



## KŘÍŽOVATKY A KŘÍŽENÍ

# 19

Křižovatky a křížení mají klíčový vliv na celkový návrh dopravní infrastruktury a volbu opatření pro cyklistickou dopravu, zvláště v urbanizovaném prostředí s vyšším množstvím příčných vazeb. V případě souběžného pohybu jízdních kol a ostatních vozidel v jednom koridoru pak právě možnosti řešení křižovatek a křížení zpravidla předurčují vhodný princip řešení úseků mezikřižovatkových. Opačný postup, kdy se nejprve navrhne řešení pomocí vzorových řezů, často se snahou o co největší oddělení od ostatní dopravy, a teprve následně se řeší křižovatky, zpravidla selhává. Z hlediska bezpečnosti i použitelnosti je vždy nutné řešit návrh křižovatkových i mezikřižovatkových úseků jako celek.

**Pro průjezd jízdních kol v koridoru komunikace souběžně s automobilovou dopravou:**

- preferovat směrově zorientované uspořádání jednosměrných průjezdů cyklistů souběžných s automobilovou dopravou namísto obousměrného provozu cyklistů při jedné straně,
- jízdní kola a automobily ponechávat raději neustále v rámci jednoho (širšího) dopravního proudu namísto rozdělení na dva nezávislé dopravní proudy, které se v místech křížení provozně stavějí proti sobě.

### RIZIKA CYKLISTŮ PŘI KŘÍŽENÍ

Z pohledu cyklistické dopravy jsou právě křižovatky nejrizikovějšími místy – více než polovina všech nehod s účastí cyklistů se odehrává v zastavěné části města (58 %) a zejména pak přímo v křižovatkách s rychlostí 50 km/hod (95 % podíl ze všech nehod v křižovatkách). Je zřejmé, že chování všech účastníků lze do jisté míry ovlivnit kvalitou infrastruktury. Každý účastník se musí ihned zorientovat a správně zareagovat. Cyklisté se nejlépe cítí a chovají, když mají s ostatními uživateli přibližně srovnatelné rychlosti pohybu. U křížení (zpravidla pohyb cyklistů v rámci přidruženého prostoru) je třeba jasně naznačit (stavebně či značením), která z komunikací je nadřazená. Zákon „O pozemních komunikacích“ je totiž mnohdy vzhledem k cyklistické dopravě vykládán chybně (křížení stezky s výjezdy mimo pozemní komunikaci, čerpací stanice pohonných hmot apod.).

### Základní obecné principy při tvorbě křižovatek:

- preferovat jednoduchá, uživatelsky srozumitelná a přívětivá opatření,
- zajistit vzájemnou předvídatelnost pohybu a vizuální kontakt (rozhledy),
- zajistit kompaktnost křižovatek a odpovídající rychlosti vozidel,
- ctít kontinuitu řešení cyklistického průjezdu,
- omezit používání prvků a opatření, které maximalizují propustnost křižovatky pro automobily na úkor bezpečnosti cyklistického provozu (stykové a průpletové úseky apod.)

# 19. Křižovatky a křížení



## Weby a literatura

- [www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/krizeni-a-krizovatky/](http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/krizeni-a-krizovatky/)
- Příručka Mobile 2020: „Cyklodopravní encyklopedie“, strany 82–83 a 99–107

**1. KŘÍŽOVATKY S PŘEDNOSTÍ ZPRAVA** jsou pro cyklisty vhodným bezpečnostním opatřením – všichni mají v křižovatkách přibližně srovnatelné rychlosti, práva a povinnosti. Použití je nejběžnější ve zklidněných zónách, při křížení stezek či účelových komunikací. Opatření nevyžaduje žádné zvláštní prvky či speciální úpravy.

**2. KŘÍŽOVATKY HLAVNÍ A VEDLEJŠÍ KOMUNIKACE (POHYB VE VOZOVCE).** Zpravidla v závislosti na provozu automobilové dopravy je do sběrných komunikací třeba doplnit vhodná integrační opatření. Cyklopruhy, resp. cyklo-piktokoridory právě v místě křižovatek zdůrazňují, ve kterém koridoru očekávat cyklisty (z pohledu řidiče motorového vozidla) a naopak, kudy jet, „abych projel co nejbezpečněji“ (z pohledu cyklisty).

**3. PŘEJEZD PRO CYKLISTY (KŘÍŽENÍ VOZOVKY)** se umísťuje zpravidla v rámci křižovatky. V případě světelné signalizace na něm cyklista užívá přednosti určené signály, jinak přednost cyklisté nemají. Vzhledem k legislativnímu kontextu je smyslem tohoto opatření vymežit prostor pro přejíždění komunikace a zvýšit míru upozornění na příčný pohyb cyklistů.

**4. MÍSTO PRO PŘEKONÁNÍ KOMUNIKACE (PŘEJÍZDĚNÍ)** je obdoba přejezdu pro cyklisty, avšak bez dopravního značení. Lze ho použít v případě nižších intenzit, mimo křižovatky, v kombinaci s ostrůvkem nebo jako prostor pro příčné překonání společně s chodci (platná legislativa zatím takovýto prvek ani značku podrobněji nedefinuje).

**5. KŘÍŽENÍ STEZKY PODĚL HLAVNÍ KOMUNIKACE** může mít v závislosti na druhu křížení mnoho podob a řešení. Nejdříve je třeba určit dle zákona „O pozemních komunikacích“ významy jednotlivých komunikací. Ze stavebního uspořádání i značení musí být vždy ihned zřejmé, jak se zachovat. Primární je přehlednost, tj. kontinuální vzájemné vnímání v místě křížení (vyvarovat se slepých úhlů apod.).

**6. SVĚTELNĚ SIGNALIZOVANÉ KŘÍŽOVATKY (SSZ).** Klíčovým momentem při návrhu SSZ (s možným provozem cyklistů) je odlišná rychlost a charakter pohybu jízdních kol a motorových vozidel, které mohou vést buď k vytvoření samostatných opatření pro jízdní kola, úpravám mezičasu a řízení SSZ anebo kombinaci obojího. V případě dynamického řízení je třeba zajistit detekci jízdních kol. Ta může být buď automatická, nebo na výzvu. Primárním cílem však zůstává rozhodnutí řešit cyklistickou dopravu v zájmu všeobecné bezpečnosti, a to i za cenu mírného snížení komfortu pro automobilovou dopravu.

**7. PROSTOR PRO CYKLISTY** je zpravidla předsunutá stopčára pro cyklisty, kteří mohou legálně předjet nebo objet ostatní vozidla v jízdním pruhu a zařadit se před ně během čekání při červeném signálu „Stůj!“. Další možné použití je v rámci odbočování (nepřímého – viz dále v textu) či přejíždění vozovky. Smyslem opatření je pozice cyklisty v křižovatce (vyjíždí jako první) a fakt, že cyklisté nevyčkáávají v koloně vozidel těsně za výfuky aut.

**8. NEPŘÍMÉ LEVÉ ODBOČENÍ** se užívá v případě vyšších intenzit automobilového provozu a u rozlehlých křižovatek. Odbočuje se nadvrát (1. k pravému okraji či do komunikace po pravé ruce + zařazení do bezpečného či vyznačeného prostoru, 2. přímý přejezd křižovatkou při dodržení pravidel dle situace v křižovatce).

**9. OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKY (OK).** Zkušenosti ukazují, že bezpečný provoz cyklistů okružními křižovatkami je buď ve společném provozu (kdy se cyklista chová jako jiné vozidlo se srovnatelnými rychlostmi, což je i základní princip řešení provozu cyklistů v OK) anebo v přidruženém prostoru (přes ramena řešeno pomocí přejezdů pro cyklisty). Cyklopruhy se provádějí jen výjimečně (velké poloměry OK s výjezdy v parametrech běžného křížení) .

**10. MIMOÚROVNĚOVÁ KŘÍŽENÍ, LÁVKY, PODJEZDY.** Prvním důležitým krokem je rozhodnutí, zda bude křížení vlastně řešeno a ve které územní poloze. Je důležité respektovat logické historické stopy v území a nepřerušovat je (přes umělé – komunikační i přirozené - přírodní bariéry). Způsob křížení pak závisí na kontextu, primárně je však důležité výškové řešení (ztracené spády) a šířkové uspořádání (provoz společně s dalším druhem uživatelů).



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklodopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách [www.cyklokonference.cz](http://www.cyklokonference.cz).

## Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 2.1.3. KŘÍŽOVATKY A KŘÍŽENÍ