

Text je výtahem z *Design manual for bicycle traffic*, CROW Ede, 2006 (anglická verze 2007)

Cyklistická ulice (holandsky Fietsstraat) je stejně jako víceúčelový pruh, prvek, který česká legislativa nezná. V případě, že intenzity motorové dopravy jsou malé, je neekonomické budovat a provozovat samostatnou cyklostezku a paralelně komunikaci pro motorová vozidla. Princip cyklistické ulice je v tom, že umožní cyklistům i autům pohyb po jedné komunikaci, avšak cyklisté mají absolutní přednost v jízdě, auta je nesmí omezit a jsou považována za „hosty“. Cyklistická ulice se používá v Nizozemsku převážně v intravilánu na (hlavních) cyklistických trasách, které vedou po komunikacích s přístupem motorové dopravy a kde cyklistická doprava v porovnání s motorovou dopravou výrazně dominuje, tj. s intenzitou nad 2000 (1000) cyklistů za 24 hod. Rozhodující je poměr mezi cyklisty a motoristy, který by měl být alespoň 2:1 ,přičemž maximální intenzita motorové dopravy by měla být do 2000 voz./den (v Německu až 3000 voz./den).

V extravilánu se používá, pokud je intenzita cyklistů nad 2000 cyklistů a zároveň intenzita motorové dopravy do 500 voz./ den.

V intravilánu i extravilánu platí, že maximální dovolená rychlost na cyklistické ulici je 30km/h. Šířkové parametry cyklistické ulice musí samozřejmě umožnit pohodlné a bezpečné míjení cyklistů a motoristů. Při návrhu je třeba zajistit následující:

- minimum „obtěžování“ cyklistů manévry vozidel při parkování
- použití hladkého povrchu
- použití prvků (změna povrchu, dopravní značení), které cyklisty informují a vedou v místech, kde mají možnost volby směru jízdy

Dopravní bezpečnost v cyklistických ulicích je srovnatelná se samostatnými cyklostezkami, v porovnání s nimi mají cyklistické ulice několik výhod:

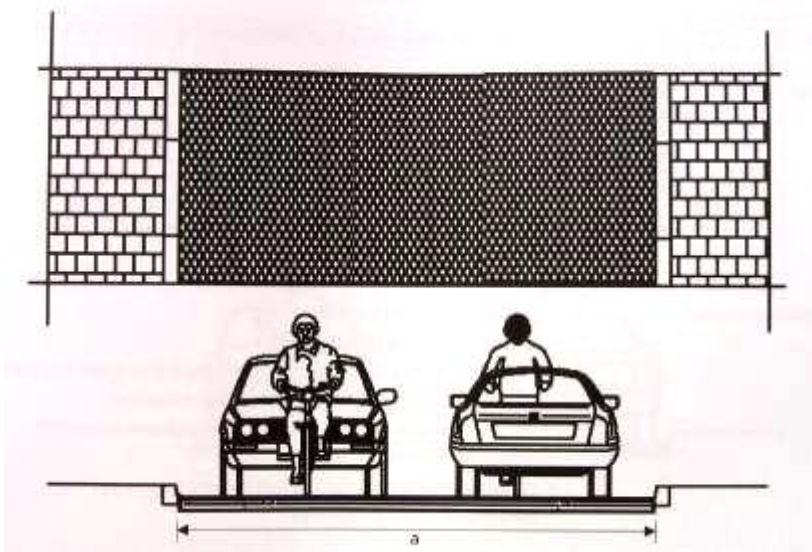
- menší potřeba prostoru
- zlepšení (zachování) přístupnosti pro motorovou dopravu
- lepší sociální bezpečí v porovnání se samostatnou cyklostezkou



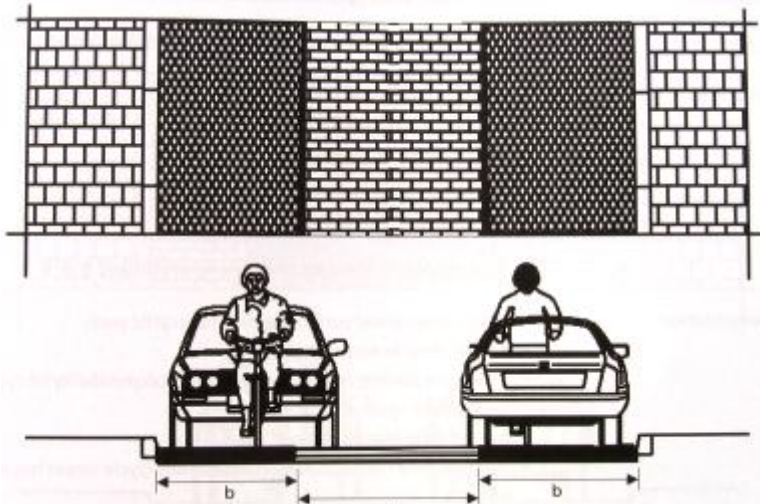
Dopravní značení v cyklistických říká „auto je host“, vpravo se značkou zakazující předjíždění jízdních kol.



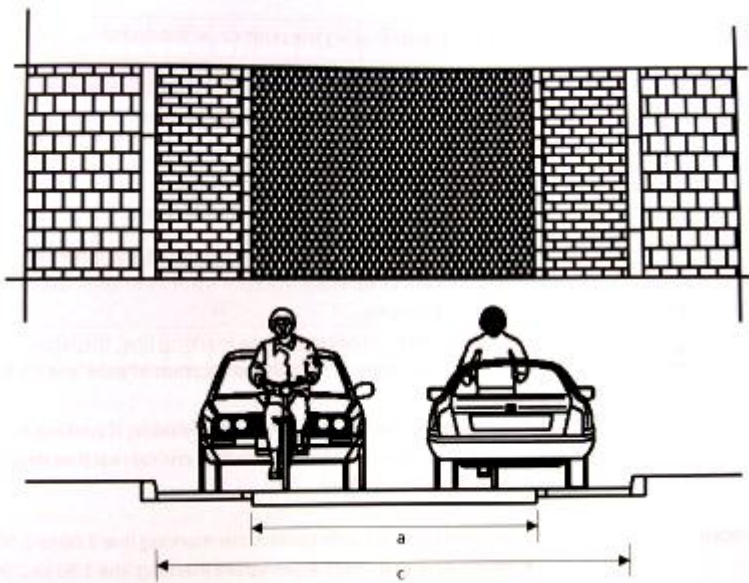
Na následujících schématech jsou zobrazeny 3 základní typy příčného uspořádání cyklistické ulice.



*Cyklistická ulice
s kombinovaným profilem*



*Cyklistická ulice s cyklisty po
stranách*



*Cyklistická ulice s cyklisty
vprostřed - obousměrný
provoz motorové dopravy*

Popis typů cyklistické ulice

Funkce	- kvalitní cyklistické spojení, částečně používané motorovou dopravou
Aplikace	- obslužná komunikace v intravilánu nebo méně významná komunikace v extravilánu - cyklistická trasa nebo hlavní cyklistická trasa - $I_{\text{cyklo}} \geq 2 \times I_{\text{motor. dopravy}}$ - $I_{\text{motor. dopravy}} < 500$ voz./den v obou směrech (schéma A, B) - $I_{\text{motor. dopravy}} < 2000$ voz./den v jednom směru (schéma B, C) - $V_{\text{max}} = 30$ km/hod (v intravilánu i v extravilánu)
Implementace	- hladký povrch v červené barvě - pruhy mimo cyklistický koridor z šedé dlažby (schéma B, C) - přednost v jízdě (cyklistická ulice má v křižovatkách přednost v jízdě) - hladký přechod mezi cyklistickým pruhem a pruhem pro motorovou dopravu - parkování mimo vozovku
Dimenze	schéma A – šířka 4,50 m (dostatek místa pro 2 x 2 projíždějící cyklisty) schéma B – šířka cyklistických pruhů 2,00 m, maximální šířka pruhu pro motorovou dopravu 3,50 m schéma C – šířka vozovky 4,50 m, šířka krajního dlážděného pruhu 0,75 m, šířka cyklistického pásu 3,00 m
Ostatní	- bezpečné a komfortní pro cyklisty - motoristům je srozumitelné a jasné, že se pohybují na (hlavní) cyklistické trase - bez doplňujících opatření také atraktivní pro motoristy
Možná kombinace	- parkovací záliv s bezpečnostním odstupem - opatření k omezení rychlosti - zjednosměrnění pro motorovou dopravu (schéma A, B)