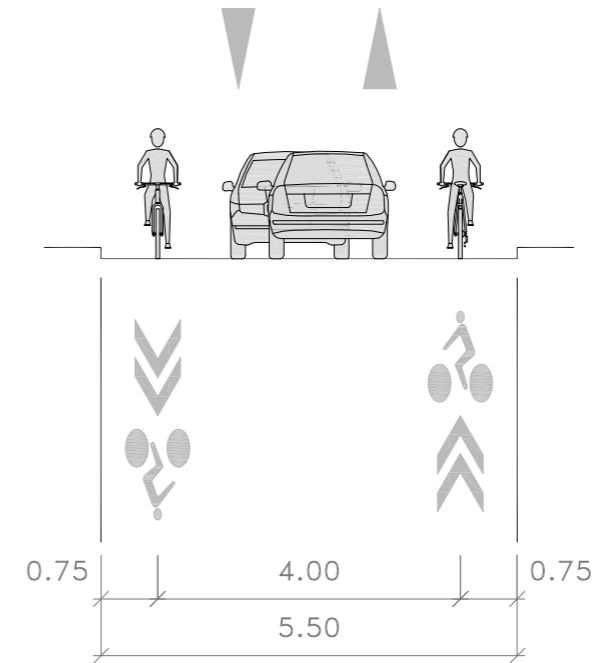


VÝRAZNĚ ZKLIDNĚNÝ OBOUSMĚRNÝ PROVOZ

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

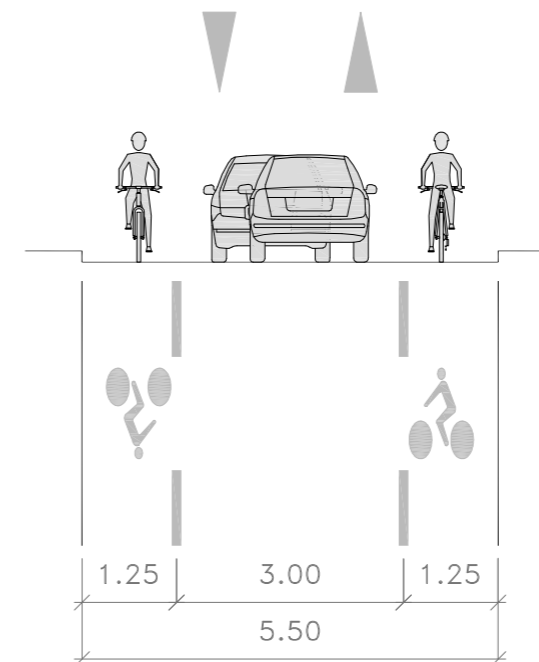
V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- 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

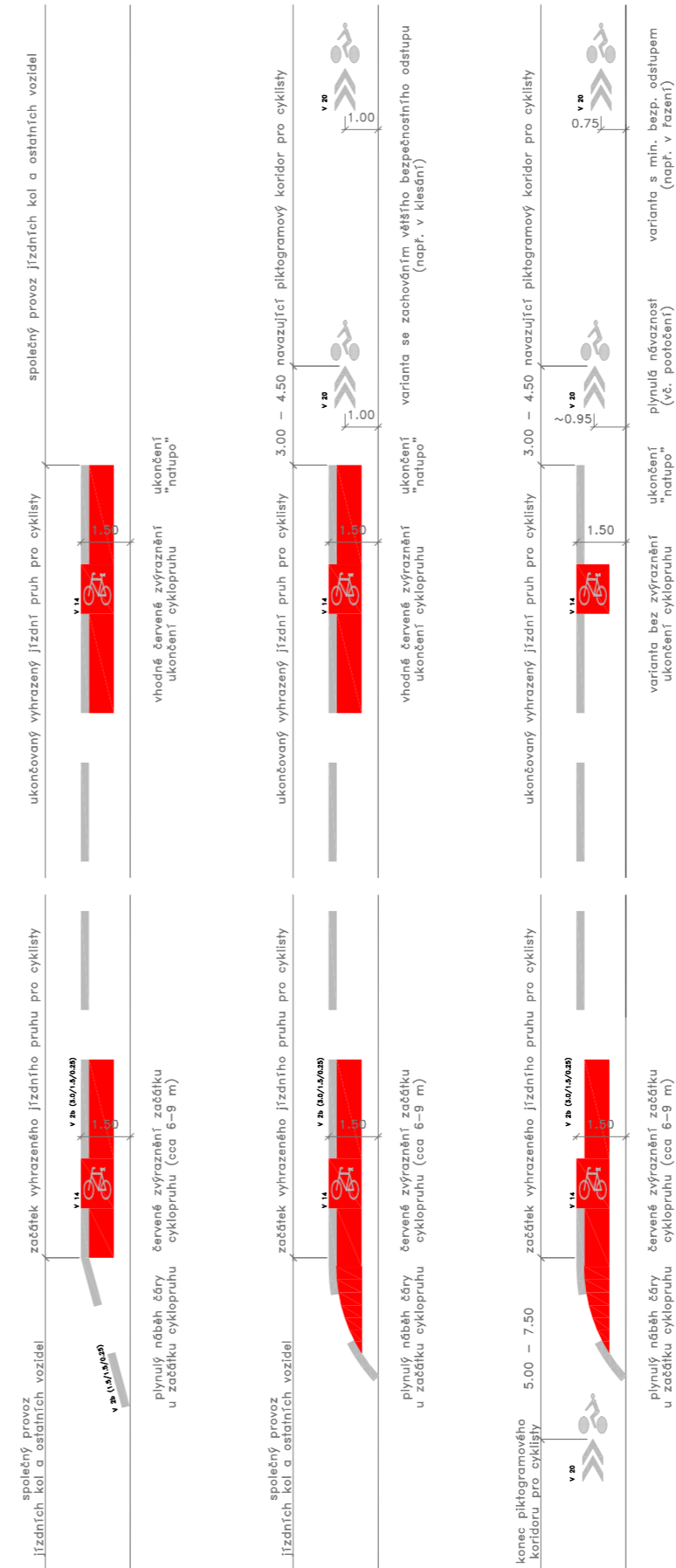
V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

("cyklopiktokoridor", "pikták")



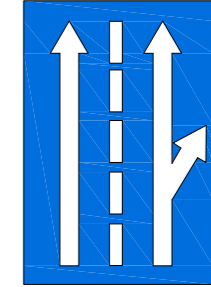
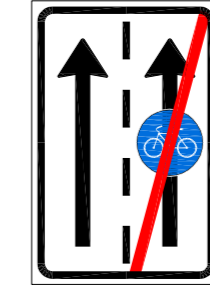
V 20 - piktogram cyklisty a směrového znaku

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



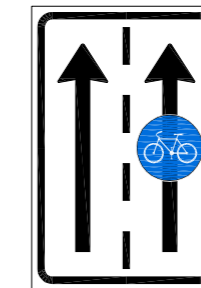
TŘI NEJČASTĚJŠÍ ZPŮSOBY UKONČENÍ VJP V14:

- křížovatkou (bez nutnosti použití SDZ)
- IP 20b: Konec vyhrazeného jízdního pruhu
- IP 19: Řadící pruhy



ZAČÁTEK VJP V14:

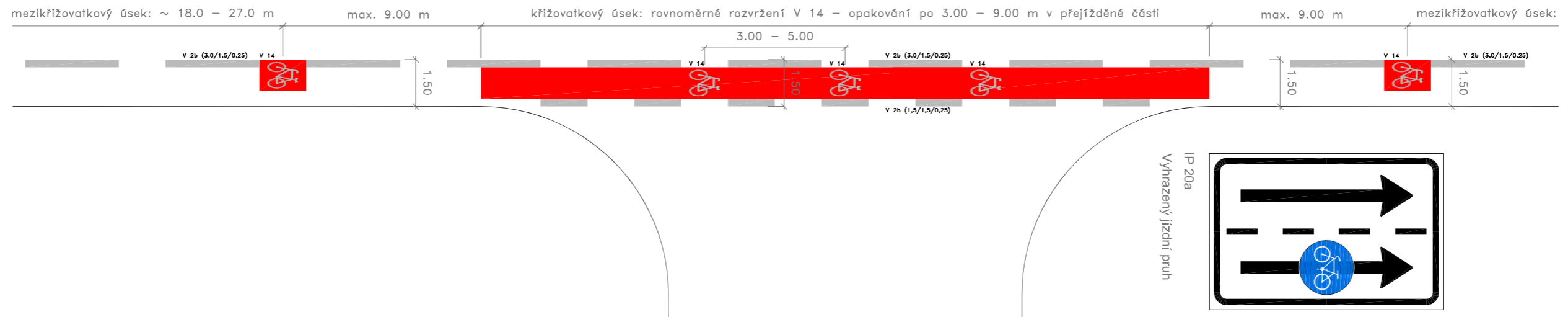
- IP 20a: Vyhrazený jízdní pruh



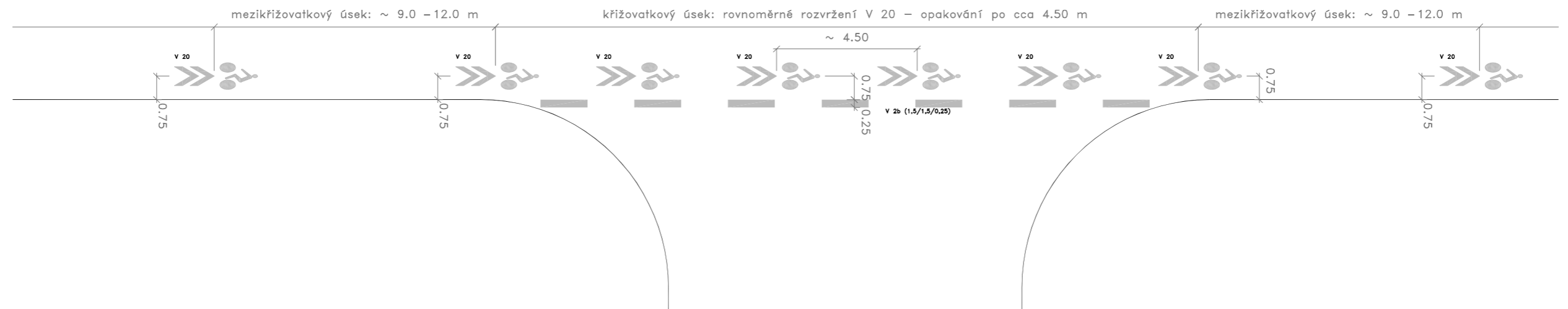
PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V KŘÍŽOVATCE:

– U OBRUBY

V 14 – VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



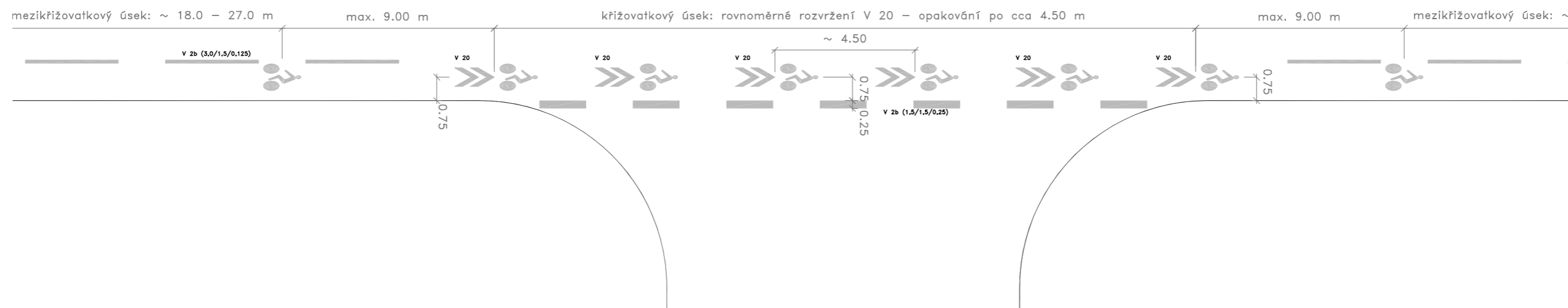
V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY



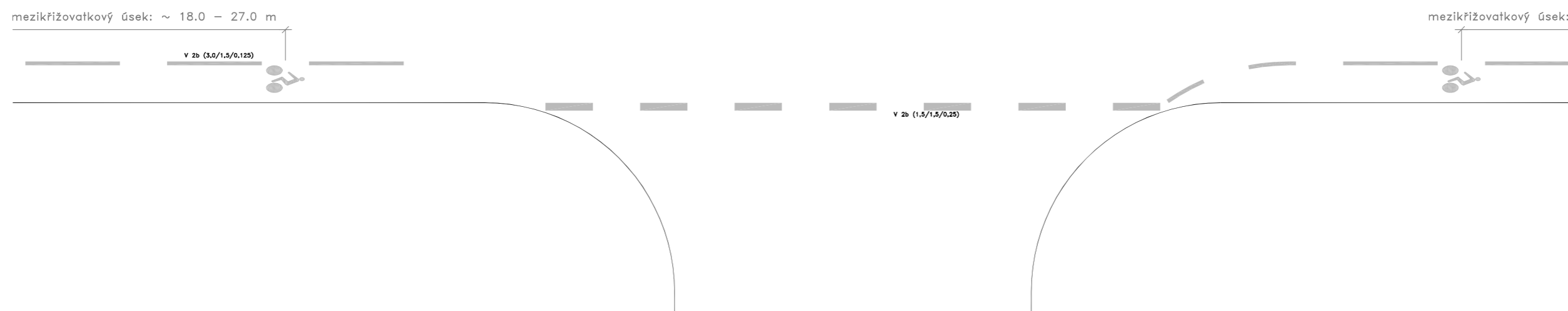
PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V KŘIŽOVATCE:

– U OBRUBY

VÝHLED – VÍCEÚČELOVÝ PRUH (S PIKTOGRAMOVÝM KORIDOREM PRO CYKLISTY)



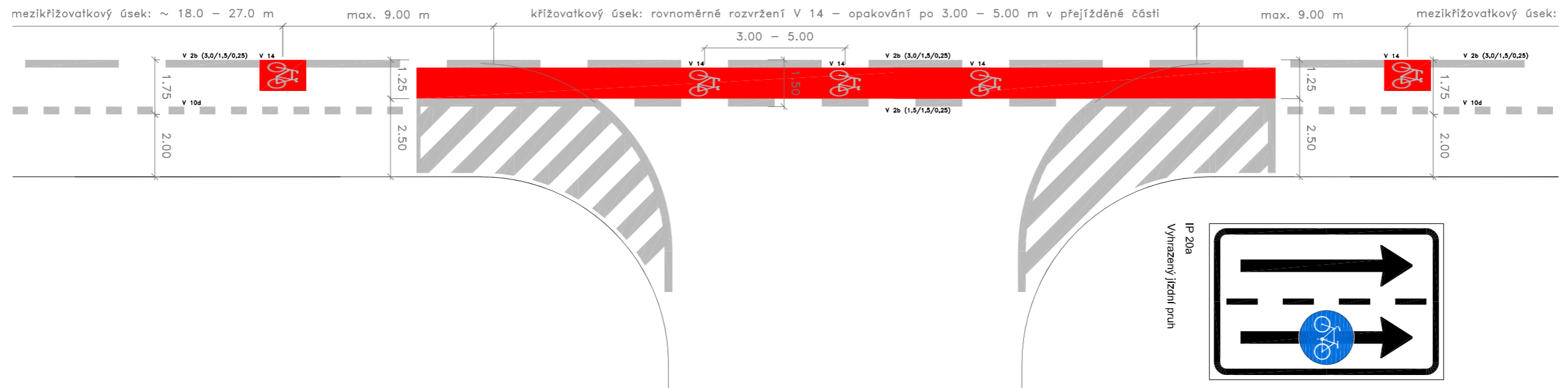
VÝHLED – VÍCEÚČELOVÝ PRUH (S PŘERUŠENÍM)



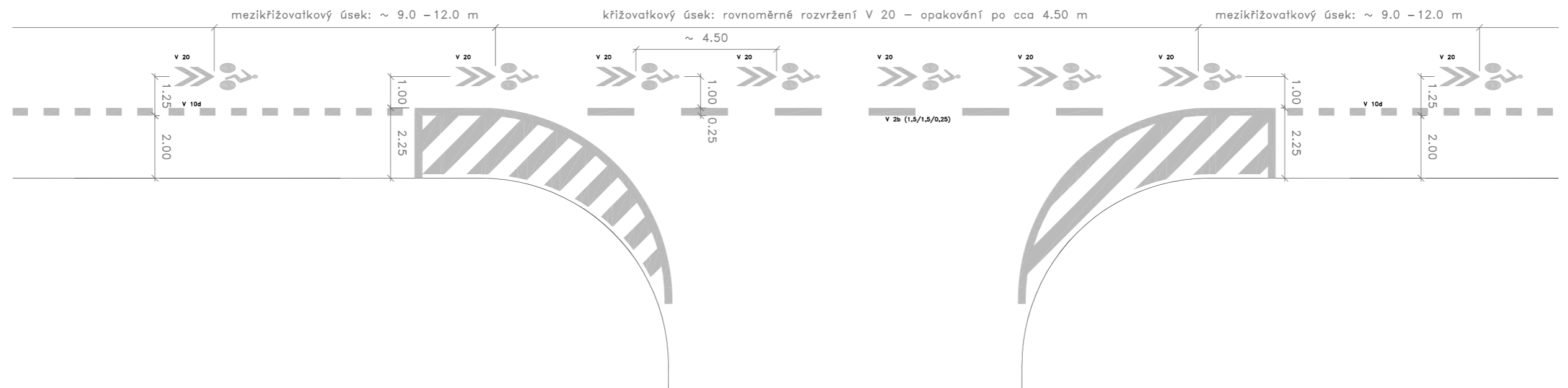
PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V KŘÍŽOVATCE:

– U PODÉLNÉHO STÁNÍ

V 14 – VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



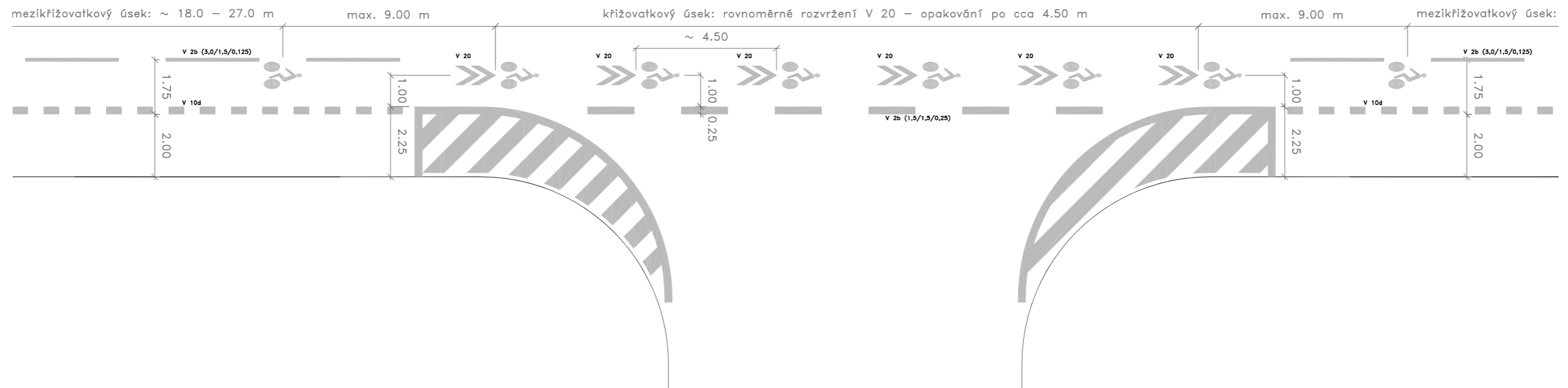
V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY



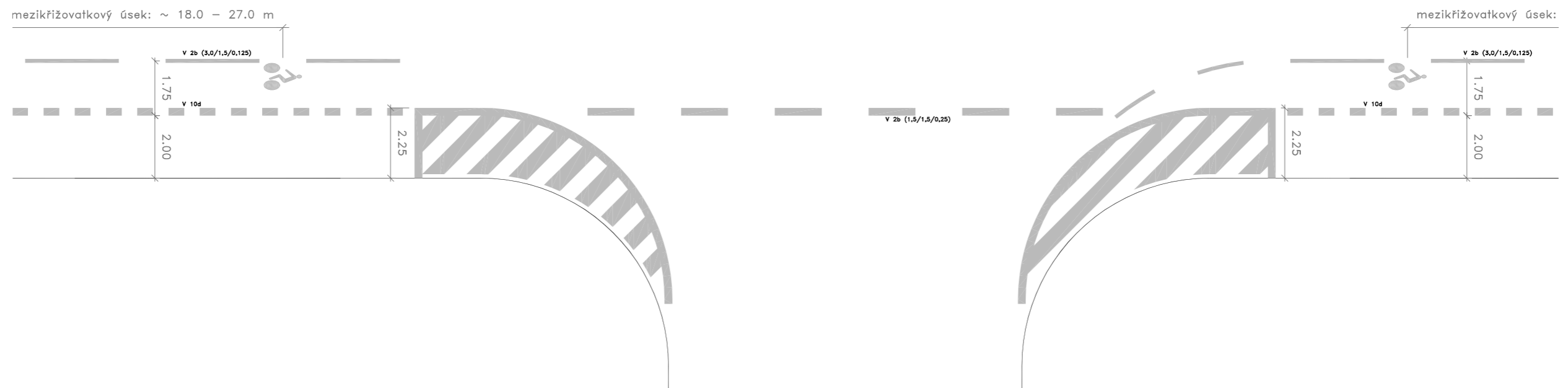
PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V KŘIŽOVATCE:

– U PODÉLNÉHO STÁNÍ

VÝHLED – VÍCEÚČELOVÝ PRUH (S PIKTOGRAMOVÝM KORIDOREM PRO CYKLISTY)



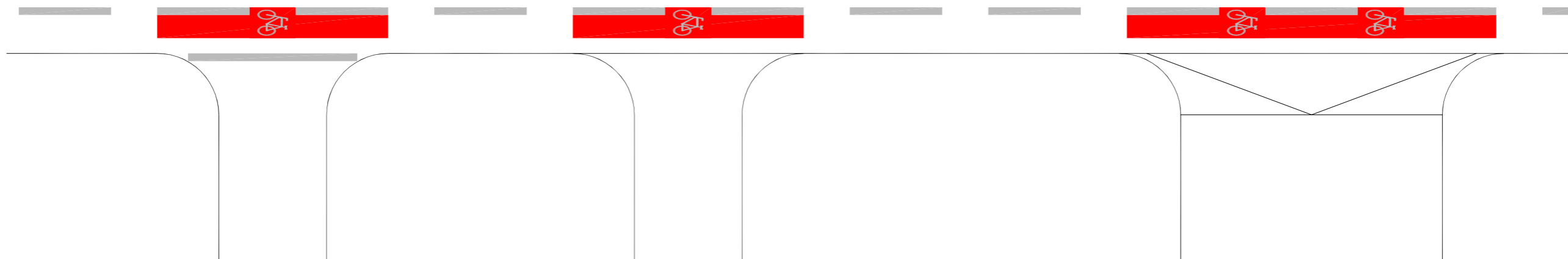
VÝHLED – VÍCEÚČELOVÝ PRUH (S PŘERUŠENÍM)



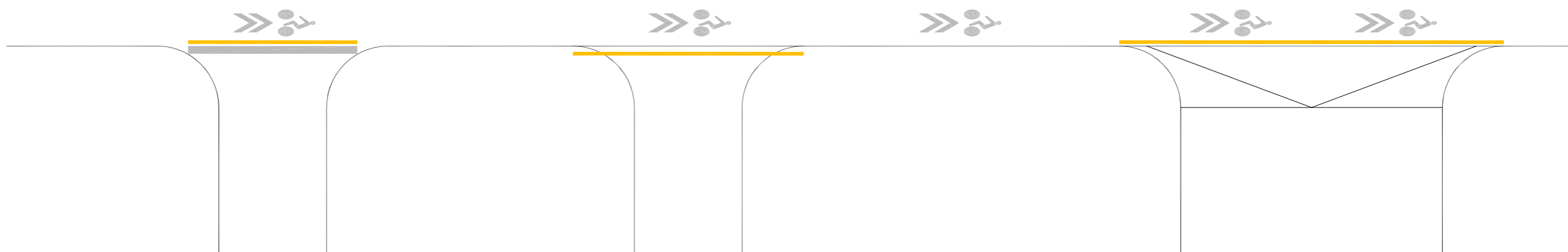
PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ U PŘÍČNÉHO NAPOJENÍ:

– U OBRUBY

V 14 – VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



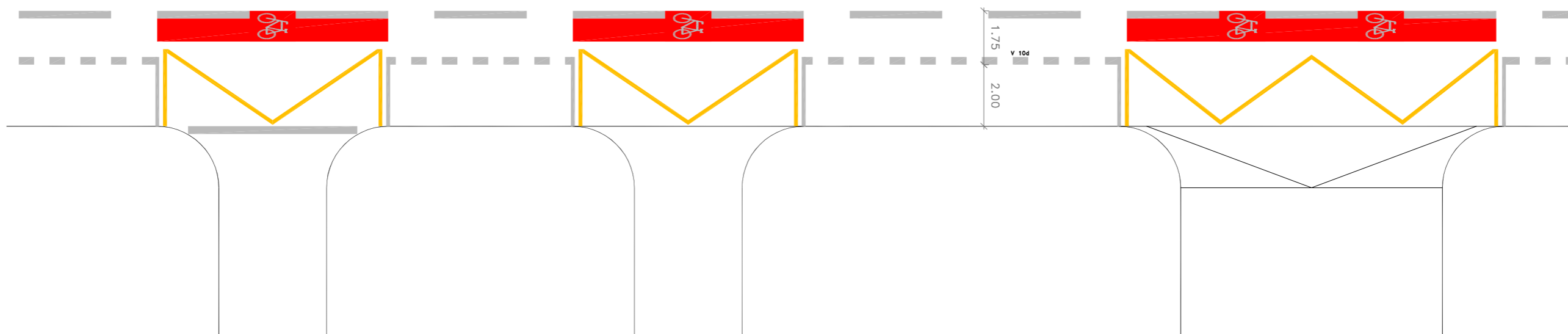
V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY



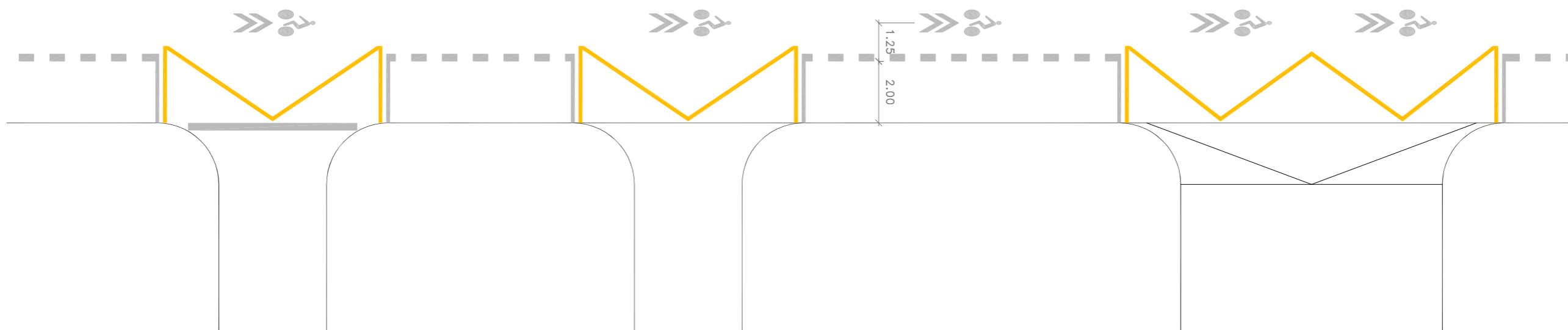
PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ U PŘÍČNÉHO NAPOJENÍ:

– U PODÉLNÉHO STÁNÍ

V 14 – VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



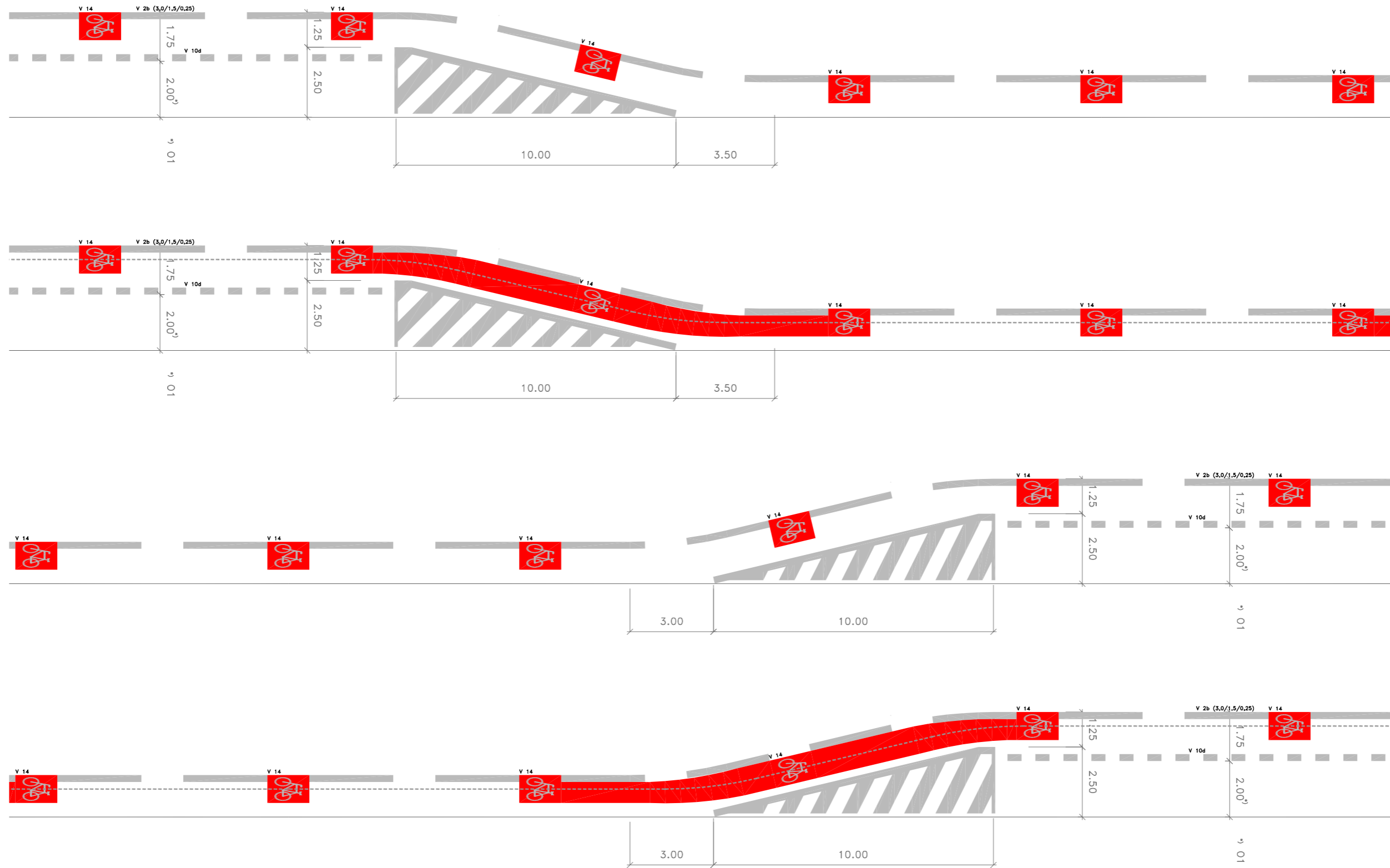
V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY



PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V MÍSTĚ ZMĚNY USPOŘÁDÁNÍ:

– U OBRUBY A U PODÉLNÉHO STÁNÍ

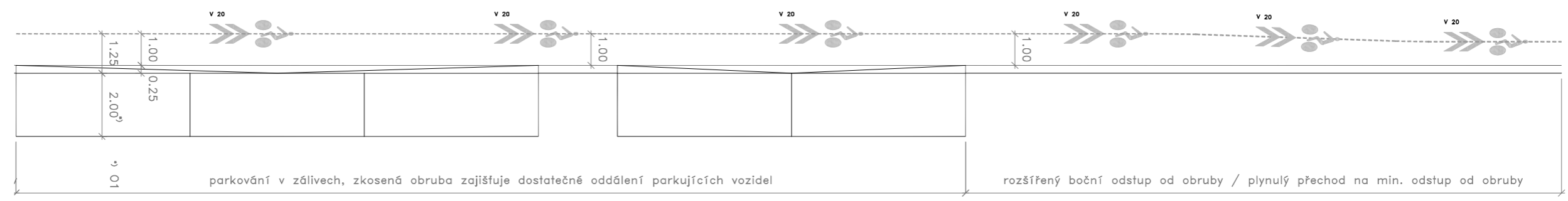
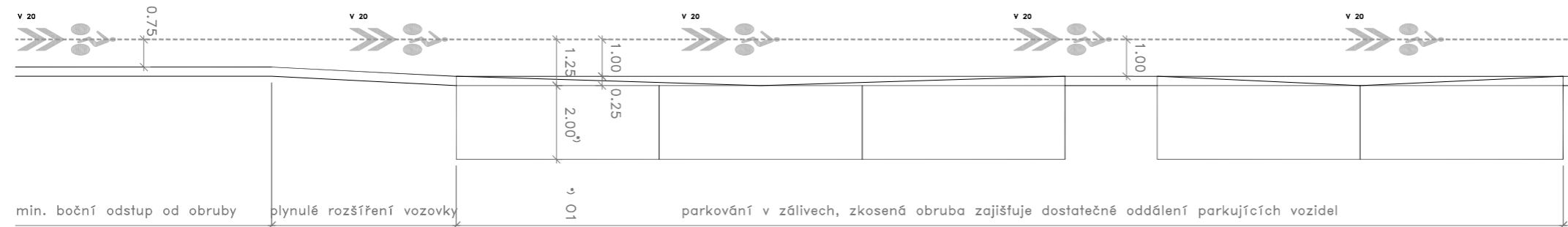
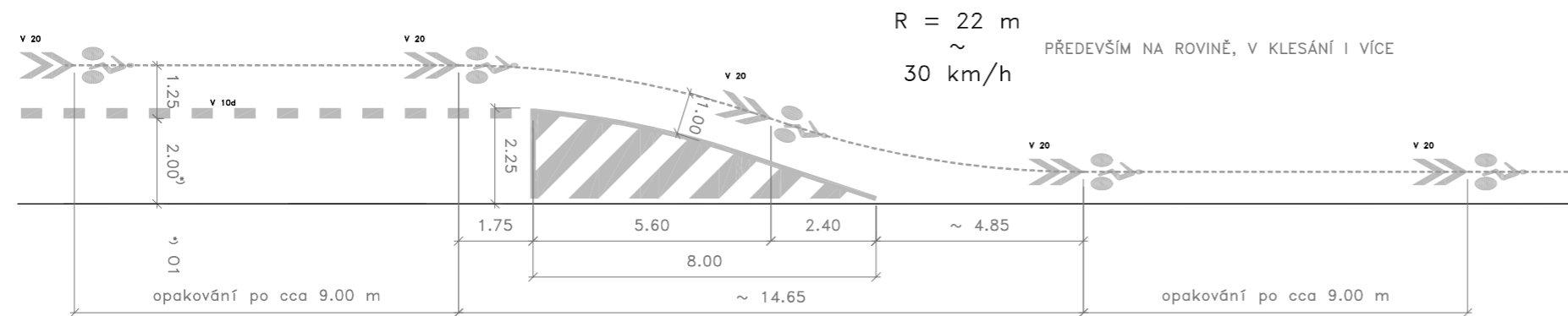
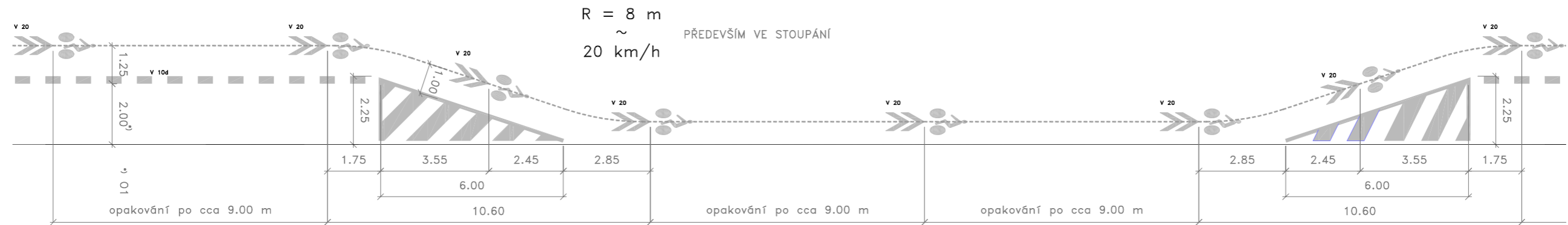
V 14 – VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V MÍSTĚ ZMĚNY USPOŘÁDÁNÍ:

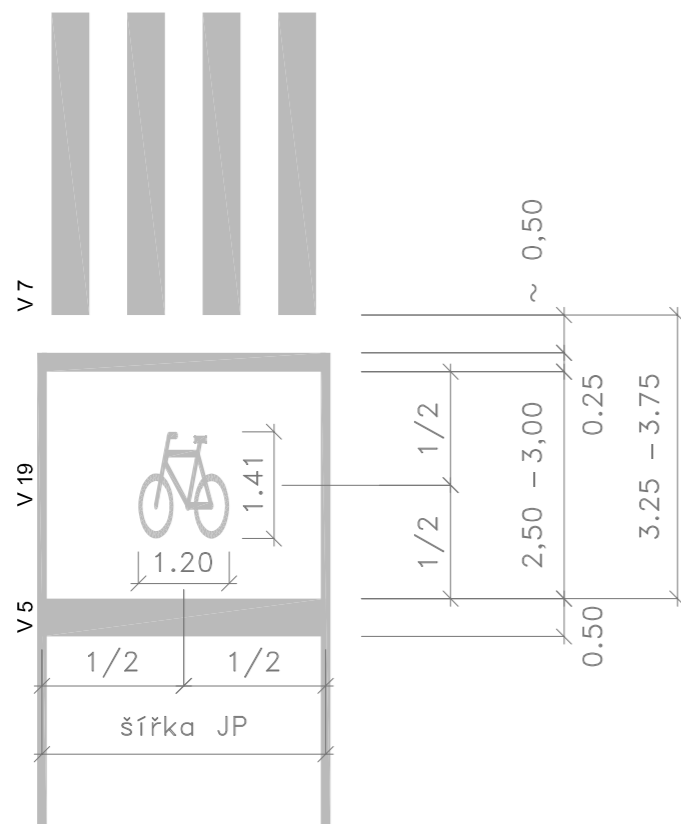
– U OBRUBY A U PODÉLNÉHO STÁNÍ

V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY

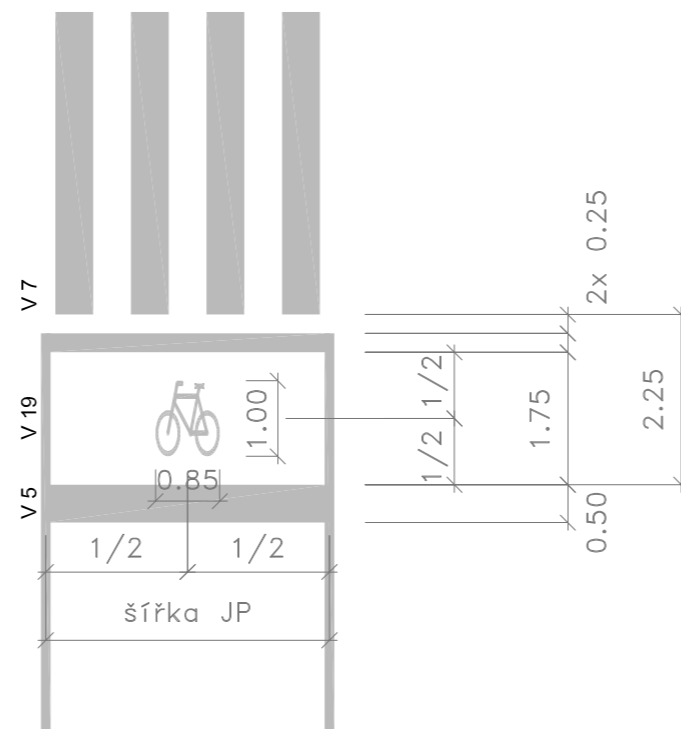


V 19 – prostor pro cyklisty: rozměry

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

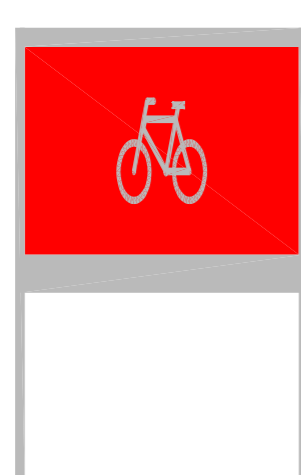
Poznámka:

- 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

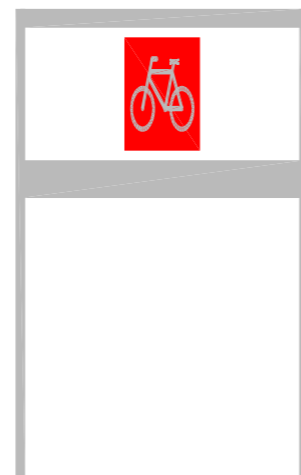
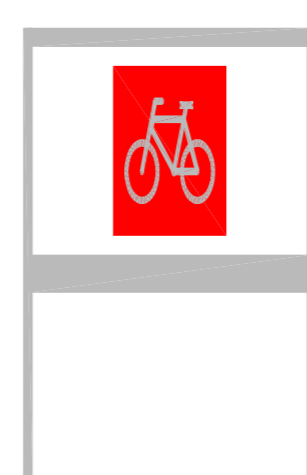
V 19 – prostor pro cyklisty: možnosti červeného zvýraznění

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

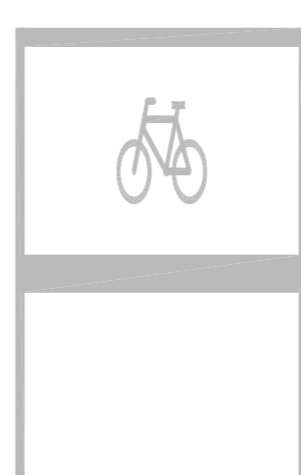
- celoplošné zvýraznění:



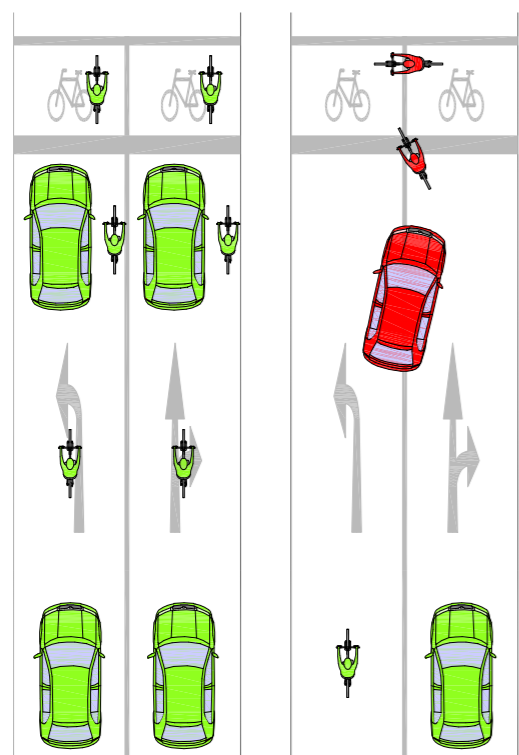
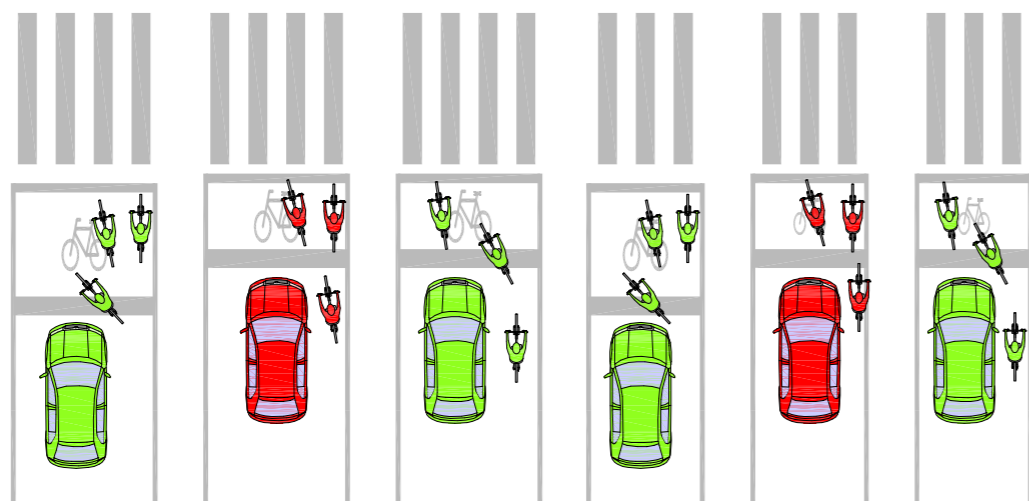
- zvýraznění samotného piktogramu:



- bez zvýraznění:

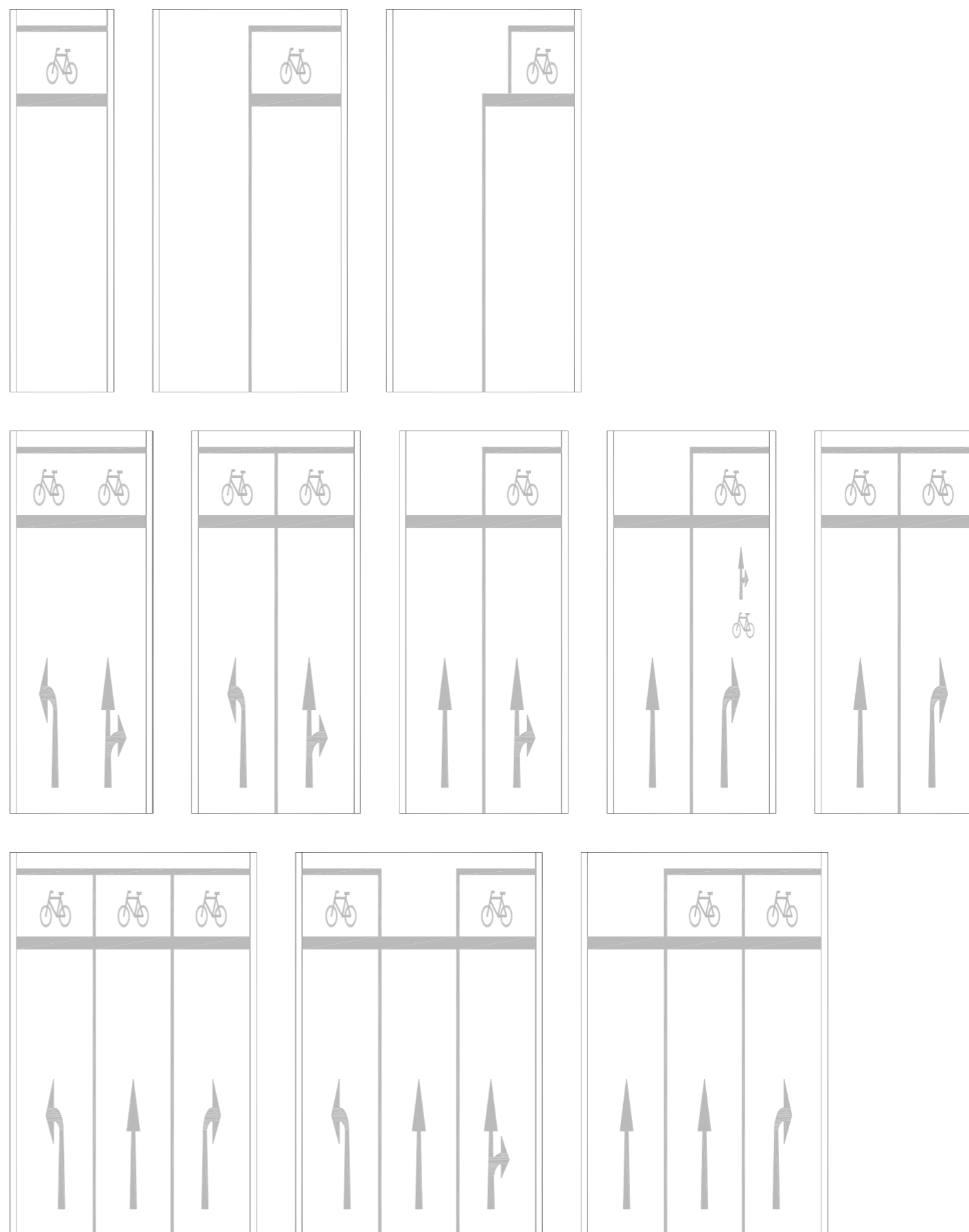


V 19 – prostor pro cyklisty: princip používání



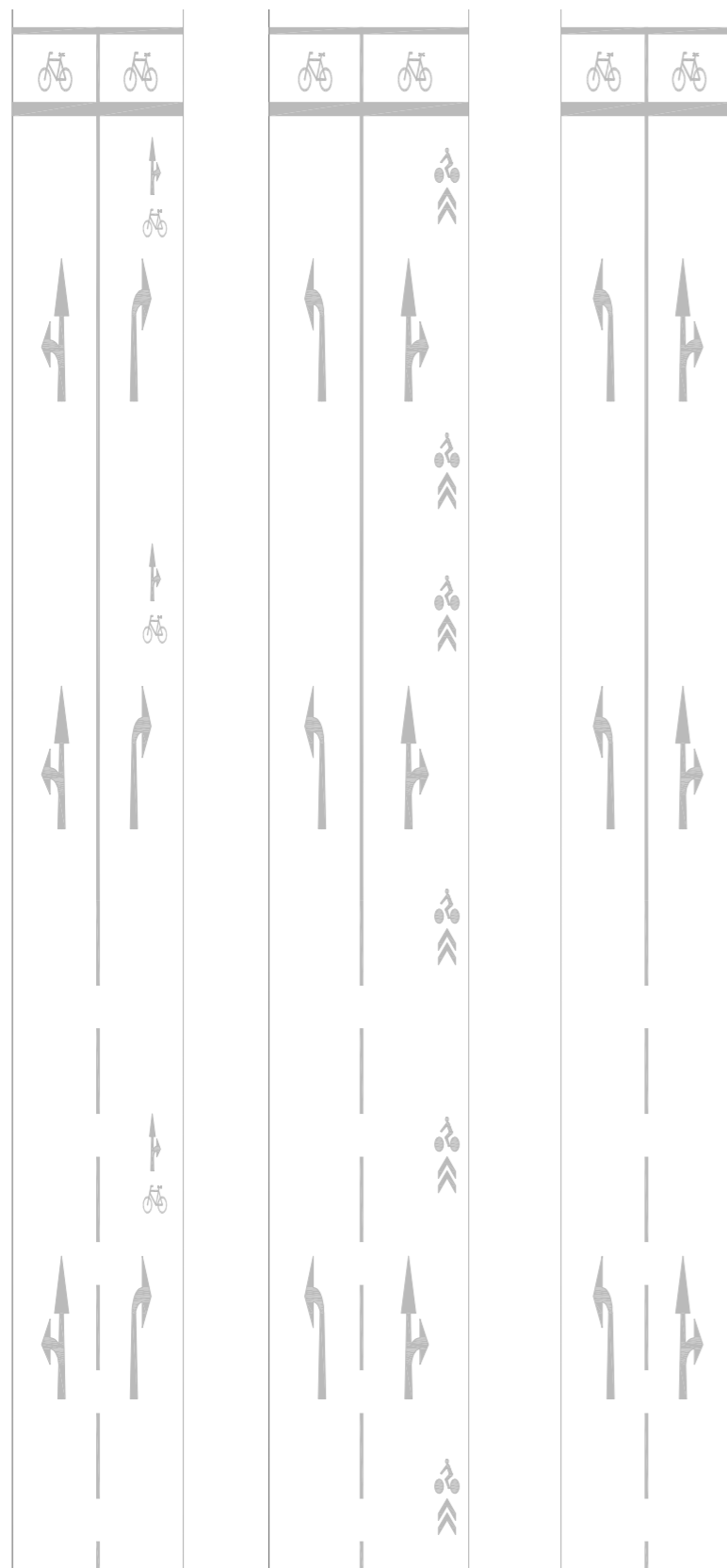
V 19 – prostor pro cyklisty: principy provedení a rozmíst'ování

- 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



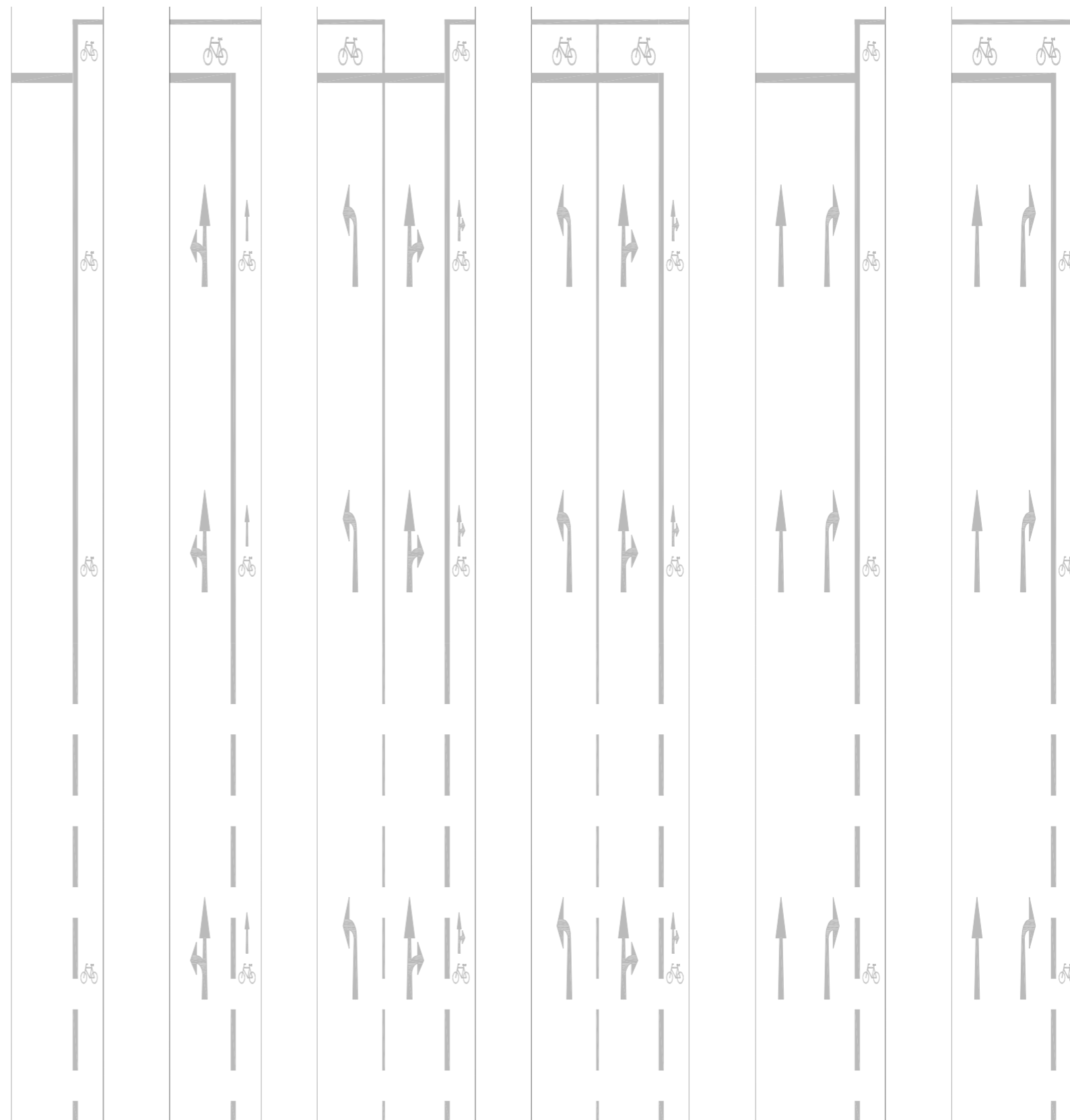
V 19 – prostory pro cyklisty a různé způsoby řazení

- 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)



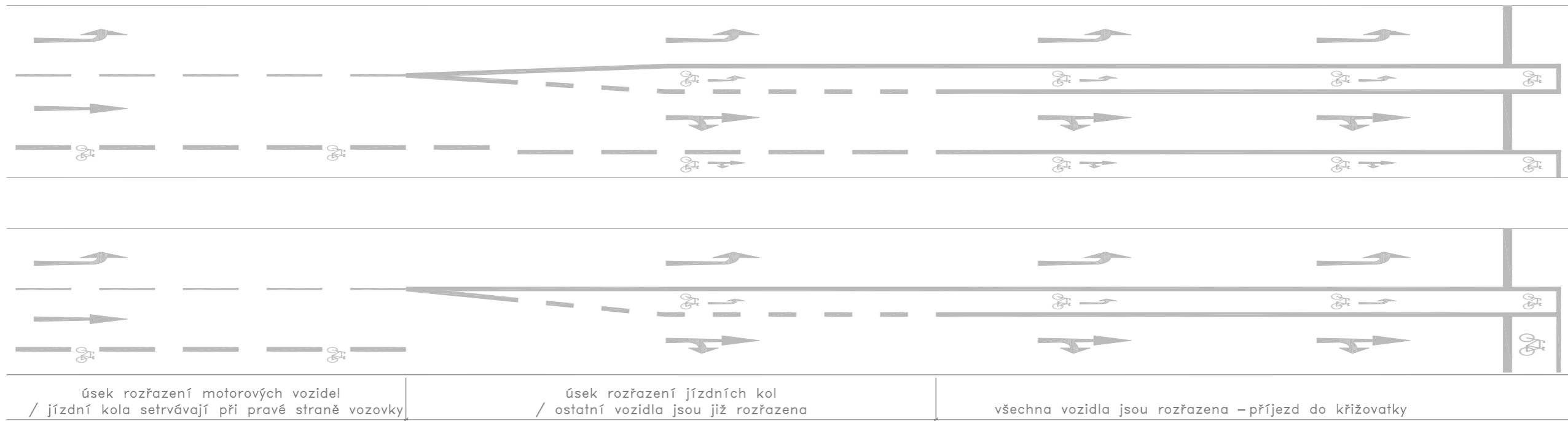
V 19 – prostor pro cyklisty a cyklopruh

- 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)

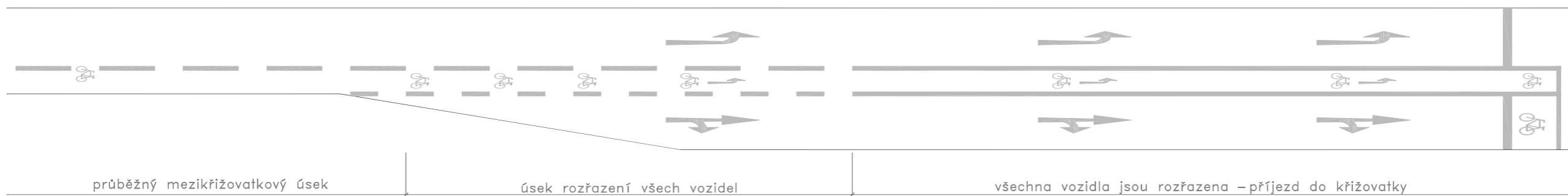


Řadící pruhy a řadící cyklopruhy, rozřazení jízdních kol a ostatních vozidel

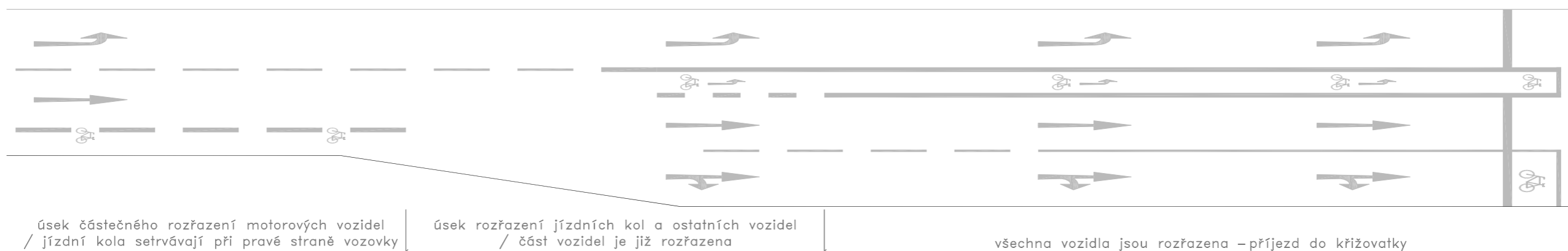
varianta 01: nejprve probíhá rozřazení všech motorových (ostatních) vozidel, poté jízdních kol



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

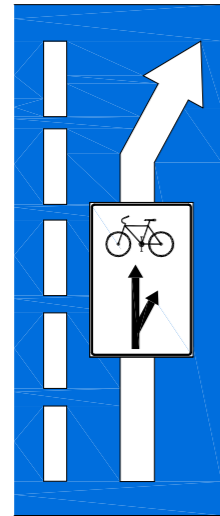


varianta 03: kombinace (nejprve částečné rozřazení motorových vozidel, poté jízdních kol a části dalších vozidel)

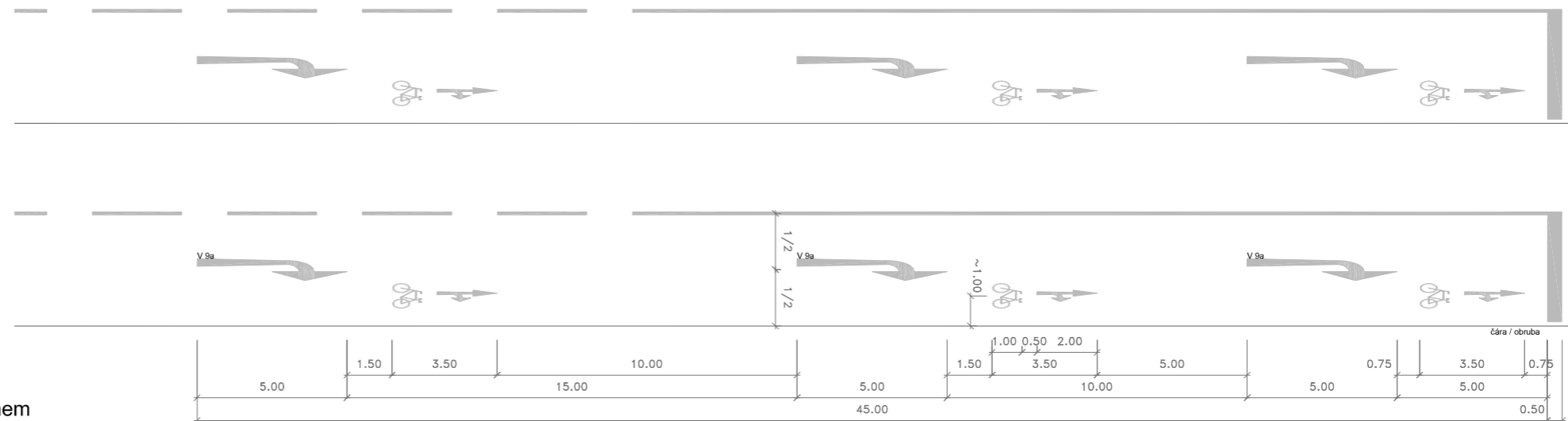


Úprava řazení při průjezdu řadicími pruhy

- 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

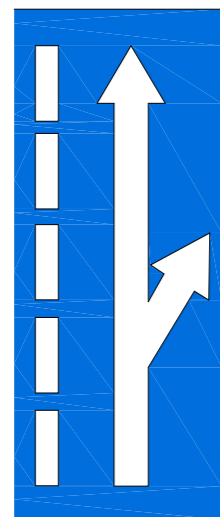


IP 19 + E 12c
přímý průjezd jízdních kol
pravým odbočovacím pruhem

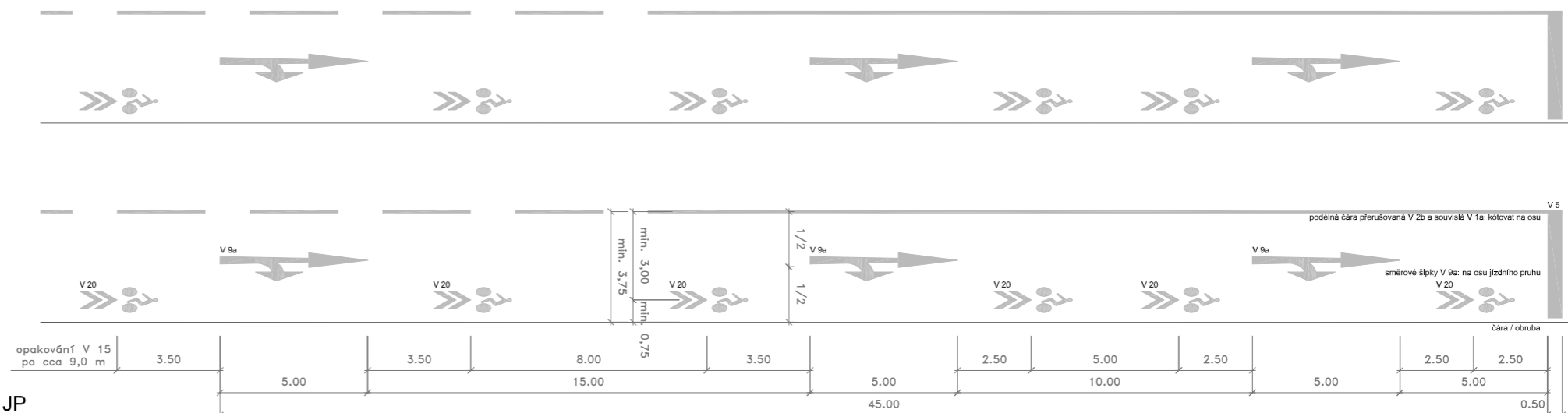


Úprava průjezdu v rámci řadicího pruhu

- 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

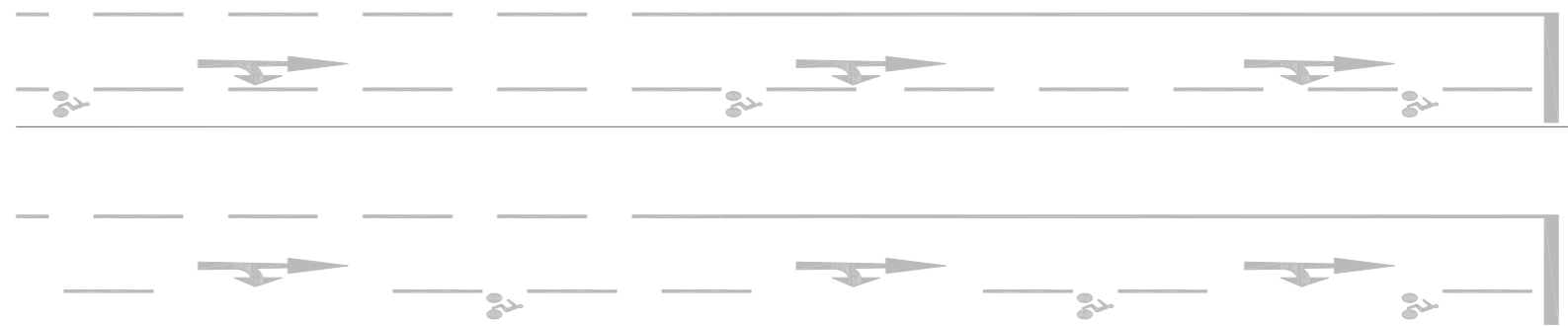


IP 19 (bez úprav)
průjezd vozidel
přímo + vpravo pravým JP



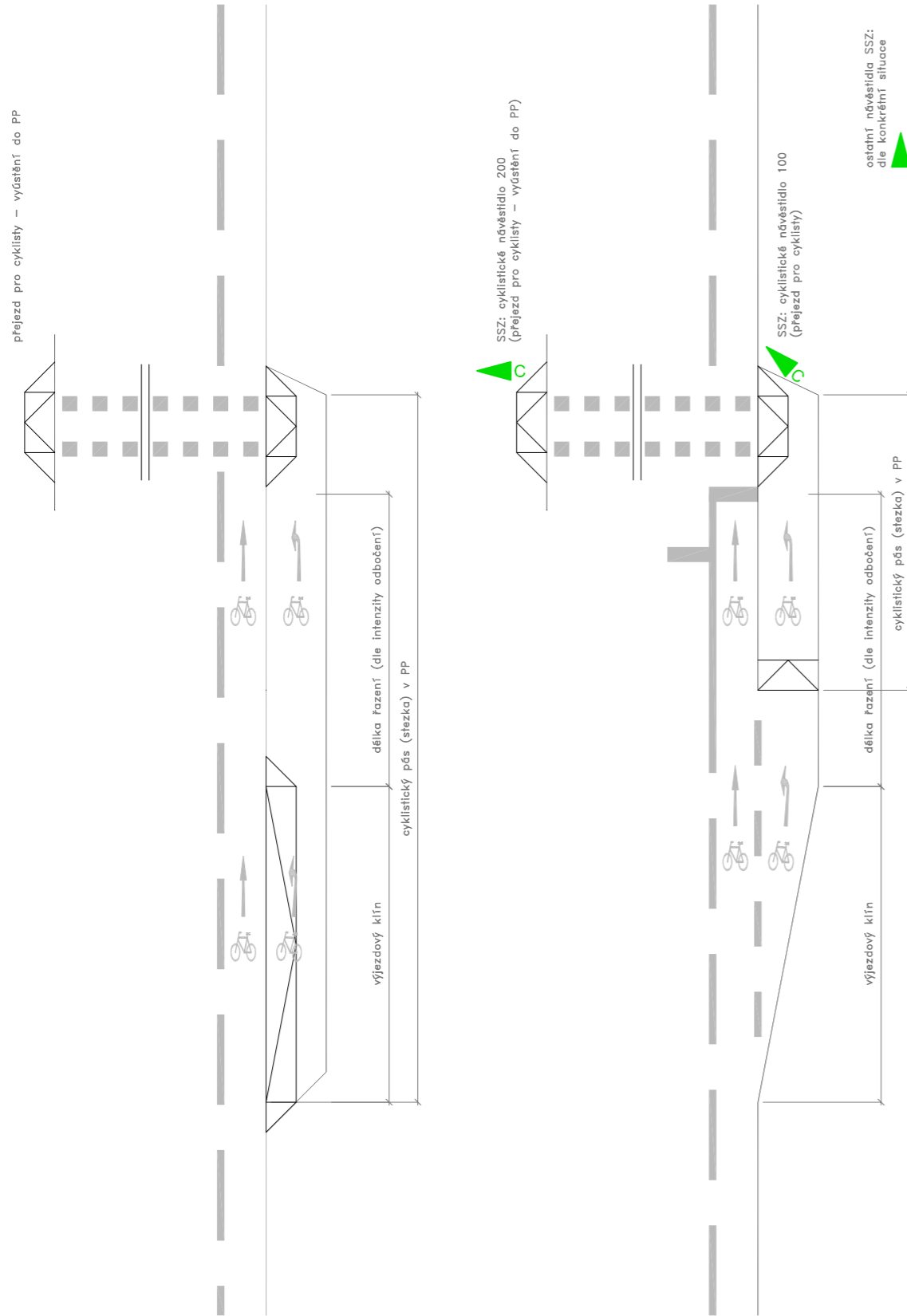
Úprava průjezdu v rámci řadicího pruhu (výhled)

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



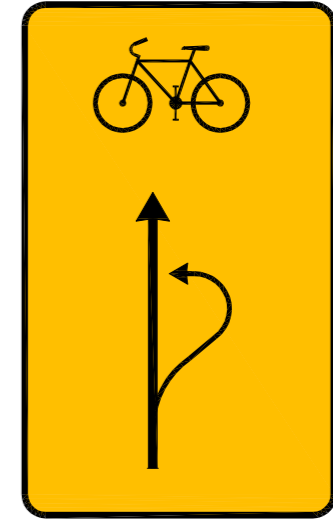
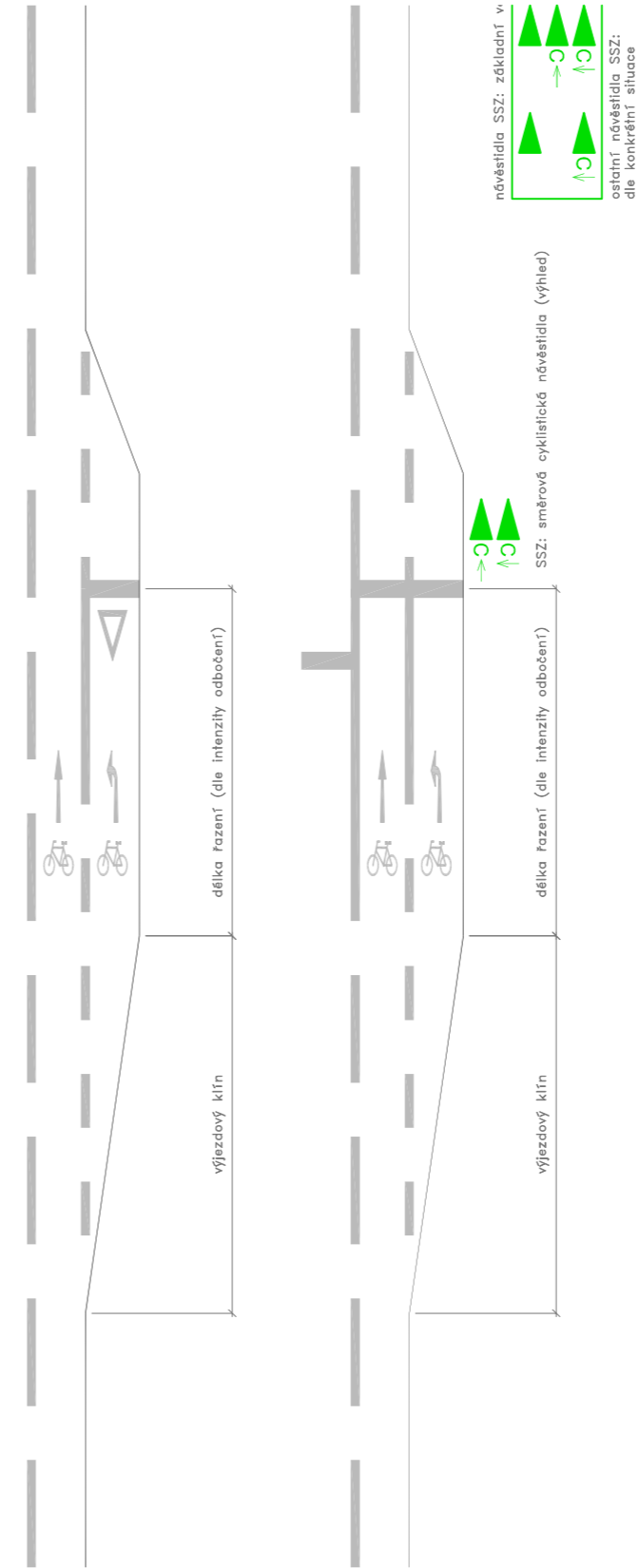
Nepřímé levé odbočení s přejezdem pro cyklisty

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

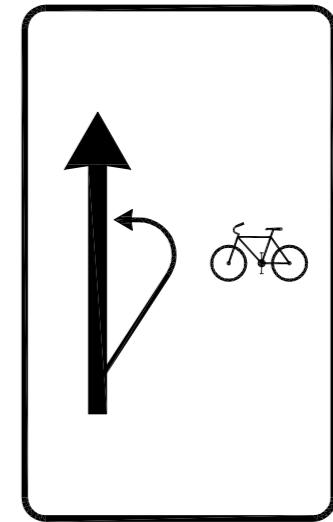


Nepřímé levé odbočení u obruby (s řadicím pruhem)

- 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 (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 "řadicího" pruhu v délce celé křižovatky, včetně červeného podbarvení

var.02 / 03:

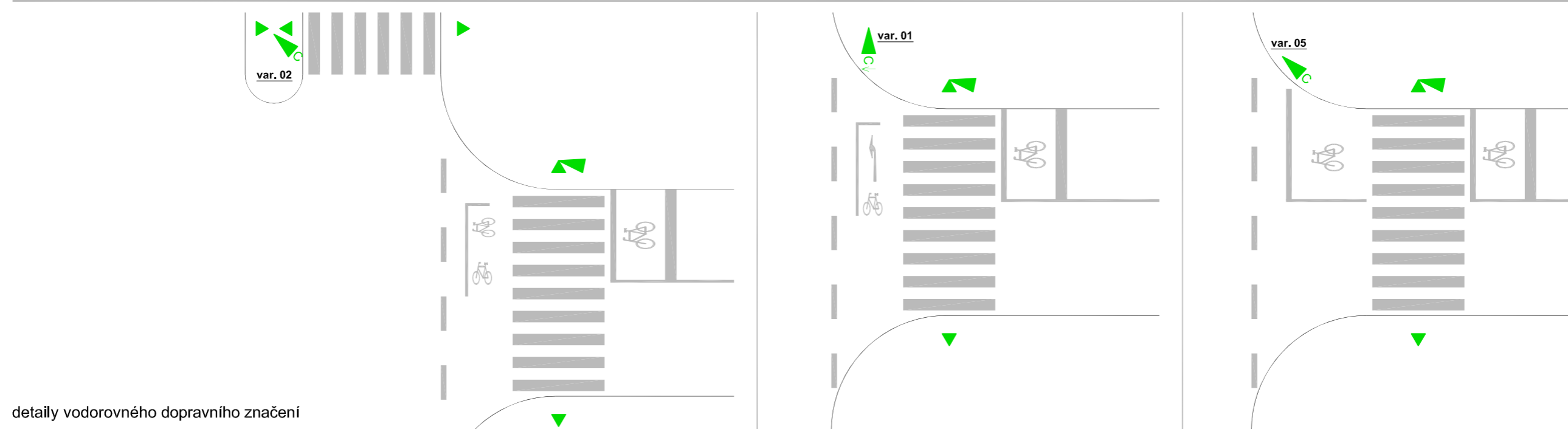
- umístění cyklistického návěstidla na dělicí ostrůvek / na protilehlé nároží
- cyklisté vyčkávají zpravidla v poloze šikmé až kolmé na přímý směr jízdy, na signál "volno" vyjíždějí rovně
- "švýcarský model" ~ často používáno např. ve Švýcarsku
- VDZ: zpravidla jednoduché vymezení čarou a piktogramem

var.04:

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

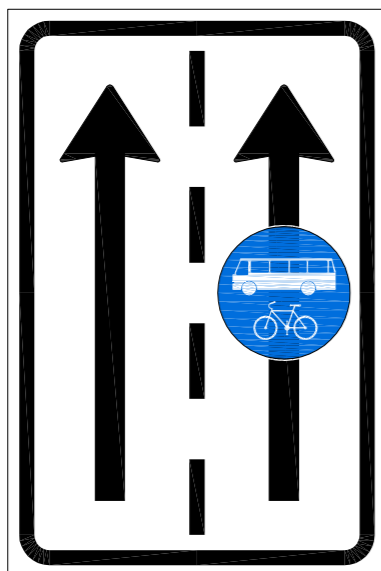
Šířka VJP by neměla klesnout pod 3,00 m, předjíždění je možné přilehlým JP.
(Výjimkou mohou být lokálně zúžená místa v oblasti dělicích ostrůvků, zastávek apod.)

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

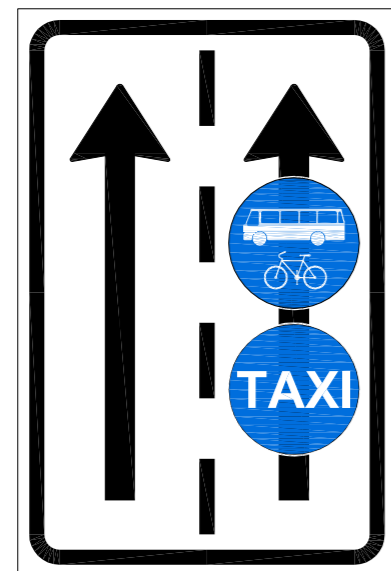
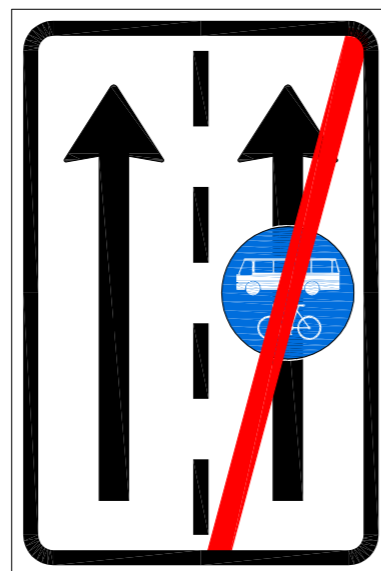
– SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ:

IP 20a
Vyhrazený jízdní pruh



BUS+CYKLO PRUH

IP 20b
Konec vyhrazeného jízdního pruhu

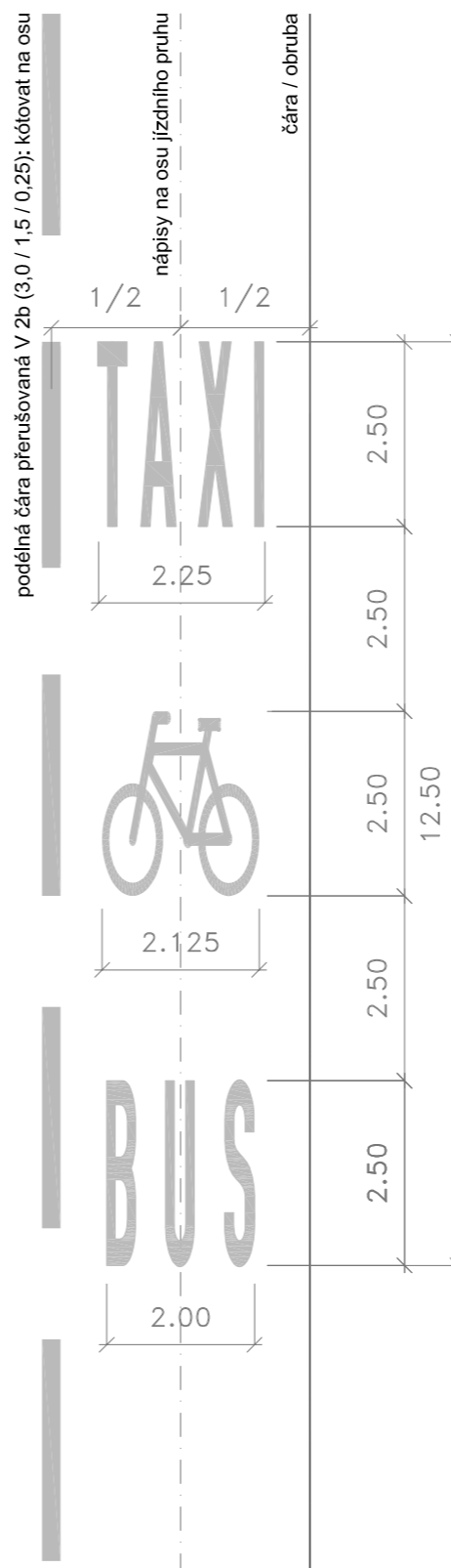


BUS+CYKLO+TAXI PRUH

– 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



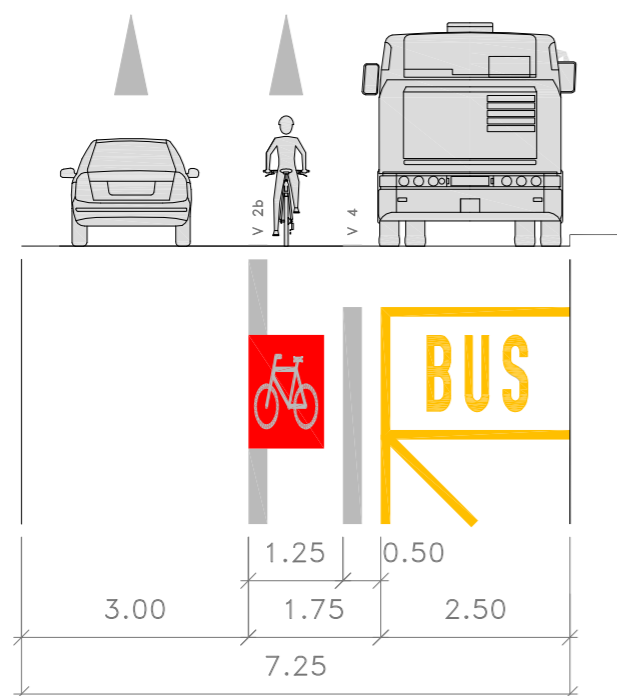
BUS



INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ PODÉL ZASTÁVKY VEŘEJNÉ DOPRAVY:

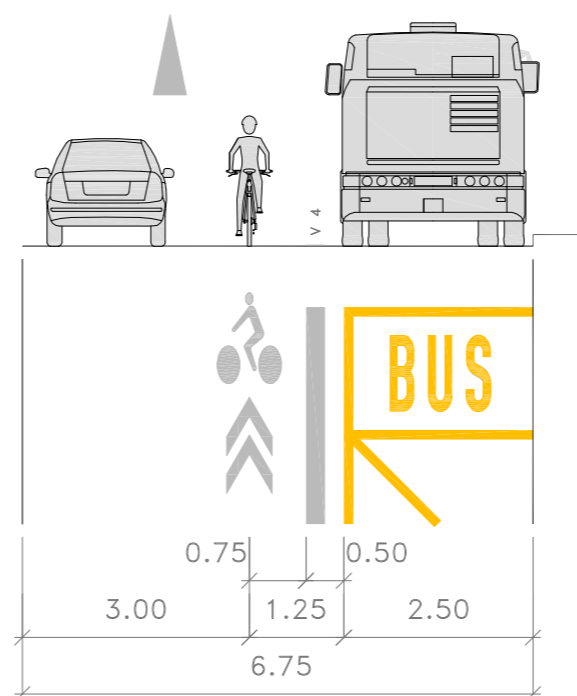
V 14 – jízdní pruh pro cyklisty

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



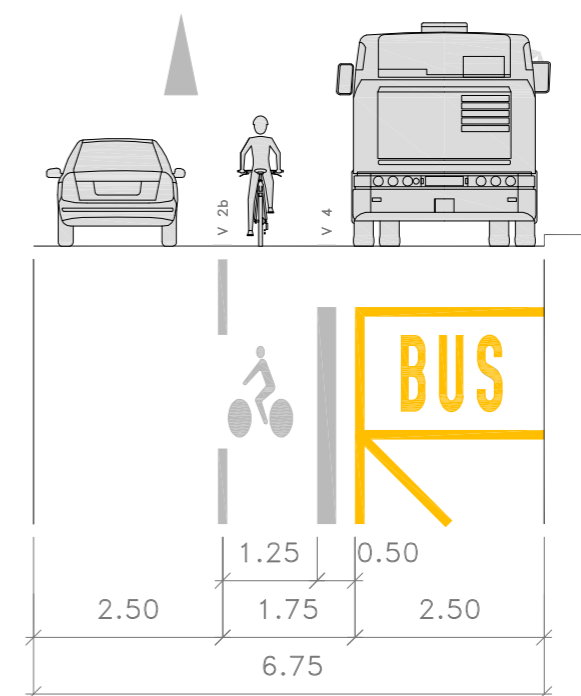
V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

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



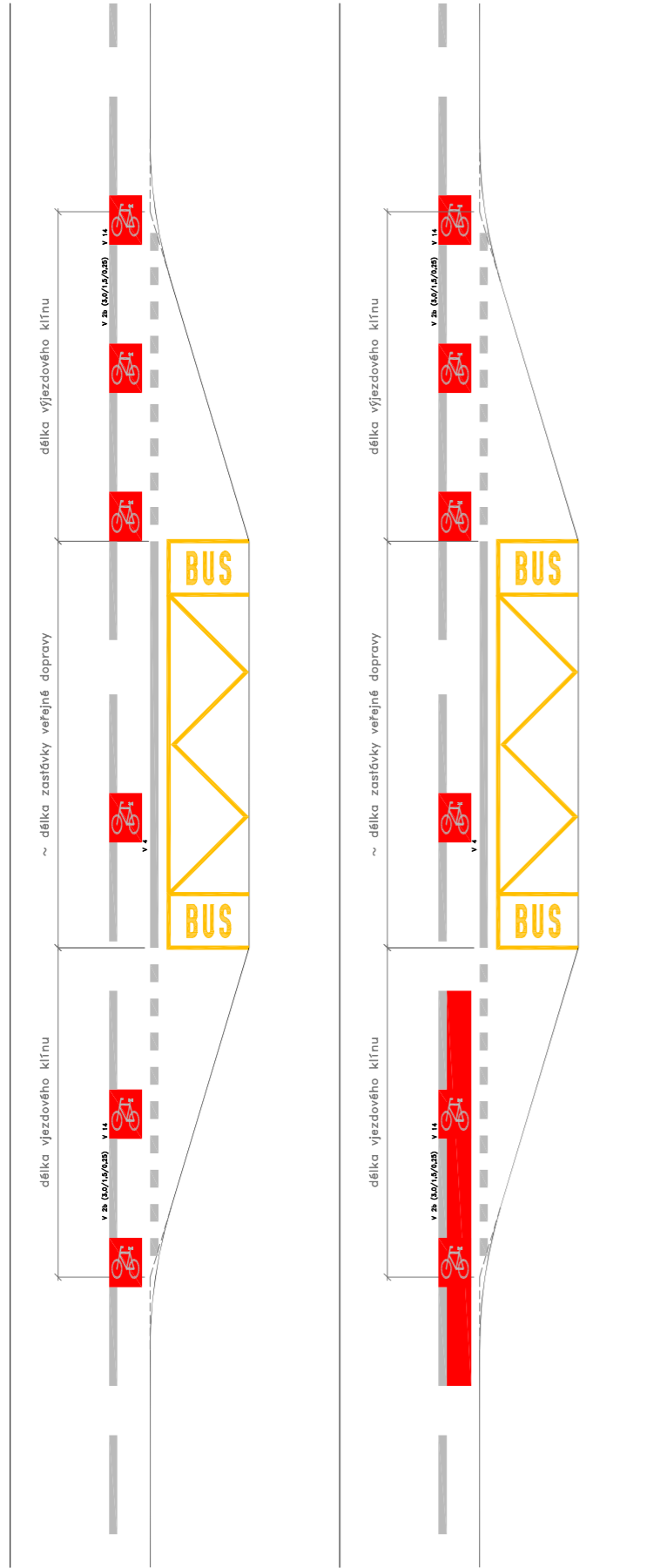
VÝHLED: víceúčelový pruh

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

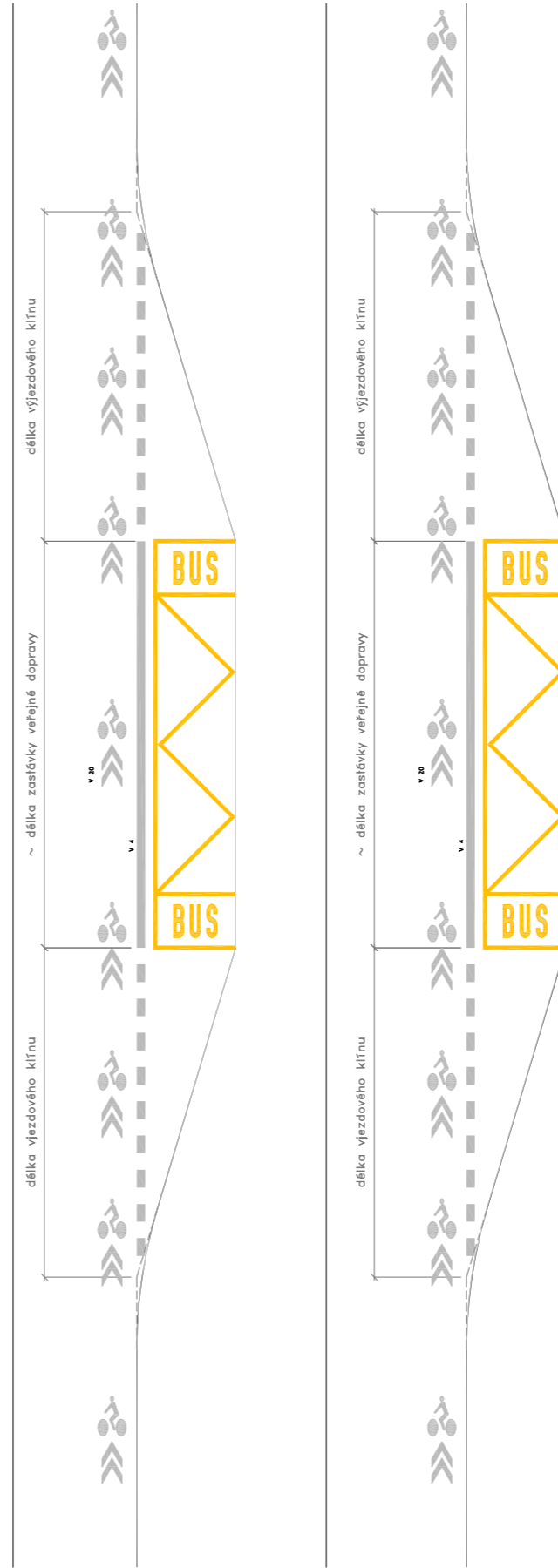


INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ PODÉL ZASTÁVKY VEŘEJNÉ DOPRAVY:

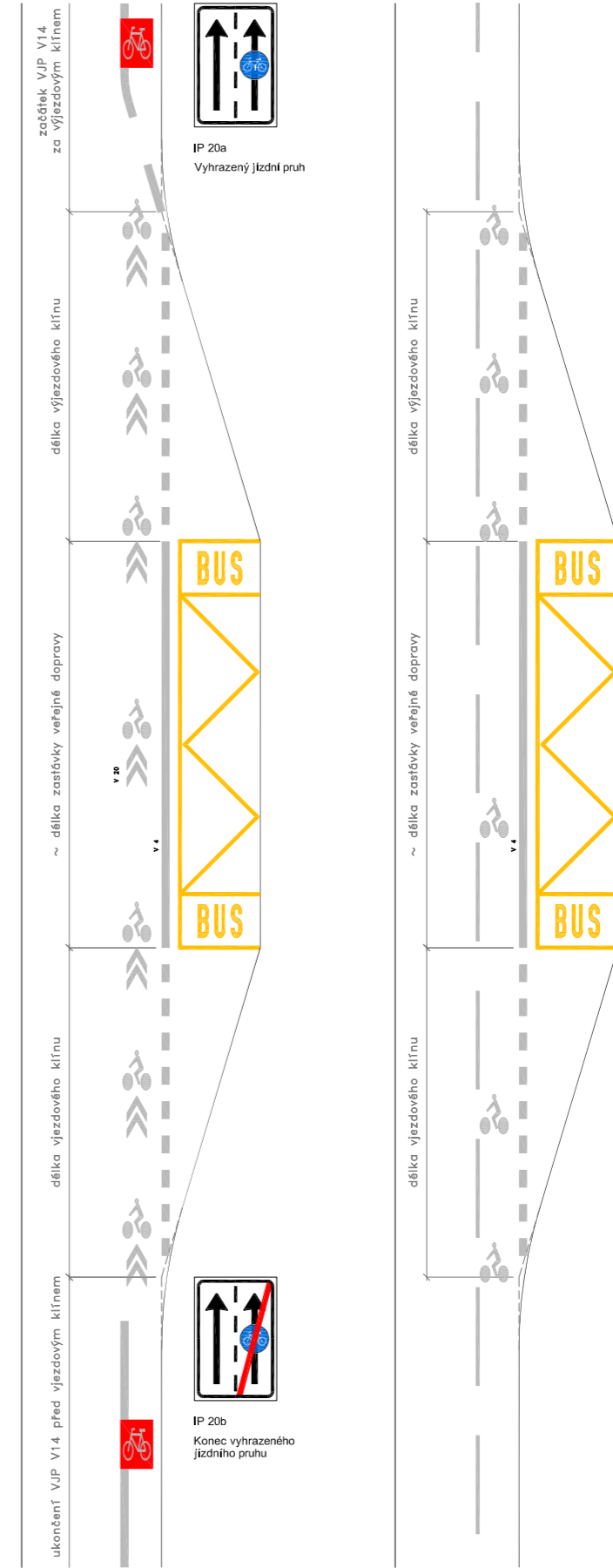
V 14 – JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



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

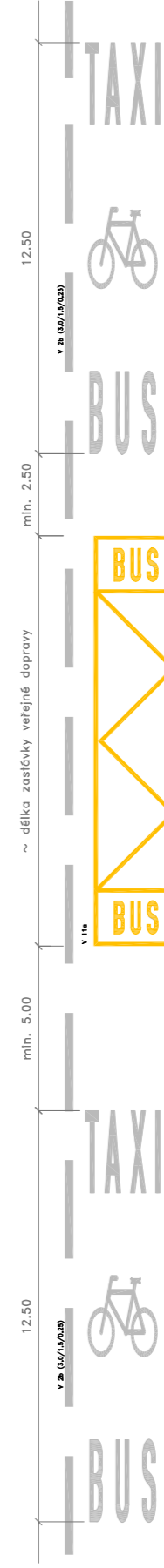


VÝHLED: VÍCEÚČELOVÝ PRUH



ZASTÁVKA BUS VE VJP:

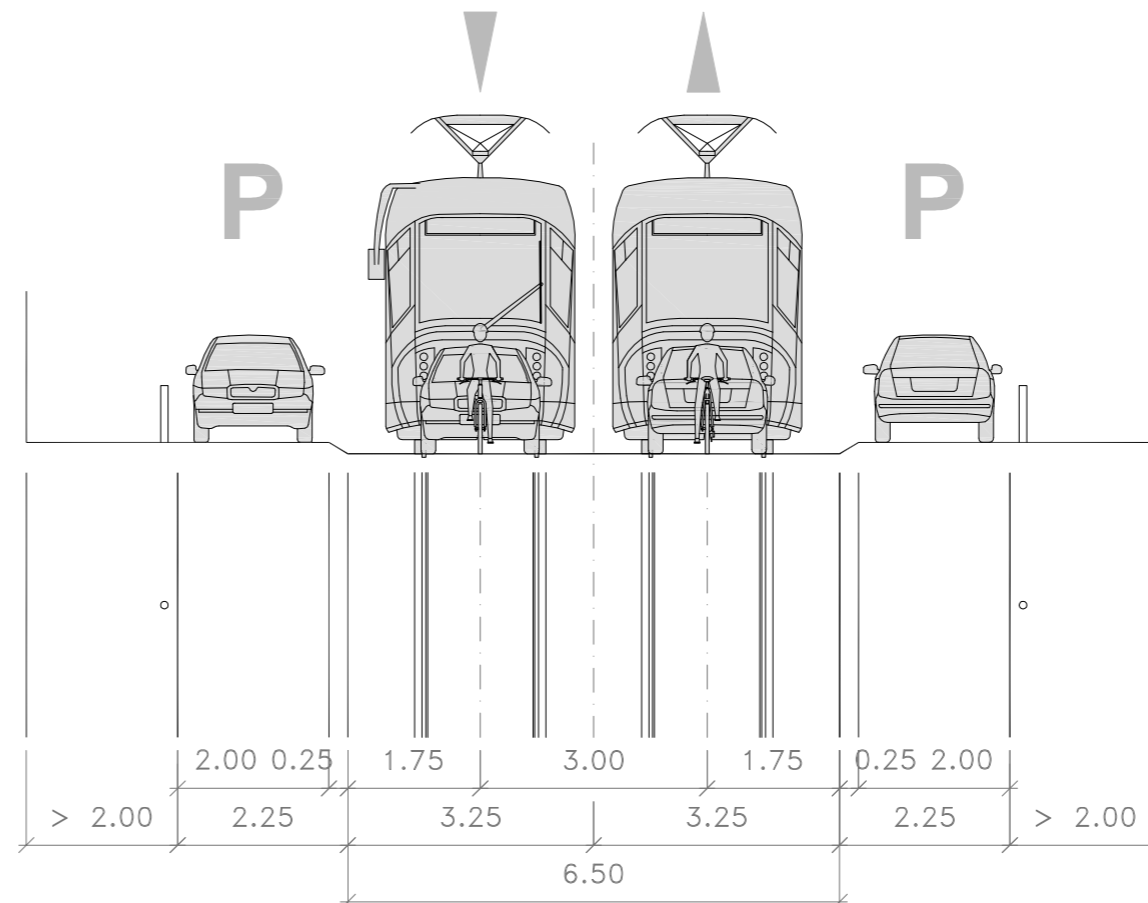
VJP BUS+CYKLO+TAXI



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

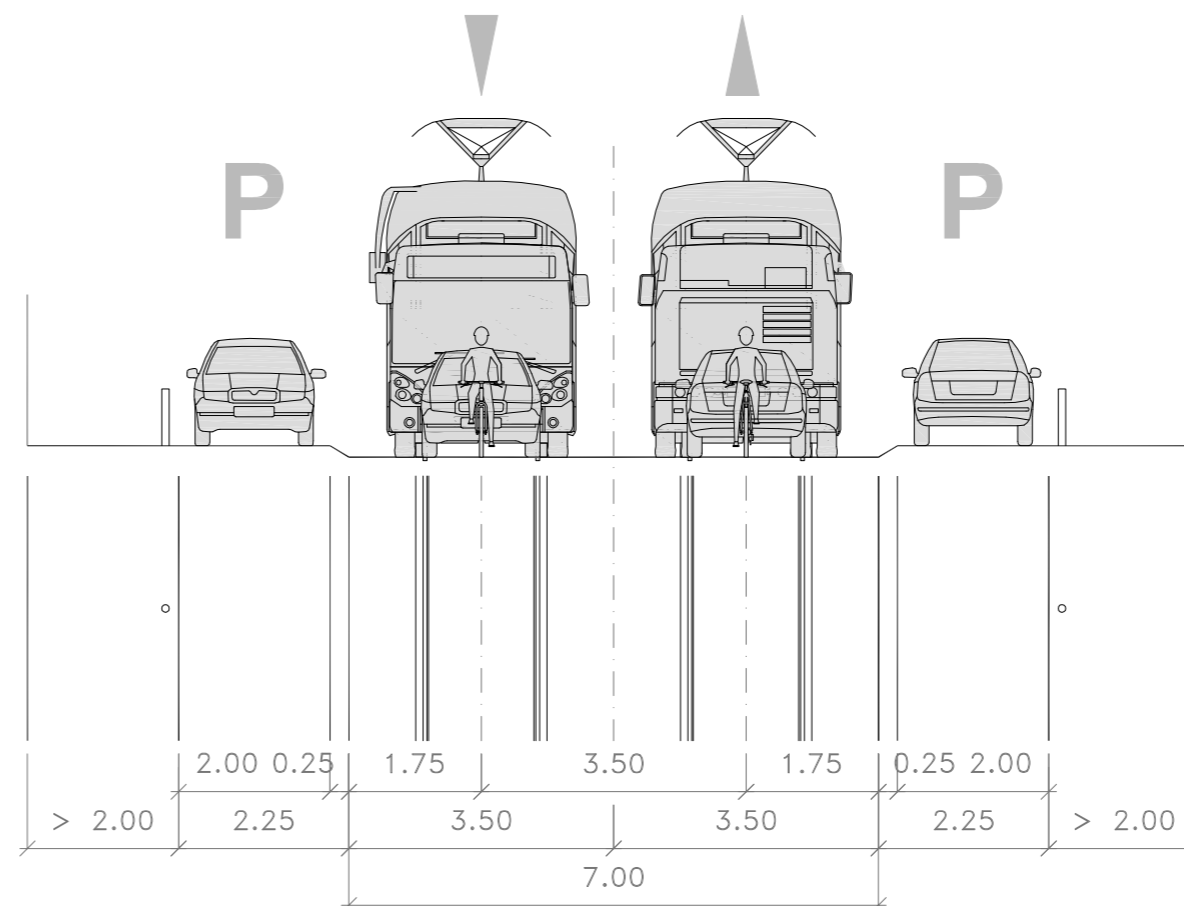
Společný provoz, jízdní kola a tramvaje za sebou

- 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**



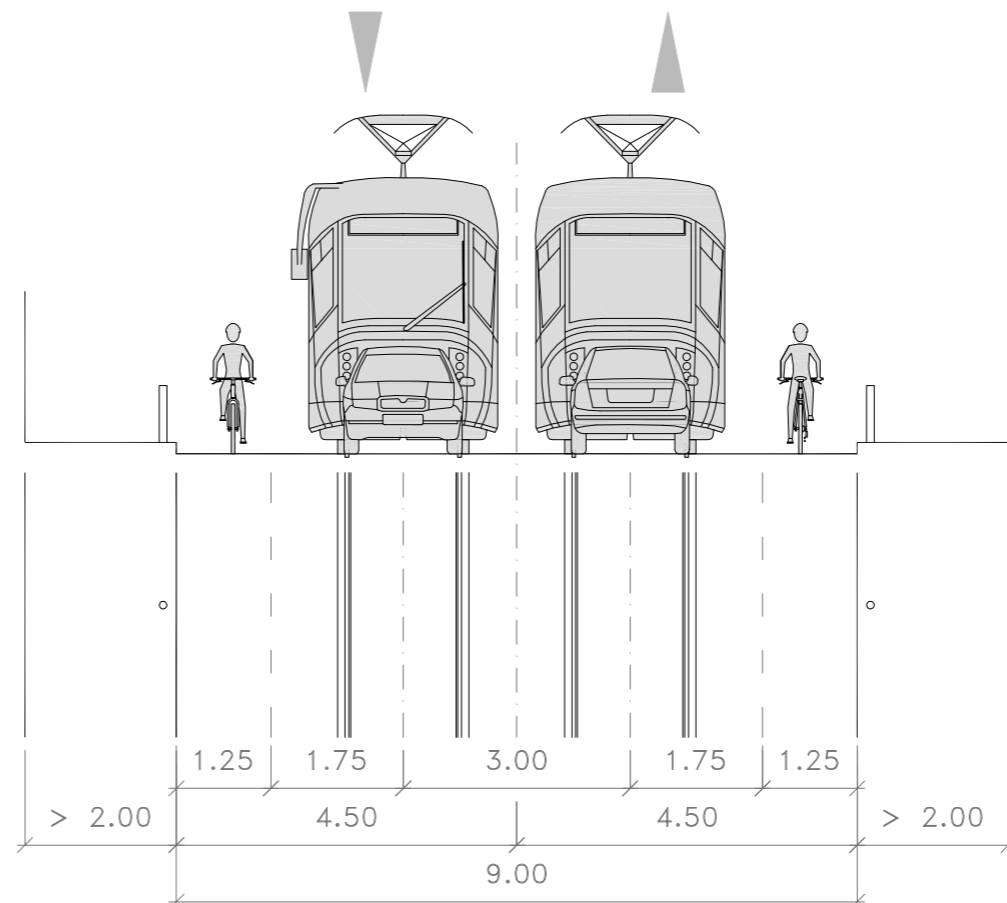
Společný provoz, jízdní kola a tramvaje za sebou

- 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**



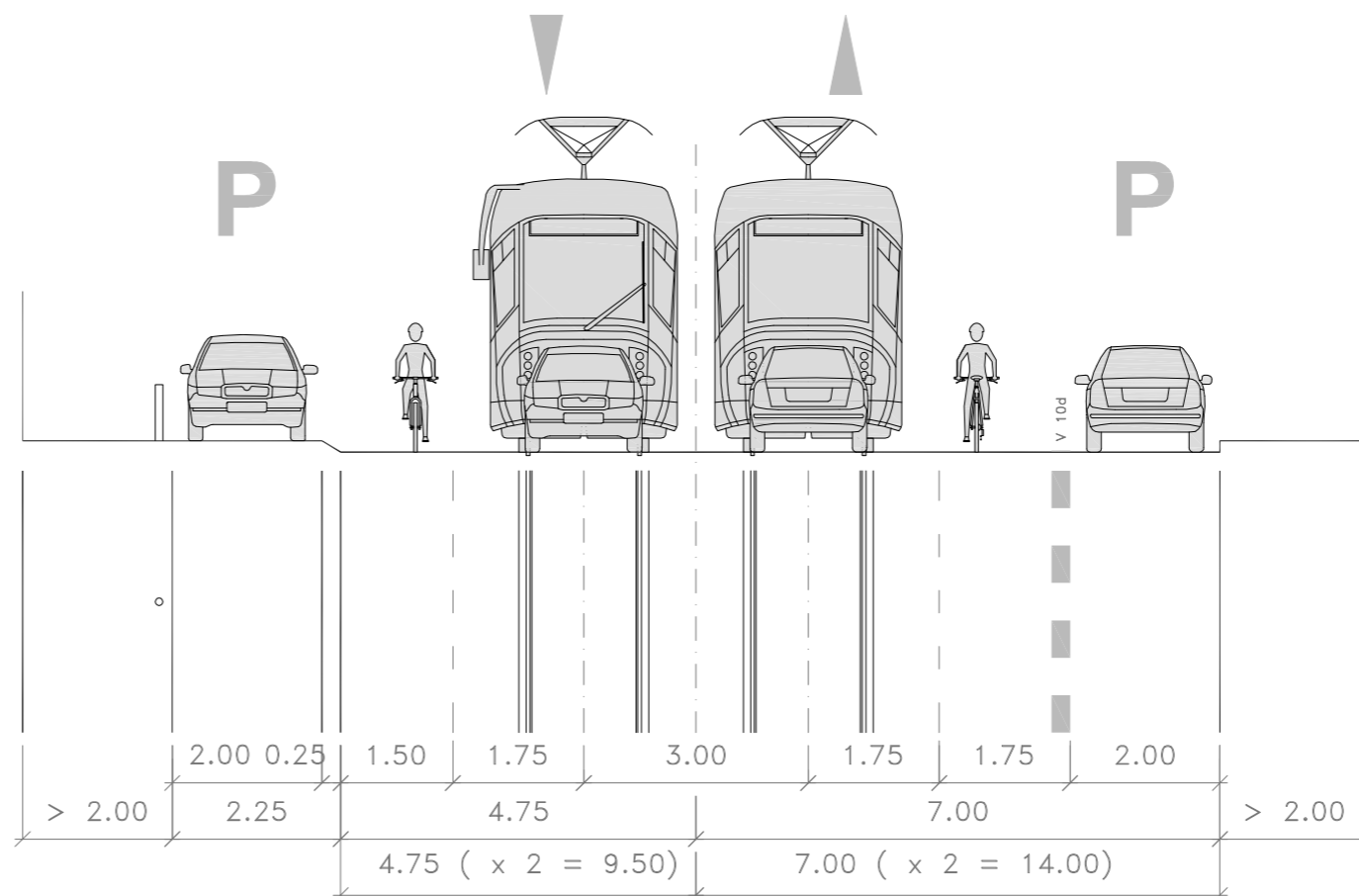
Společný provoz, jízdní kola a tramvaje vedle sebe

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



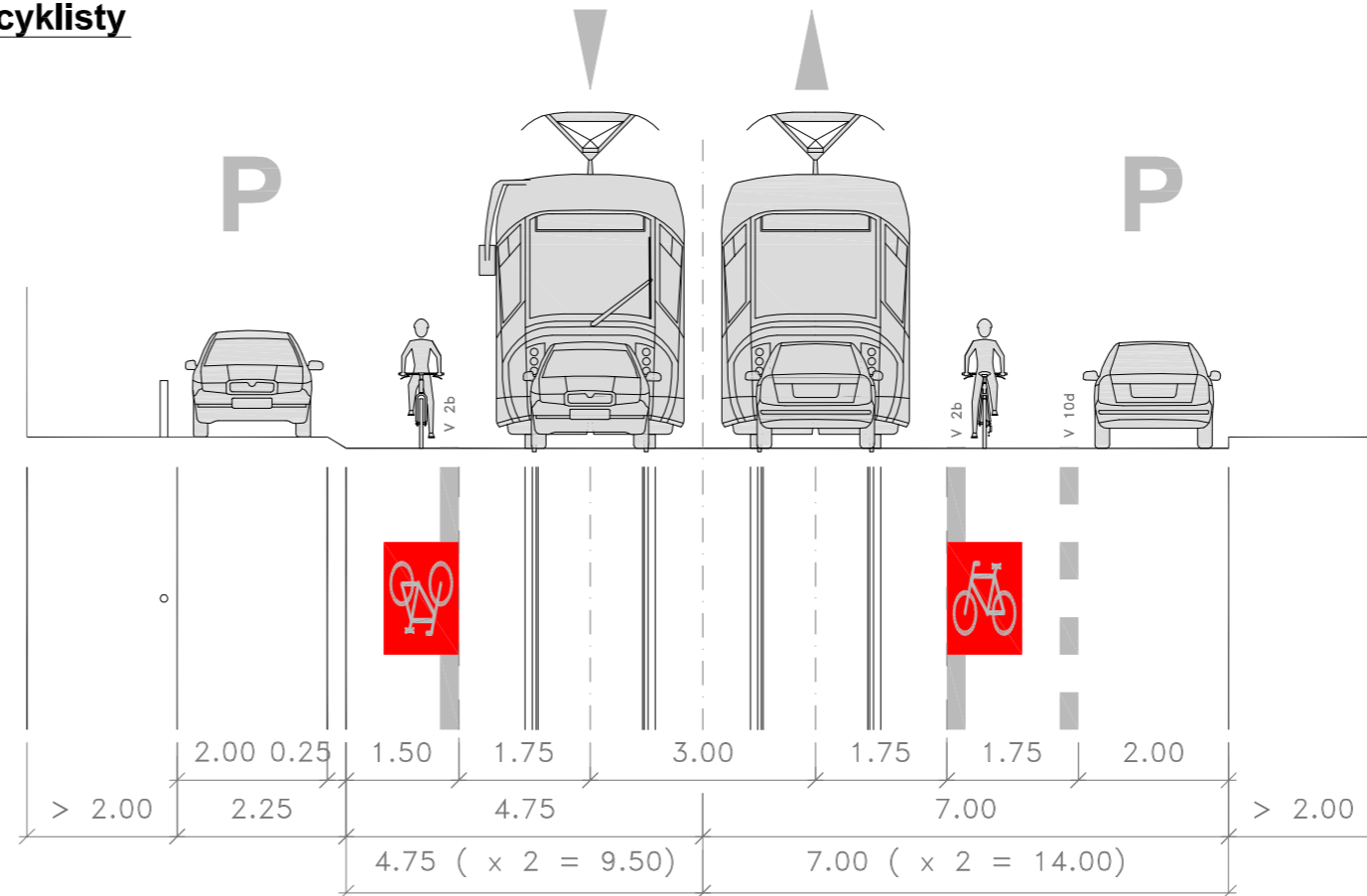
Společný provoz, jízdní kola a tramvaje vedle sebe

- 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**



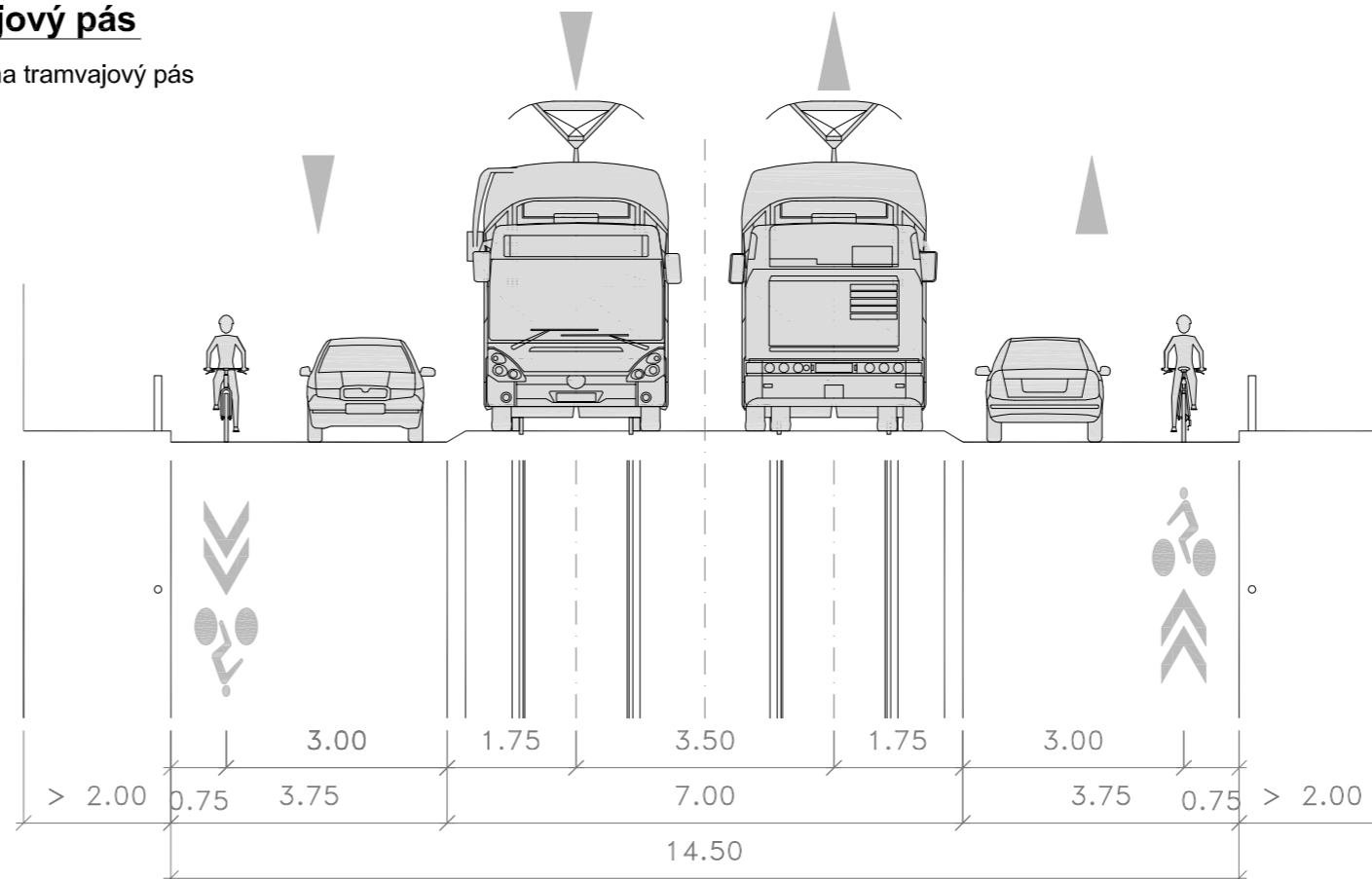
Oddělený provoz ve vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty

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



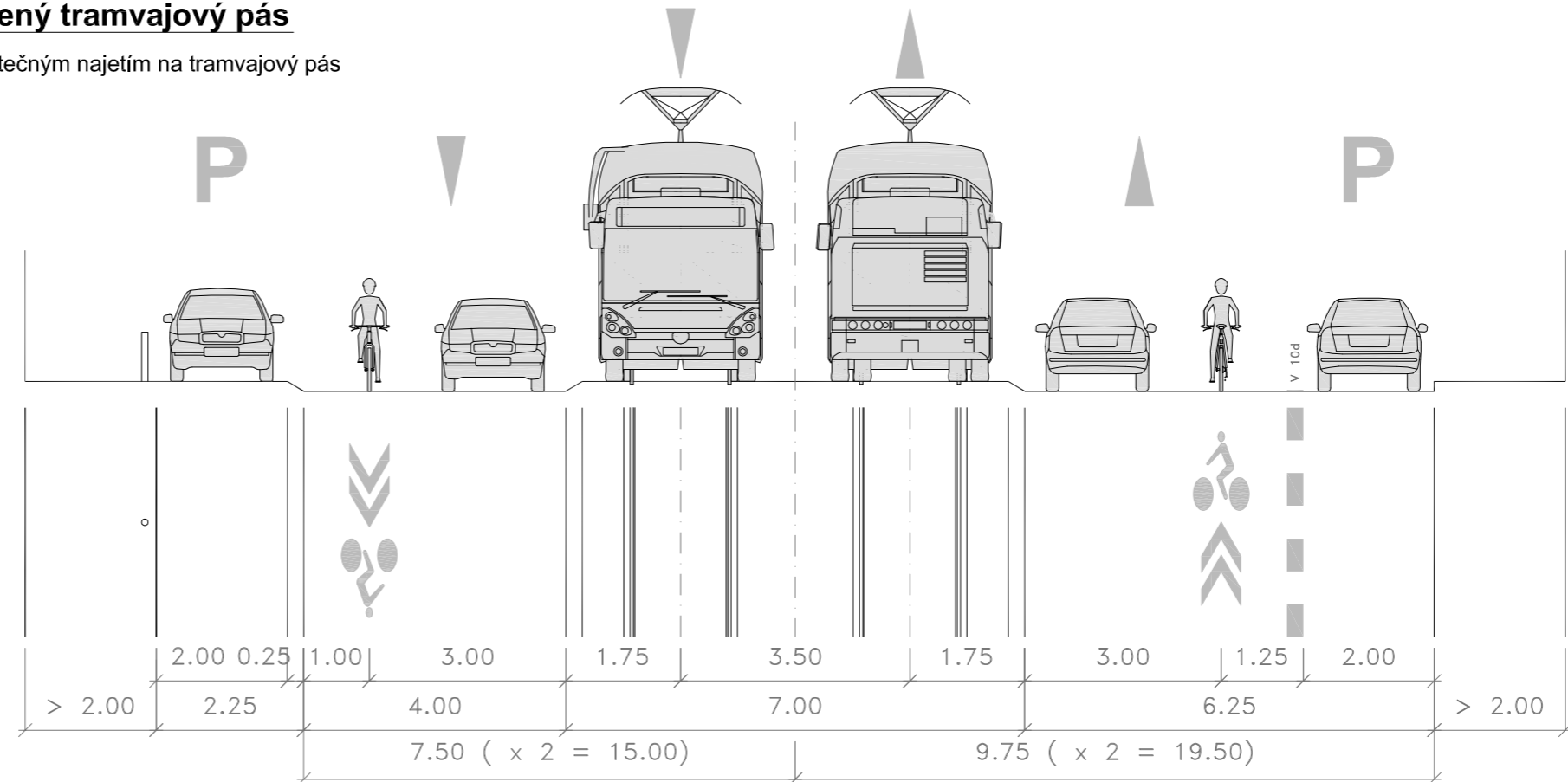
Piktogramový koridor pro cyklisty, zvýšený tramvajový pás

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



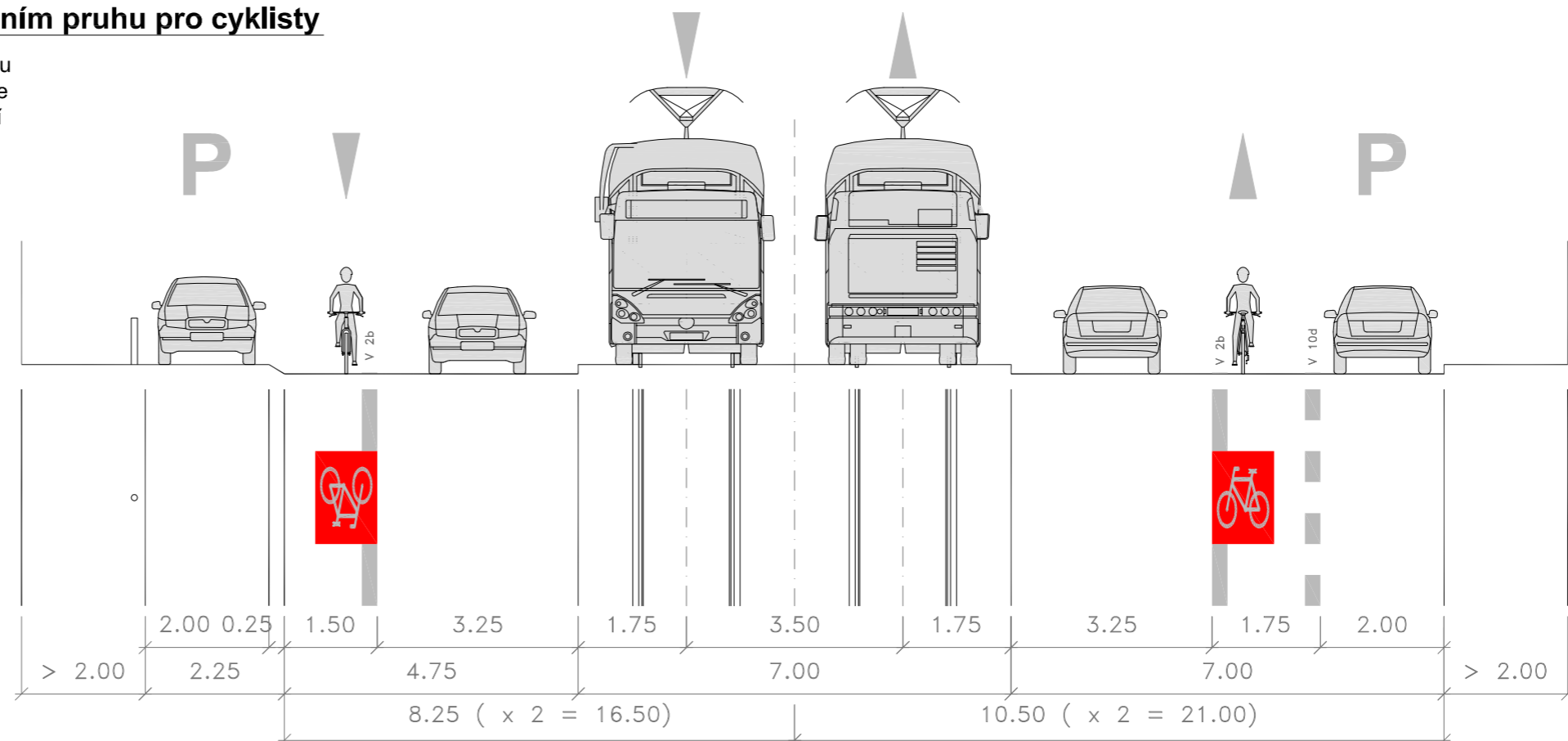
Piktogramový koridor pro cyklisty, zvýšený tramvajový pás

- 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:

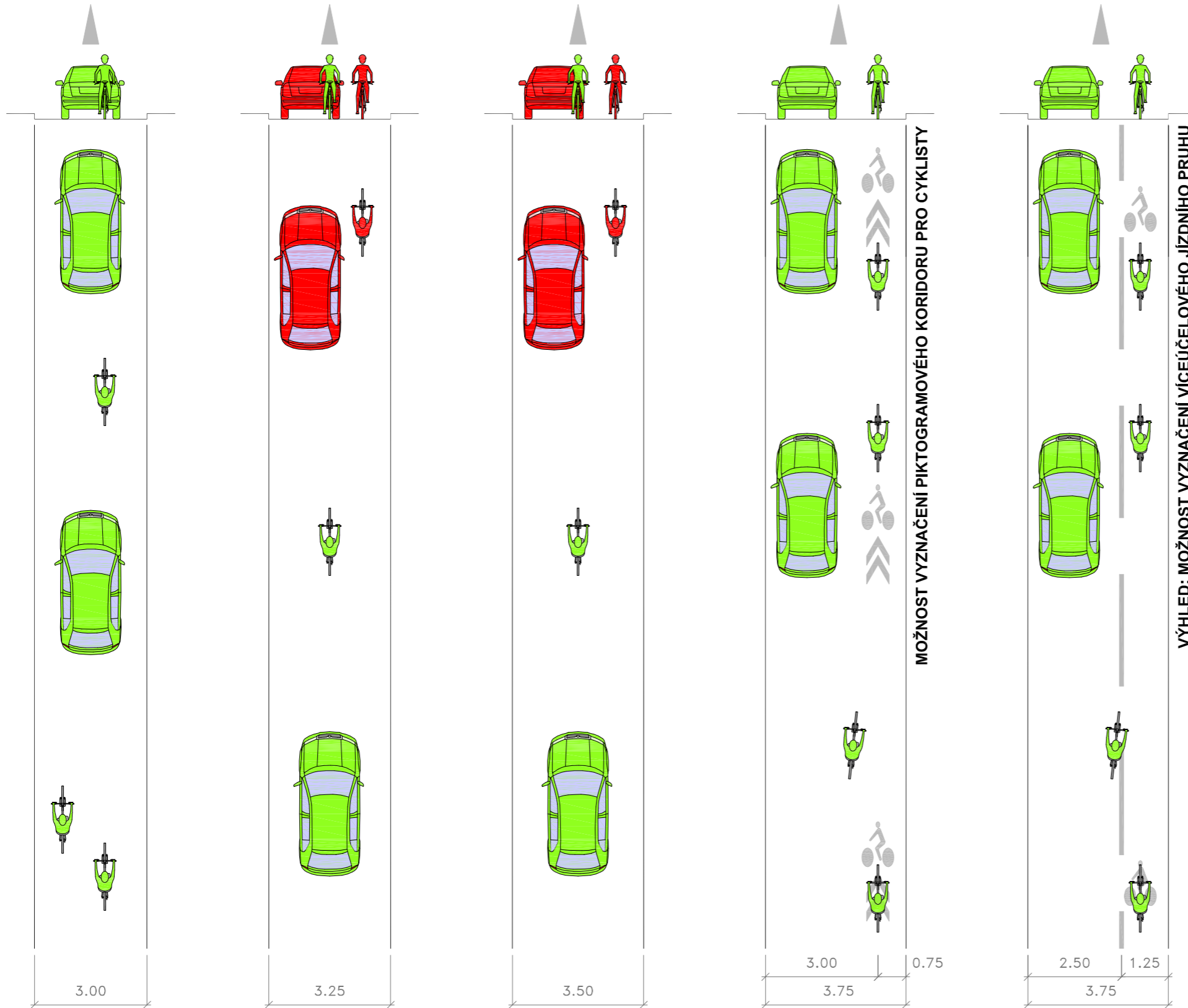
(MÍSTNÍ KOMUNIKACE, NÁVRHOVÁ RYCHLOST DO 50 km/h, NEJČASTĚJI PODĚL TRAMVAJOVÉHO OSTRŮVKU)

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

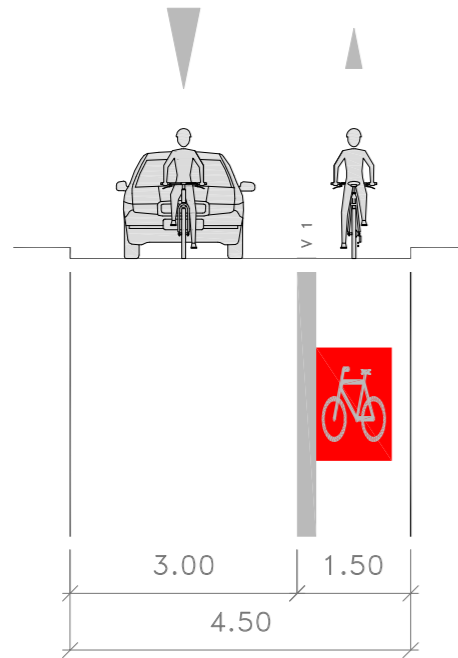


základní šířkové uspořádání:

- 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**

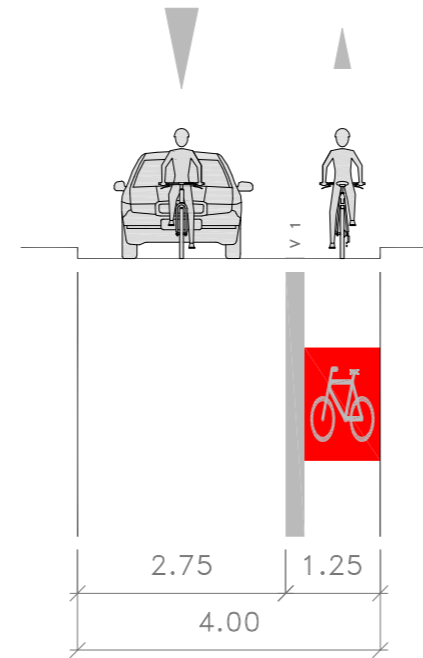


minimální šířkové uspořádání:

- 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**

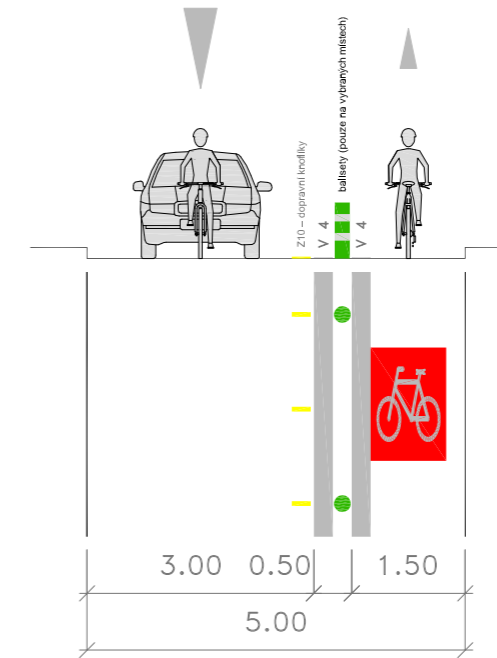


rozšířené uspořádání:

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

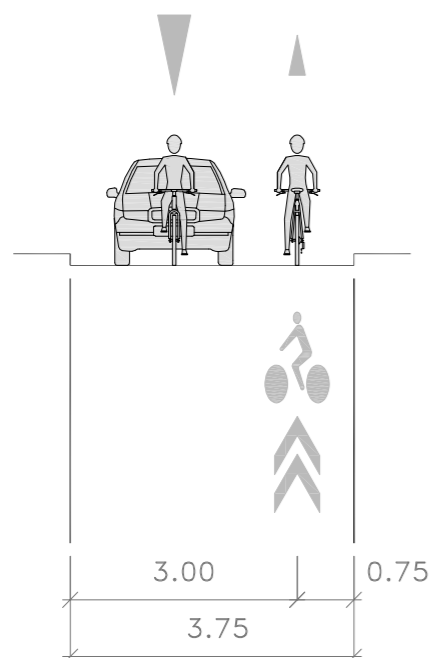
protisměrný cyklopruh: rozšířené uspořádání

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



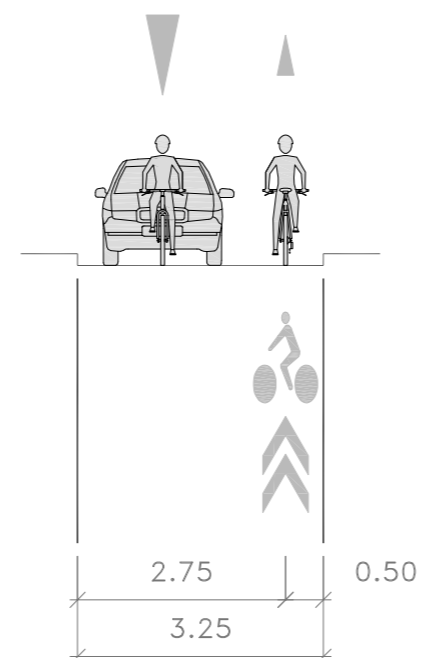
protisměrný piktogramový koridor: základní

- 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**

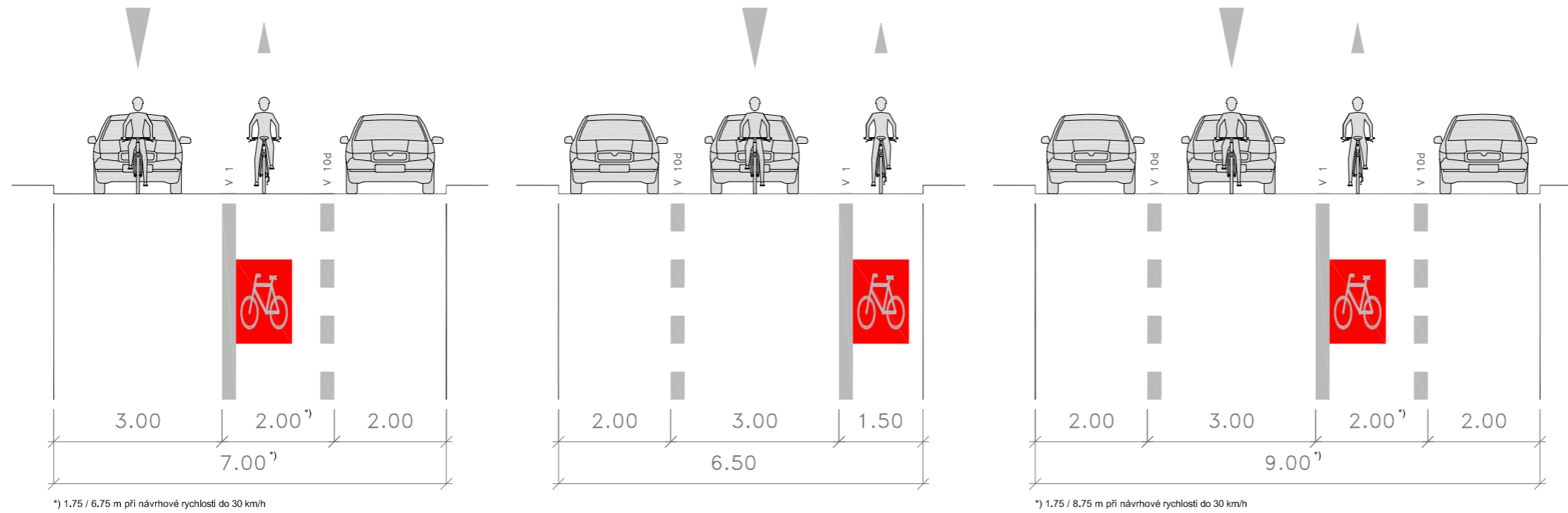


základní šířkové uspořádání:

- 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**

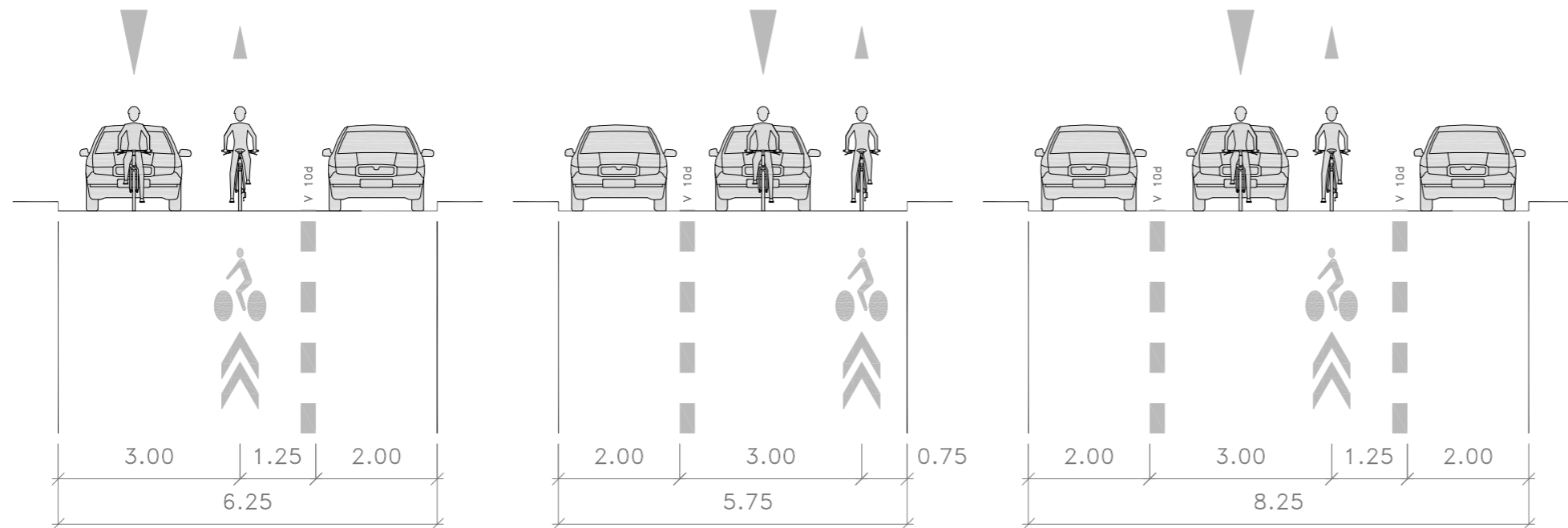
protisměrný cyklopruh + parkování podélné: základní uspořádání

- 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**

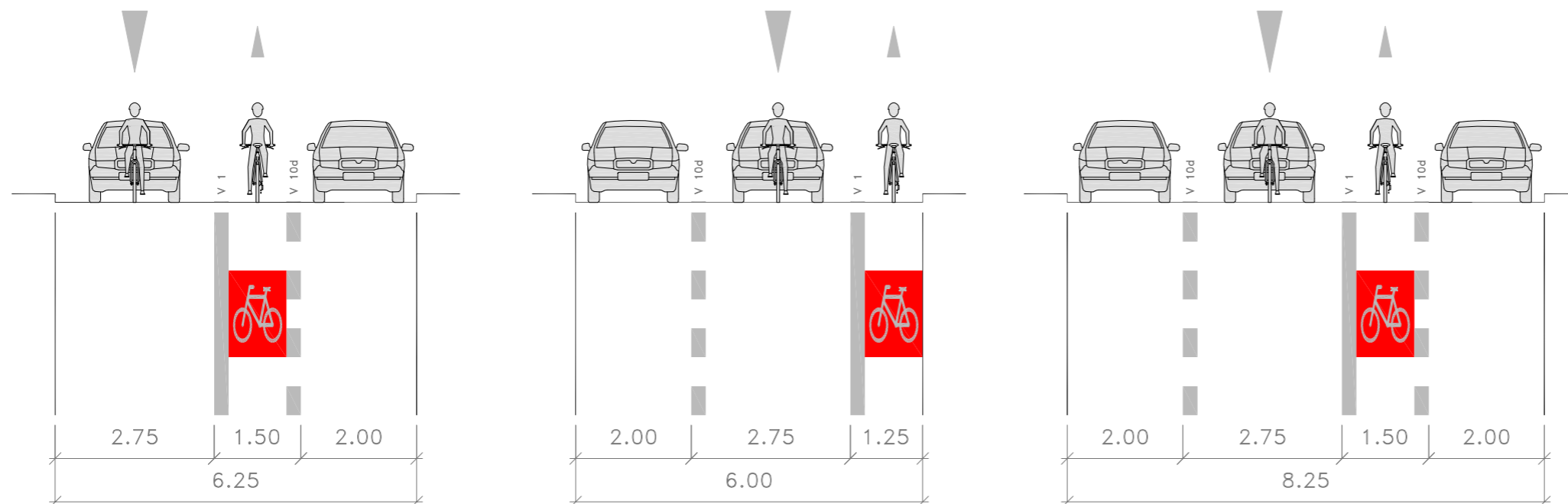


minimální šířkové uspořádání:

- 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

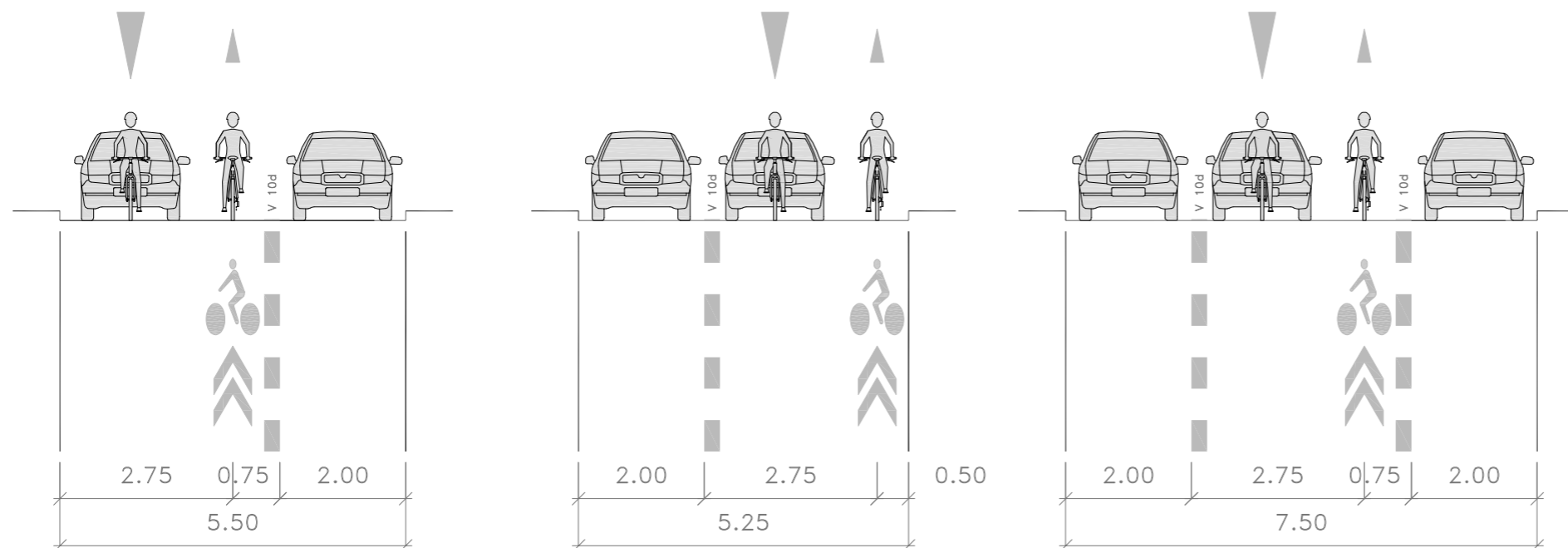
protisměrný cyklopruh + parkování podélné: minimální šířky

- 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:

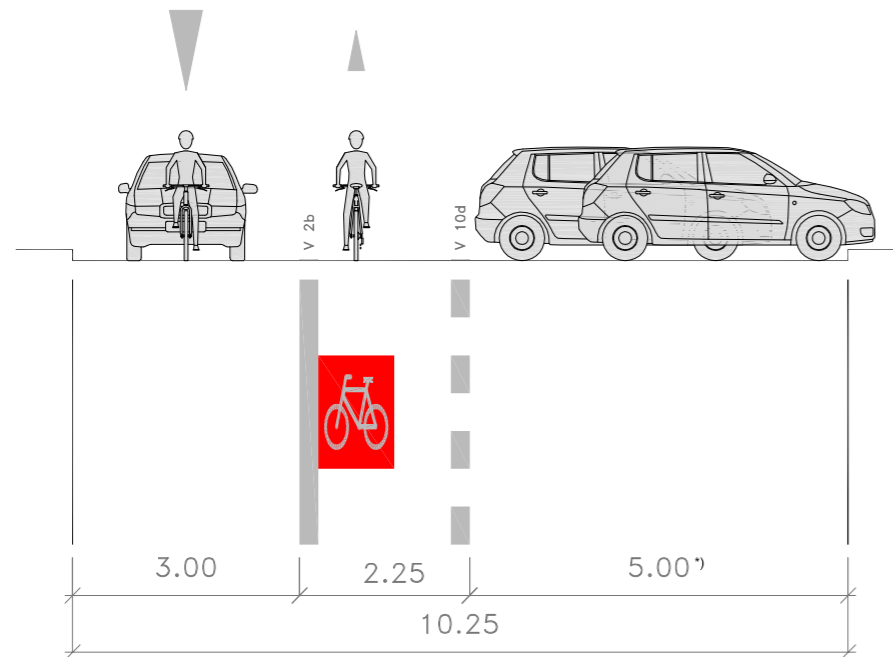
- max. 30 km/h (50 km/h pouze ve vybraných situacích s pruhem)
- protisměrné míjení je zpravidla relativně plynulé
- možné, resp. vhodné při vyznačení **v celé délce protisměrného úseku**

minimální šířkové uspořádání:

- 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 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

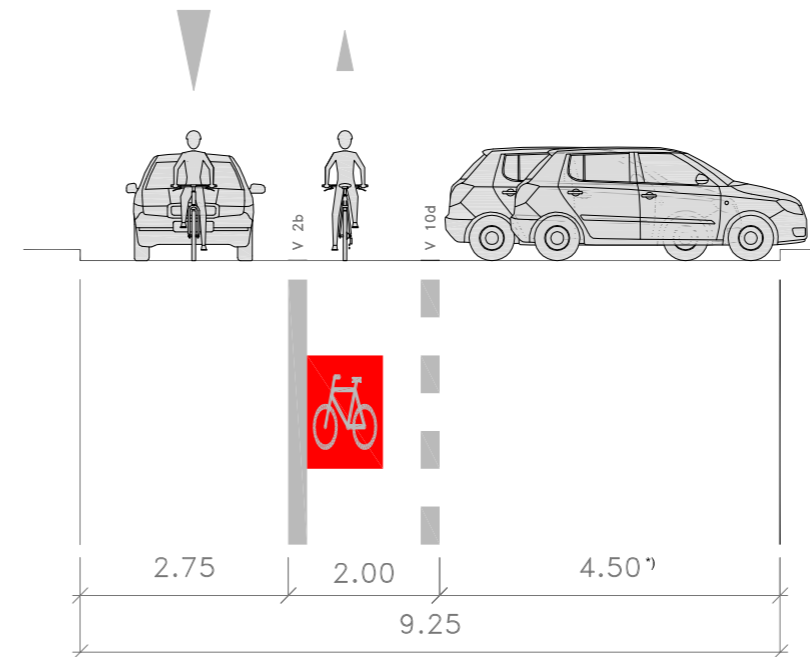
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



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

protisměrný cyklopruh + parkování kolmé / šikmé: minimální šířky

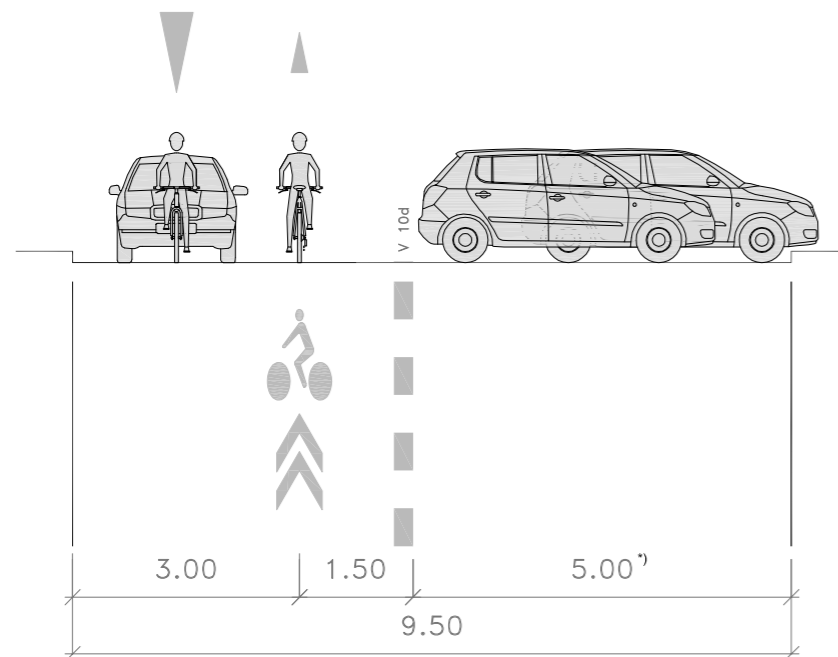
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**



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

protisměrný piktogramový koridor + parkování kolmé / šikmé: základní

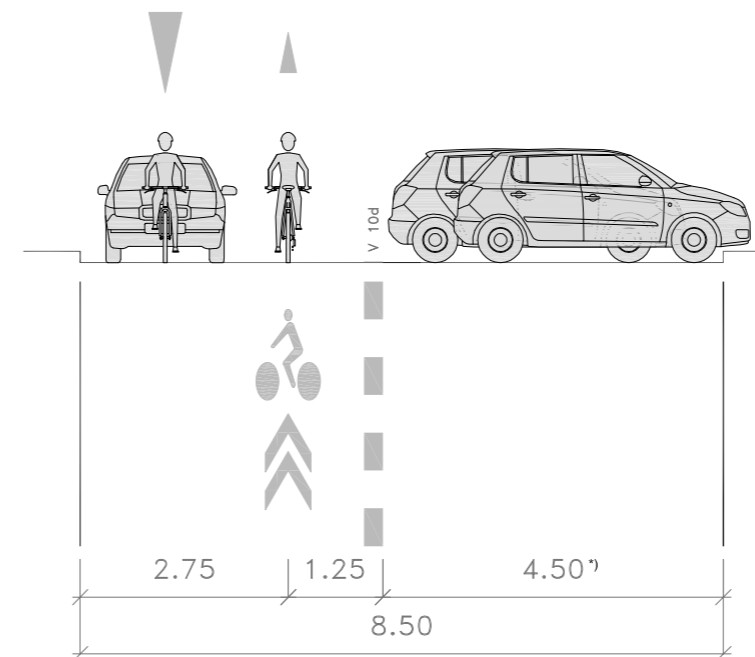
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**



*) 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**

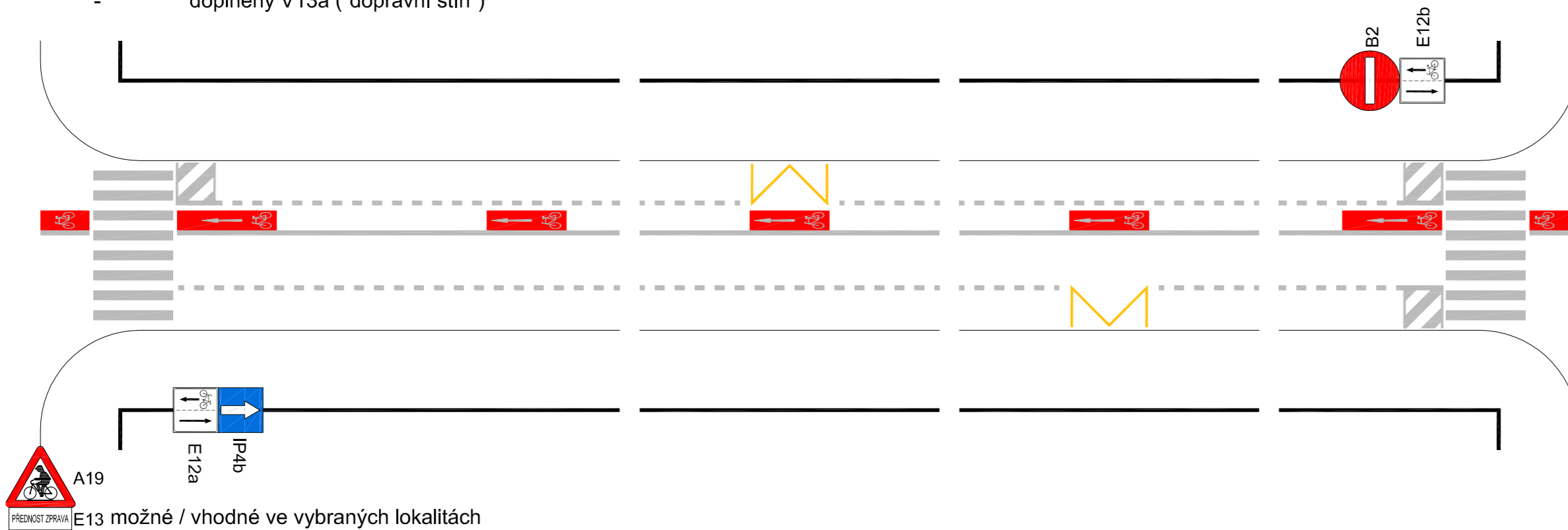


*) při možném přesahu vozidla nad obrubu možné snížit hloubku parkovacího místa až na 4,50 m



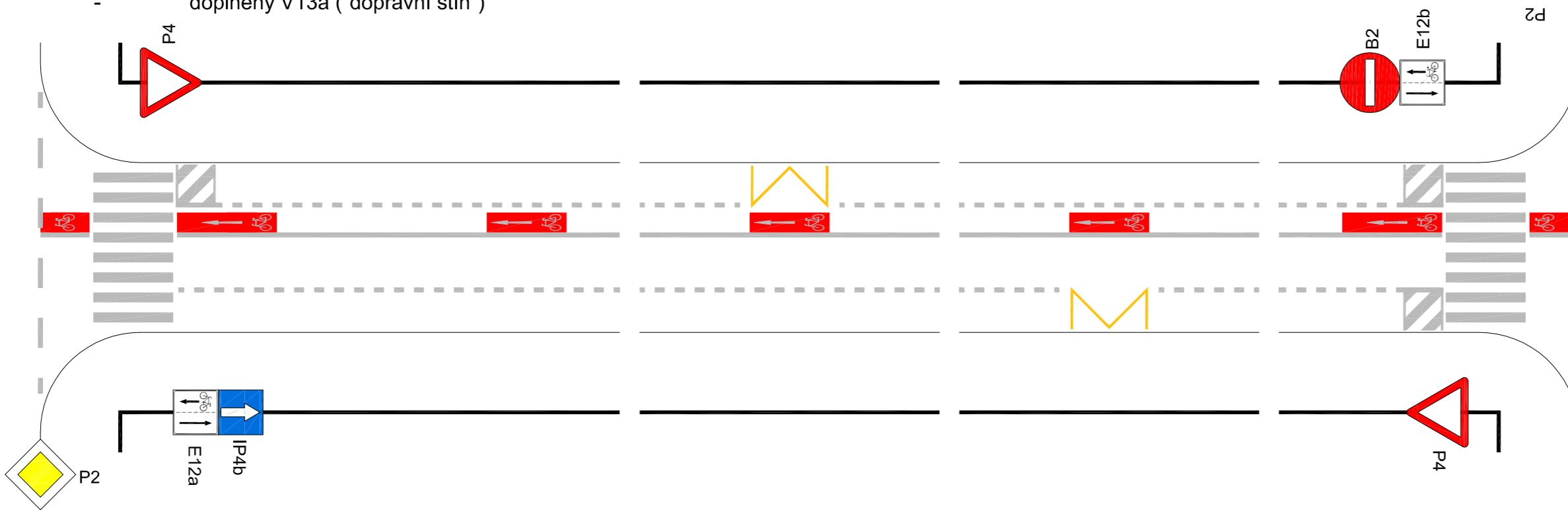
VARIANTA:

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



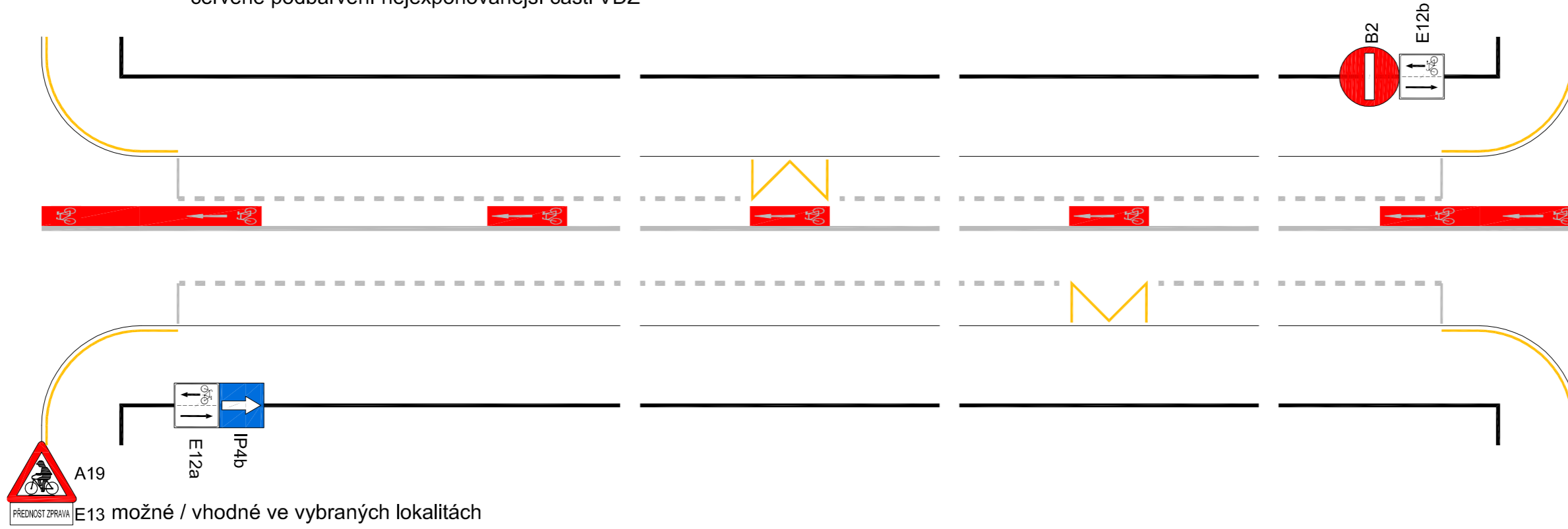
VARIANTA:

- 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

