

Výňatek z ČSN 73 61 10 týkající se cyklistické dopravy (kapitola 10.4.)

10.4 Cyklistická doprava

10.4.1 Charakteristika

10.4.1.1 Cyklistická doprava přispívá ke zlepšení životního prostředí i k upevnění zdraví obyvatel a je přínosnou alternativou dopravy automobilové. Proto má být v návrzích dopravní soustavy obcí a v návrzích uspořádání místních komunikací její rozvoj podporován.

10.4.1.2 Návrh cyklistické infrastruktury je nedílnou součástí řešení dopravní soustavy obce a má být především plánováním nabídky pro rozvoj této dopravy. Pro cyklistickou dopravu má být v obci vytvořena ucelená síť, která umožní plošnou dopravní obsluhu a kvalitní spojení potenciálních zdrojů a cílů včetně širších regionálních vazeb. Trasy pro cyklisty mají být zřizovány všude, kde to prostorové podmínky místních komunikací umožní. V obytných částech obcí se doporučuje zřizovat cyklistické stezky pro děti.

10.4.2 Zásady návrhu

10.4.2.1 Cyklistický provoz se ve vztahu k ostatním účastníkům dopravy navrhuje jako společný nebo oddělený. V provozu společném jsou cyklisté vedeni ve společném prostoru s ostatními účastníky dopravy (jízdni pruh, pruh/pás/stezka pro chodce a cyklisty), v provozu odděleném jsou vedeni po pružích/pásech pro cyklisty v prostoru místní komunikace (v hlavním nebo přidruženém dopravním prostoru), nebo po samostatných stezkách pro cyklisty mimo prostor místní komunikace (po místních komunikacích funkční podskupiny D2).

Možnosti vedení cyklistického provozu vyjadřuje tabulka 23.

Tabulka 23 – Možnosti vedení cyklistů

	společný provoz	oddělený provoz
v hlavním dopravním prostoru	- v jízdni pruhu pro motorová vozidla místních komunikací funkčních skupin B a C a účelových komunikací - v autobusovém nebo trolejbusovém pruhu - v obytných a pěších zónách	samostatný jízdni pruh pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru komunikací funkční skupiny B a C
v přidruženém prostoru	společný pruh/pás pro chodce a cyklisty	jízdni pruh/pás pro cyklisty v přidruženém prostoru
samostatné stezky	stezka pro chodce a cyklisty	stezka pro cyklisty

Poznámky :

- společný provoz chodců a cyklistů je možný při převažujícím podílu chodců;
- oddělený provoz podle 10.4.2.2.

10.4.2.2 Provoz oddělený se navrhuje :

- u místních komunikací s návrhovou rychlostí motorových vozidel nad 50 km/h. Zde musí být cyklistický provoz veden na samostatných komunikacích funkční podskupiny D2 (na cyklistických stezkách), případně v přidruženém dopravním prostoru;
- na novostavbách místních komunikací funkční skupiny B;

- při rekonstrukcích místních komunikací funkční skupiny B na pruzích nebo pásech v hlavním i přidruženém dopravním prostoru vždy, kdy dimenze prostoru místní komunikace situování umožní;
- v odůvodněných případech na novostavbách komunikací funkční skupiny C;
- v úsecích se zvýšenou nehodovostí cyklistů.

Pokud šířka prostoru místní komunikace situování pruhů/pásů pro cyklisty neumožní, navrhne se náhradní trasa, která zajistí kontinuitu sítě cyklistických komunikací, nebo se vytvoří příznivé podmínky pro společný provoz např. snížením dovolené rychlosti;

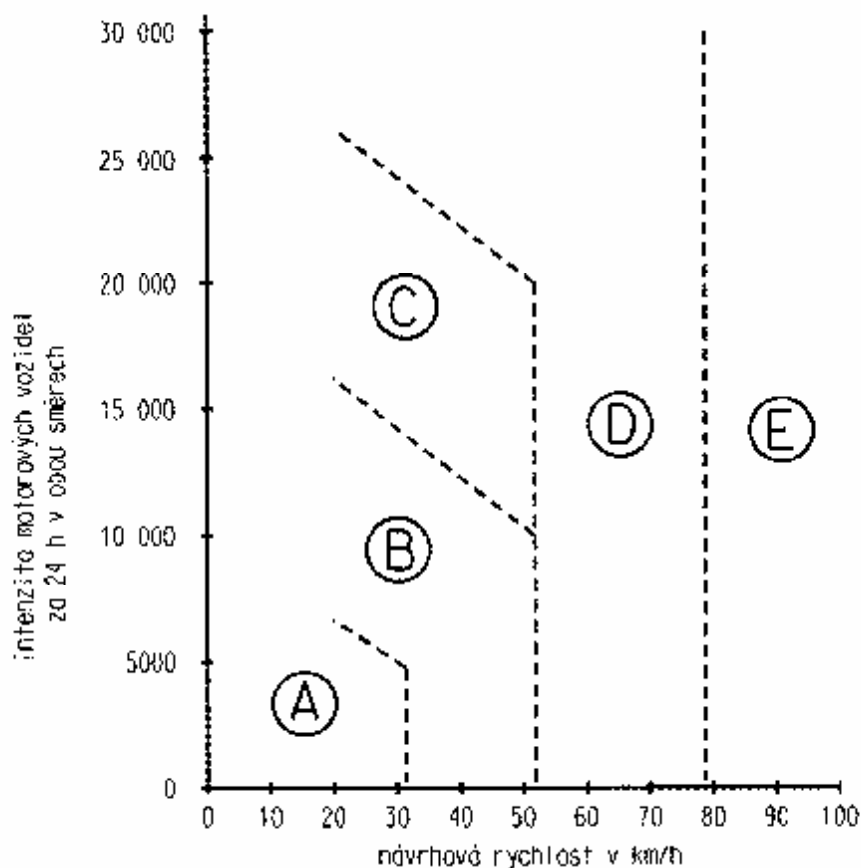
Pro rozhodování o volbě způsobu vedení cyklistů se dále užijí kritéria uvedená v tabulkách 24, 25 a obrázku 55.

Tabulka 24 – Doporučené limity intenzit pro návrh odděleného provozu cyklistů

	Počet jízdních kol za špičkovou hodinu v jednom směru	Počet motorových vozidel za 24 hodin v obou směrech
Místní komunikace v území zastavěném	10	> 20 000
	20	10 000 – 20 000
	30	5 000 – 10 000
	60	2 500 – 5 000
	150	< 2 500
Místní komunikace v území nezastavěném a nezastavitelném	10	> 10 000
	15	5 000 – 10 000
	30	2 500 – 5 000
	90	< 2 500
Poznámky : - tabulka platí pro novostavby i rekonstrukce - hodnoty se určují pro výhledové období totožné s výhledovým obdobím pro motorovou dopravu		

Tabulka 25 – Kritéria pro vedení cyklistické dopravy v hlavním nebo přidruženém dopravním prostoru

	Jízdni pruh pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru	Jízdni pruh/pás pro cyklisty v přidruženém prostoru
Uživatelé	Vhodnější pro denní provoz do zaměstnání a zdatnější uživatele	Vhodnější pro rekreační a nákupní provoz s účastí dětí a starších uživatelů
Vzdálenost křižovatek	Při malých vzdálenostech křižovatek (do cca 150 m) vhodnější uspořádání (vyvolává méně konfliktů s vozidly odbočujícími vpravo i vlevo)	Při malých vzdálenostech křižovatek (do cca 150 m) méně vhodné uspořádání (vyvolává četné konflikty s vozidly odbočujícími vpravo)
Uspořádání u zastávek MHD	Vhodné uspořádání pro zastávku v zářívě i v jízdním pruhu	Pro zastávku v zářívě vhodné pouze při dostatečné šířce přidruženého prostoru
Konflikt s parkujícími vozidly	- vedení jízdního pruhu pro cyklisty podél parkovacího pruhu nebo pásu může být zdrojem konfliktů - možné konflikty se zásobováním	- vedení jízdního pruhu pro cyklisty podél parkovacího pruhu nebo pásu může být zdrojem konfliktů - možné konflikty se zásobováním
Prostorové možnosti	Zpravidla úspornější řešení	Zpravidla náročnější řešení



Obrázek 55 – Orientační kritéria pro způsob vedení cyklistické dopravy ve vztahu k intenzitám a rychlostem motorových vozidel

(Doporučené meze pro vedení cyklistické dopravy v provozu společném nebo odděleném)

Tabulka k obrázku 55

pole	provoz	prostor	způsoby vedení cyklistické dopravy
A	společný	hlavní dopravní prostor	- v jízdnicích v hlavním dopravním prostoru - v pěší / obytné zóně
B	společný nebo oddělený	hlavní dopravní prostor nebo přidružený prostor	- v jízdnicích v hlavním dopravním prostoru - v jízdnicích pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru - na jízdnicích pro cyklisty v přidruženém prostoru - na společných páslech pro provoz cyklistů a chodců v přidruženém prostoru
C	oddělený	hlavní dopravní prostor nebo přidružený prostor	- v jízdnicích pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru - na jízdnicích pro cyklisty v přidruženém prostoru - na společných páslech pro provoz cyklistů a chodců v přidruženém prostoru - na stezkách pro cyklisty/pro cyklisty a chodce mimo prostor místní komunikace
D	oddělený	přidružený prostor	- v přidruženém prostoru na jízdnicích/páslech pro cyklisty - na společných páslech pro provoz cyklistů a chodců v přidruženém prostoru - na stezkách pro cyklisty/pro cyklisty a chodce mimo prostor místní komunikace
E	oddělený	mimo prostor místní	- na stezkách pro cyklisty/pro cyklisty a chodce (místní komunikace funkční skupiny D2) mimo prostor místní komunikace

Poznámka :

Vedení cyklistické dopravy se zásadně nenavrhuje v prostoru místní komunikace s návrhovou (dovolenou) rychlostí ≥ 80 km/h (funkční skupina A).

10.4.2.3 Stezky pro cyklisty mohou být vedeny ve zcela nezávislých trasách, nebo v souběhu s místními komunikacemi funkčních skupin A případně B. V zájmu bezpečnosti a v zájmu ochrany životního prostředí jejich uživatelů musí být při souběžném vedení odděleny od hlavního dopravního prostoru místních komunikací funkční skupiny A dělicím (zeleným) pásem o nejmenší šířce 8,00 m. U komunikací funkční skupiny B se může šířka dělicího (zeleného) pásu snížit až na 3,00 m. Tato hodnota neplatí při rozdílném výškovém (prostorovém) vedení obou souběžných komunikací.

10.4.2.4 Umístění jízdních pruhů/stezek pro cyklisty :

- jízdní pruhy pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru se navrhují při jeho pravém okraji;
- jízdní pruhy/pásky pro cyklisty v přidruženém prostoru se nemají navrhovat podél souvislé zástavby s četnými vstupy do objektů;
- samostatné stezky pro cyklisty funkční podskupiny D2 se navrhují s jízdním pásem pro cyklisty v šířce odpovídající charakteru a intenzitě cyklistického provozu a mohou být vedeny zcela samostatně, nebo mohou sledovat (směrově i výškově) místní komunikaci;
- v odůvodněných případech může být stezka pro cyklisty navržena pouze s jedním jízdním pruhem, pokud její uspořádání (prostorové podmínky) umožní vzájemné vyhnutí cyklistů v dohledové vzdálenosti.

10.4.2.5 Uspořádání jízdních pruhů/stezek pro cyklisty v prostoru křižovatek se řídí ustanoveními ČSN 73 6102.

10.4.2.6 Při navrhování objektů dopravního nebo občanského vybavení (zejména škol, kolejí, sportovních zařízení) jakož i na přestupních terminálech a významných stanicích veřejné dopravy se zřizují zařízení pro odstavování jízdních kol (u veřejné dopravy zařízení systému B+R – bike and ride), nejlépe se zajištěním proti odcizení. Doporučuje se jejich zastřešení a umístění tak, aby byla v dohledu dozorcím personálu. Kapacity zařízení pro odstavování jízdních kol se navrhují podle kapitoly 14.1.24.

10.4.2.7 V jednosměrných místních komunikacích může být cyklistům v odůvodněných případech umožněn průjezd v obou směrech. Takové uspořádání je možné použít jen na komunikacích funkčních skupin C a/nebo D1, a to jen v přehledných úsecích.

Je-li v protisměru jednosměrné komunikace veden jízdní pruh pro cyklisty, potom platí stejné šířkové uspořádání jako ve standardních případech a dále platí tyto podmínky :

- mezi jízdní pruh pro motorová vozidla a protisměrný pruh pro cyklisty se vkládá bezpečnostní odstup 0,50 m;
- vedení cyklistů v protisměru se při šířce jízdního pásu mezi obrubníky $< 4,50$ m nedovoluje (do této šířky se nezapočítává případný parkovací pruh/pás) ;
- v odůvodněných případech při rekonstrukcích ve stísněných poměrech a při dovolené rychlosti < 50 km/h může být šířka mezi obrubami snížena na 4,00 m. V tom případě se šířka bezpečnostního odstavu mezi jízdním pruhem pro motorová vozidla a protisměrným pruhem pro cyklisty snižuje na 0,25 m a bezpečnostní odstup u obruby se ruší;
- provoz cyklistů v protisměru musí být zřetelně označen svislým i vodorovným dopravním značením (např. optické a plastické prvky, souvislá podélná čára, směrové šipky, symboly jízdního kola, zvýšený dělicí prvek);
- na komunikacích s dovolenou rychlostí ≤ 30 km/h a se šířkou mezi obrubami 4,00 m se nemusí jízdní pruh pro cyklisty v protisměru vyznačovat vodorovným značením.

10.4.3 Uspořádání pruhů/pásů/stezek pro cyklisty

10.4.3.1 Jízdní pruhy pro cyklisty se mají navrhovat zpravidla jako jednosměrné (v odůvodněných případech mohou být obousměrné).

10.4.3.2 Základní šířka jízdního pruhu pro cyklisty je 1,00 m.

- při podélném sklonu ve stoupání větším jak 6% se jízdní pruh rozšiřuje o 0,25 m;
- k této šířce se připočítávají příslušné bezpečnostní odstupy dle tabulky 4, které oddělují cyklistické pruhy/pásky od provozu chodců nebo motorových;
- pro umožnění vzájemného předjíždění se jednosměrný jízdní pruh může rozšířit na 1,50 m.

10.4.3.3 Jízdní pásy pro cyklisty v přidruženém prostoru se navrhuje zpravidla jako jednosměrné. Obousměrný jízdní pás se může navrhnout v těchto případech :

- důležité zdroje a cíle leží na stejné straně komunikace,
- bezpečné křížení komunikace není možné,
- strana komunikace s jízdním pásem pro cyklisty je v delším úseku volná bez vjezdů, zastávek a křižovatek,
- jedná se pouze o krátký souběh s danou komunikací,
- na příslušné straně komunikace navazuje další cyklistická komunikace,
- v dalších odůvodněných případech.

10.4.3.4 Stezky pro cyklisty vedené v samostatné trase se navrhuje jako dvoupruhové obousměrné. Protisměrné pruhy na jízdním pásu stezky pro cyklisty mají být odděleny bezpečnostním odstupem (viz tabulka 4) a vodorovným dopravním značením.

V odůvodněných případech (při malých intenzitách cyklistického provozu do 20 cyklistů/h v obou směrech) mohou být stezky pro cyklisty obousměrné jednopruhé.

10.4.3.5 Stezky pro společný provoz cyklistů a chodců se mohou navrhovat jen při nižších intenzitách provozu jak cyklistů tak chodců. Není vhodné je zřizovat v místech častého křížení s provozem chodců (vchody do objektů apod.) a tam, kde má přidružený prostor pobytovou funkci.

10.4.3.6 Stezky pro společný provoz cyklistů a chodců mají mít šířku $\geq 3,00$ m (viz obrázek 67). Pokud intenzita provozu na stezce překročí 180 chodců/h a 150 cyklistů/h rozšíří se stezka na 4,00 m, nebo se provoz cyklistů a chodců oddělí. Při intenzitě ≤ 50 cyklistů a 100 chodců/h se šířka stezky může snížit na 2,00 m ve stísněných poměrech na 1,75 m (viz obrázek 60). V odůvodněných případech (stezka v území nezastavitelném) lze připustit i menší šířku, nejméně základní šířku pruhu 1,00 m při intenzitách ≤ 20 cyklistů a 50 chodců/h v obou směrech (viz obrázek 63), pokud je možné v dohledové vzdálenosti vzájemné vyhnutí cyklistů a chodců.

10.4.3.7 Povrch jízdních pruhů/pásů pro cyklisty se doporučuje asfaltový a má být odlišen od přilehlého jízdního pruhu nebo pruhu pro chodce barevně (např. cihlová červeně) nebo strukturou povrchu. Jízdní pruh/pás pro cyklisty je od pruhu/pásu pro chodce oddělen bezpečnostním odstupem (viz tabulka 4). Jízdní pruh pro cyklisty má být zpevněn nejméně v šířce 0,75 m.

10.4.3.8 Je-li komunikace pro cyklisty vedena v souběhu s komunikací pro chodce, musí být zdůrazněno zřetelné rozlišení (oddělení) obou komunikací např. zeleným pásem, barevně, materiálem krytu, vodicí čarou nebo výškovým rozdílem 0,02 m. Hranice mezi pruhem/pásem pro cyklisty a pruhem/pásem pro chodce musí být dále označena zřízením hmatově a vizuálně kontrastního hmatným pásu podle zvláštního předpisu ⁶⁾ o šířce 0,30 – 0,40 m. Vizuální kontrast hmatného pásu musí být dodržen pouze vůči

pruhu/pásu pro chodce, tzn. může být proveden v barvě pruhu/pásu pro cyklisty. Hmatný pás je součástí bezpečnostního odstupu (viz 10.4.6 a obrázky 57, 58, 59, 62, 64 a 66). V odůvodněných případech mohou být pásy odděleny zábradlím s vodící funkcí pro nevidomé podle zvláštního předpisu ⁶⁾ vysokým 1,30 m.

10.4.3.9 V podchodech a na lávkách využívaných pro cyklistický provoz, na kterých je navržen přístup pouze schodištěm, se musí umožnit vedení jízdního kola (např. rampou, vodícím žlábkem společným pro dětské kočárky).

10.4.4 Návrhové prvky

10.4.4.1 Při projektování jízdních pruhů pro cyklisty nebo stezek pro cyklisty se vychází z návrhové rychlosti 20 km/h, která může být v oblasti křižovatek redukována na 10 km/h. Na úsecích s klesáním se uvažují hodnoty vyšší (při klesání nad 3 % 30 km/h).

10.4.4.2 Délku rozhledu pro zastavení udává tabulka 26. Vzdálenosti potřebné k zastavení platí pro mokrý asfaltový povrch. Na povrchu nezpevněném a v klesáních se sklonem větším než 5 % se vzdálenosti potřebné k zastavení prodlužují o 50 %.

Tabulka 26 – Délka rozhledu pro zastavení

Návrhová rychlost	Doporučená nejmenší délka rozhledu
20 km/h	15 m
30 km/h	25 m

10.4.4.3 Nejmenší poloměry oblouků a rozšíření jízdních pruhů pro cyklisty ve směrových obloucích se navrhuje podle tabulky 27. Doporučuje se používat poloměry vnitřního okraje pruhu větší než 8 m, v křižovatce nejméně 4 m, u samostatných stezek se doporučuje 20 m.

Tabulka 27 – Nejmenší doporučené poloměry vnitřního okraje oblouků při dostředném sklonu 2% a rozšíření pruhu v závislosti na návrhové rychlosti

Návrhová rychlost	Poloměr oblouku	Rozšíření
10 km/h	2,5 m	0,5 m
15 km/h	4,5 m	0,5 m
20 km/h	8,0 m	0,5 m
25 km/h	14,0 m	0,25 m
30 km/h	22,0 m	–

10.4.4.4 Největší podélný sklon cyklistických komunikací nemá přestoupit v rovinném nebo mírně zvlněném území 3 %, v pahorkovitém území 6 %, v horském území 8 %. Při vyšších sklonech se mají jejich délky omezit dle tabulky 28.

Tabulka 28 – Vztah hodnoty podélného sklonu a délky sklonu v rovinném a mírně zvlněném území

Sklon	Největší délka stoupání
12 %	8 m
10 %	20 m
6 %	65 m

5 %	120 m
4 %	250 m
≤ 3 %	neomezená

Pro určování charakteru území platí ČSN 73 6101.

10.4.4.5 Základní příčný sklon se volí v závislosti na druhu povrchu tak, aby bylo zajištěno dostatečné odvodnění, nejméně však 2,0 %. Příčný sklon společného pásu pro cyklisty a chodce musí odpovídat zvláštnímu předpisu.⁶⁾

10.4.4.6 Lomy nivelety s rozdílem větším než 6 % (resp. rampy příkřejší než 1 : 15) se opatří zaoblením podle tabulky 29.

Tabulka 29 – Poloměry vypuklých a vydutých výškových oblouků

Návrhová rychlost	Nejmenší poloměr vypuklého oblouku	Nejmenší poloměr vydutého oblouku
20 km/h	20 m	10 m
30 km/h	40 m	20 m

10.4.4.7 Volná výška nad cyklistickou stezkou je nejméně 2,5 m.

10.4.5 Křižovatky a křížení

10.4.5.1 Cyklistické stezky musí křížit rychlostní místní komunikace mimoúrovňově (společně s komunikacemi pro chodce) na lávkách a v podchodech. Ostatní místní komunikace mohou křížit úrovňově.

10.4.5.2 Křížení cyklistických stezek/pásů/pruhů s místními komunikacemi má být pod úhlem 75 – 105° a v přehledných úsecích.

10.4.5.3 Připojování cyklistických stezek/pásů/pruhů vedených v přidruženém prostoru nebo v samostatné trase do hlavního dopravního prostoru má být v přehledném úseku a plynule pod tupým úhlem.

10.4.5.4 Křížení cyklistických stezek s dráhami (včetně tramvajových tratí) bez světelných signálů se řeší pod úhlem blízcím se 90°. Před železničním přejezdem se doporučuje umístit šikanu tvořenou zábradlím (obdoba Z přechodu) viditelnou ze vzdálenosti pro zastavení.

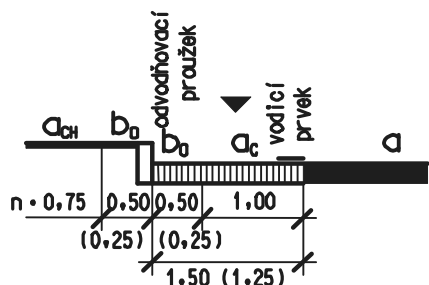
10.4.5.5 Křížení cyklistických stezek s pruhem/pásem pro chodce se vždy označí dopravním značením podle zvláštního předpisu⁵⁾ zajišťujícím zvýhodnění práv chodců při přecházení cyklistické stezky (tj. vodorovným dopravním značením „Přechod pro chodce“) a na pruhu/páse pro chodce se provede signální pás, který je ukončen u hranice s cyklistickou stezkou. Tato hranice musí být vyznačena hmatným pásem. Splňuje-li vzdálenost mezi hranicí cyklistické stezky umístěné v přidruženém prostoru a hranicí hlavního dopravního prostoru požadavky na hmatové směrové vedení podle článku 7.5.3 řeší se tento prostor jako dělicí pás/ostrůvek, tzn. funkčně se jedná o dva samostatně použitelné přechody. Ve stísněných podmínkách se zřizuje pouze ochranný ostrůvek bez hmatového směrového vedení. Hranice tohoto ostrůvku musí být hmatově označeny varovným a hmatným pásem podle zvláštního předpisu.⁶⁾ Na přechodech určených zvláštním předpisem⁶⁾ se zřizuje vodící pás přechodu. Pro tento účel se za délku

přechodu považuje vzdálenost části komunikace, na které je zřízeno hmatové směrové vedení podle článku 7.5.3 nebo 10.1.3.4 (viz obrázky 46, 47 a 50).

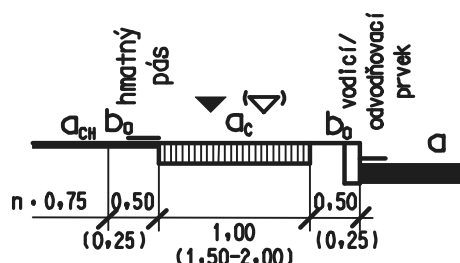
10.4.6 Příklady typů a šířkového uspořádání

Poznámky k obrázkům :

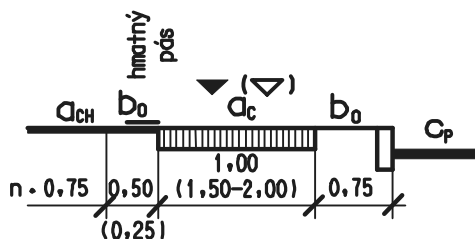
- do celkové šířky pásu pro chodce se započítává bezpečnostní odstup spolu s hmatným pásem podle zvláštního předpisu;⁶⁾
- ve stísněných podmínkách a při návrhové/dovolené rychlosti motorových vozidel do 30 km/h se šířka bezpečnostního odstupu snižuje z 0,50 m na 0,25 m (hodnota v závorce);
- šířka jízdního pruhu pro cyklisty se může v odůvodněných případech v zájmu zvýšeného komfortu pohybu cyklistů a umožnění předjíždění zvětšit z šířky 1,00 m na 1,50 – 2,00 m (hodnota v závorce);
- v odůvodněných případech se může v přidruženém prostoru navrhnout místo jednosměrného pruhu pro cyklisty obousměrný pás o nejménší šířce 2,50 m ;
- pokud jsou podél jízdního pruhu pro cyklisty v přidruženém prostoru podél obruby umístěny ojedinělé překážky (např. sloupy veřejného osvětlení, stromy, dopravní značky) zvětší se bezpečnostní odstup tak, aby zůstal zachován odstup 0,25 m od překážky;
- celková šířka pásu pro chodce mezi pevnou překážkou (souvislou zástavbou) a jízdním pruhem pro cyklisty musí být v souladu se zvláštním předpisem;⁶⁾
- počet pruhů pro chodce $n \geq 1$. Jednopruhový pás pro chodce lze navrhnout jen v odůvodněných případech ve stísněných podmínkách;
- krajník ohraničující stezku/pás/pruh pro cyklisty může přesahovat nad povrch jízdního pásu nejvýše 0,02 m. Bezpečnostní odstup se od tohoto krajníku nenavrhuje;
- pokud obrubník sadových úprav přesahuje nad úroveň povrchu jízdního pruhu pro cyklisty $> 0,02$ m navrhne se bezpečnostní odstup 0,25 m.



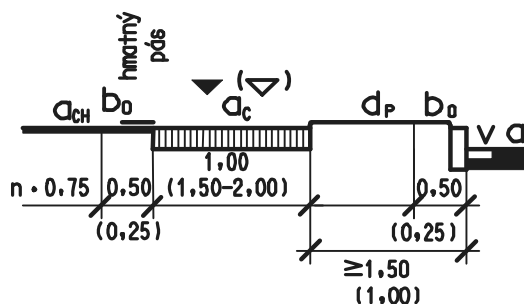
Obrázek 56
Jízdní pruh pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru



Obrázek 57
Jednosměrný pruh/pás pro cyklisty v přidruženém prostoru vedle pruhu/pásu pro chodce

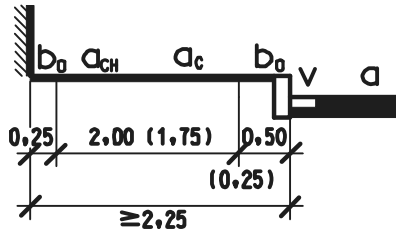


Obrázek 58
Jednosměrný pruh/pás pro cyklisty



Obrázek 59
Jednosměrný pruh/pás pro cyklisty

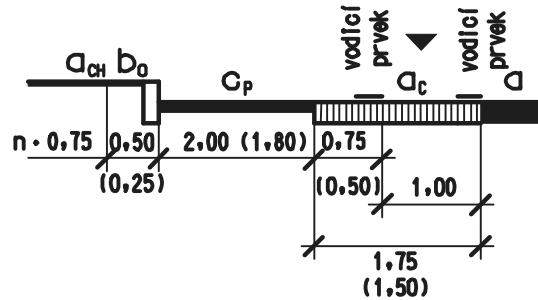
v přidruženém prostoru mezi pruhem/pásem pro chodce a parkovacím pruhem



Obrázek 60

Společný pás pro cyklisty a chodce v přidruženém prostoru

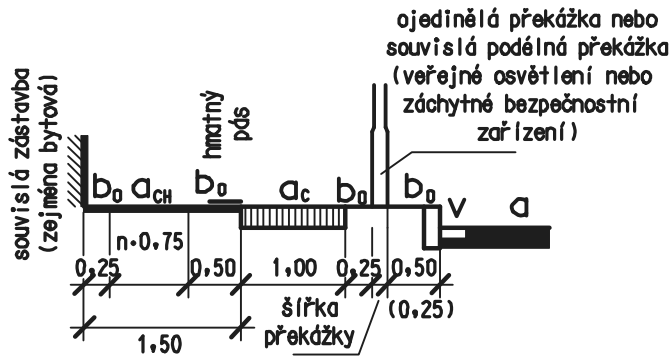
v přidruženém prostoru mezi pruhem/pásem pro chodce a postranním dělicím pásem



Obrázek 61

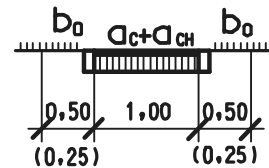
Jízdní pruh pro cyklisty podél parkovacího pruhu v hlavním dopravním prostoru

Poznámka k obrázku 60:
při intenzitě ≤ 50 cyklistů/h
a 100 chodců/h v obou směrech.



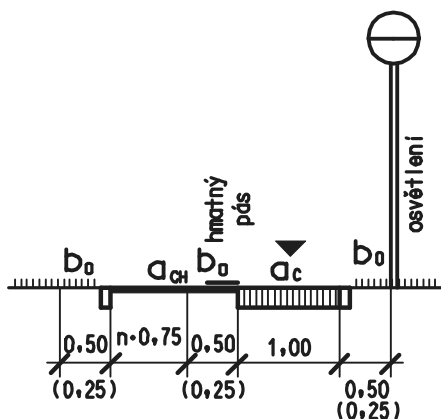
Obrázek 62

Jízdní pruh pro cyklisty podél pruhu pro chodce a podél ojedinělých/souvislých překážek v přidruženém prostoru

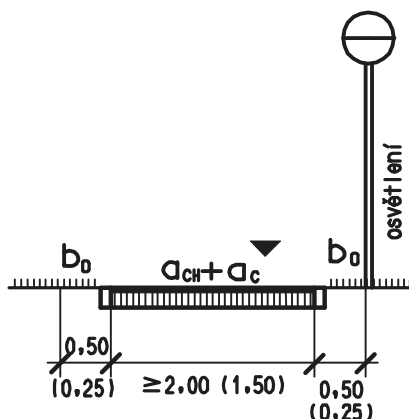


Obrázek 63

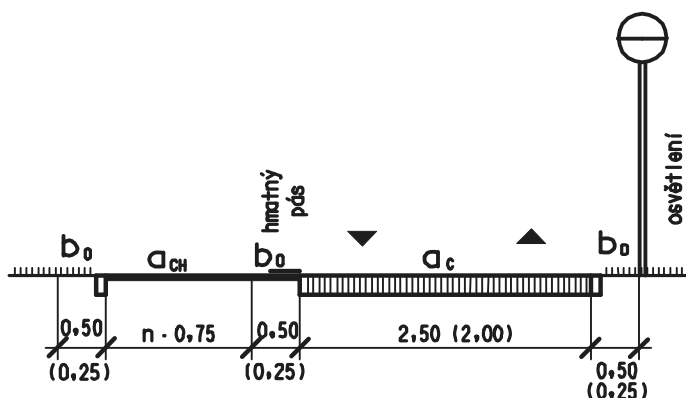
Společná obousměrná stezka pro chodce a cyklisty při nízkých intenzitách chodců a cyklistů v území nezastavěném s možností vyhnutí v dohledové vzdálenosti (při intenzitě ≤ 20 cyklistů a ≤ 50 chodců/h v obou směrech)



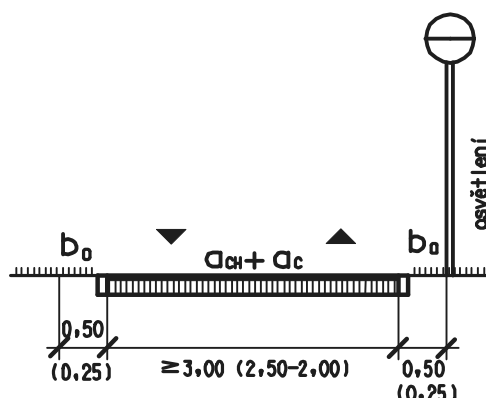
Obrázek 64
Samostatné stezky s odděleným provozem chodců a cyklistů
 (jednosměrný pruh pro cyklisty)



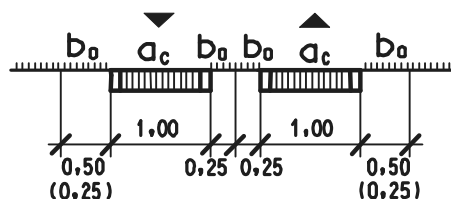
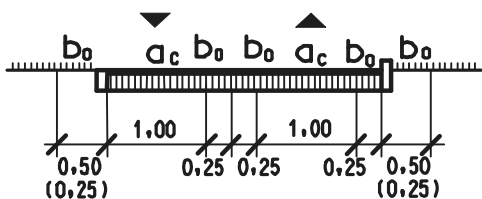
Obrázek 65
Společná stezka pro cyklisty a chodce
 (jednosměrný provoz cyklistů intenzity do 100 cyklistů/h)



Obrázek 66
Samostatné stezky pro cyklisty a chodce
 (obousměrný pás pro cyklisty)



Obrázek 67
Společné obousměrné stezky pro cyklisty a chodce
 (při intenzitě ≤ 150 cyklistů/h a 180 chodců/h v obou směrech. Při menších intenzitách možno šířku zmenšit na 2,50 – 2,00 m)



Poznámka:
 bezpečnostní odstup protisměrných pruhů může být $0 - 2 \cdot 0,25$ m
 (při intenzitách nižších jak 120 cyklistů /h v obou směrech se může vypustit – viz tabulka 4)

Obrázek 68
Samostatné stezky pro cyklisty
 (obousměrný pás pro cyklisty)

Obrázek 69
Samostatné stezky pro cyklisty
 (dva jednosměrné pruhy pro cyklisty)

Bezpečnostní odstup $2 \times 0,25$ m mezi protisměrnými pruhy je nejmenší přípustný. Může být jakkoliv

rozšířen a jízdní pruhy mohou být v různé výškové úrovni.

10.4.7 Odvodnění

13 Těleso komunikace

13.1 Zemní těleso

13.1.1 Místní komunikace se svahy zemního tělesa se navrhují podle zásad ČSN 73 6101.

13.2 Odvodnění

13.2.1 Odvodnění pláně, trativody, záchytné příkopy a rigoly při typu šířkového uspořádání místních komunikací v nezastavěném území (např. přechodové úseky) se navrhují podle ČSN 73 6101. Pro návrh odvodnění platí příslušná ustanovení ČSN 73 6101 a ČSN 75 6101.

Dešťové vpustě se zásadně umísťují mimo jízdní pruhy a vyznačené přechody pro chodce. V odůvodněných případech může být do vnějšího okraje jízdního pruhu komunikace funkční skupiny C případně i B při absenci vodicích proužků podle zvláštního předpisu¹²⁾ umístěn typ vpustě umožňující poježdění. U komunikací funkční skupiny C je možné tento typ vpustě umístit také do středu jízdního pruhu/pásu.

Revizní šachty mají být umísťovány do přidruženého prostoru. Pokud je nezbytné jejich umístění do jízdního pruhu/pásu, mají se umístit do osy jízdního pruhu.

13.2.2 Podélné odvodnění se řeší:

a) odvodňovacími proužky o šířce 0,25 m podél zvýšených obrub; na komunikacích s přidruženými pruhy je tato šířka již započtena do šířky přilehlého parkovacího pruhu, popř. zpevněné části krajnice, na komunikacích bez přidružených pruhů nebo zpevněné části krajnice je odvodňovací proužek totožný s vodicím proužkem (viz 7.5.1 a 7.5.2), ve stísněných poměrech lze odvodňovací proužek zcela vypustit, bude-li jiným vhodným způsobem odvodnění zajištěno.¹²⁾

b) zpevněnými rigoly u komunikací na tělese komunikace (viz obrázek 5, 6, 21, 23, 24), dále pod zářezovými svahy, popř. i pod násypovými svahy komunikací v území zastavěném nebo zastavitelném.

13.2.3 Nejmenší podélný sklon příkopu nebo rigolu je 0,5 %, výjimečně u zpevněného dna 0,3 %.

Největší podélný sklon nezpevněného dna příkopu nemá přestoupit hodnotu 3 %, při krátkých příkopech a malém množství vody lze navrhnout i sklon větší, nejvýše však 5 %. V ostatních případech nutno navrhnout zpevněný příkop.

Podélný sklon odvodňovacího proužku sleduje zpravidla podélný sklon nivelety. Je-li však její sklon menší než 0,5 %, uspořádá se podélný sklon odvodňovacího proužku podle 9.6.2. Tato úprava smí zasahovat do nouzového, zastavovacího nebo parkovacího pruhu (ne do jízdních pruhů).

13.2.4 Příčný sklon odvodňovacího proužku musí klesat k obrubníku. Jeho nejmenší příčný sklon rovná se příčnému sklonu přilehlého zpevnění; největší příčný sklon nesmí přestoupit 6 %.

Při klesání nivelety místní komunikace směrem k přechodu pro chodce má být potřebná vpust' umístěna před přechodem.

Ve směrovém oblouku na vnější straně příčně skloněného jízdního pásu se odvodňovací proužky nenavrhují.

13.2.5 V projektu je třeba prokázat, že sklony plochy celé křižovatky umožňují odvodnění, a ve složitých případech to doložit vrstevnicovým řešením křižovatky.

Pro zajištění odtoku srážkové vody nesmí být výsledný sklon povrchu komunikace v místě křižovatky menší než 0,5 %.