

Hradecké semaforey – otázky a odpovědi

V úterý 30.6.2015 proběhla za účasti cyklistické veřejnosti, politického vedení města a médií happeningová akce s cílem upozornit na nebezpečné semaforey pro cyklisty a prostřednictvím vyvolané diskuze apelovat na rychlou úpravu ve prospěch bezpečnosti. Součástí akce bylo demonstrativní zakrytí semaforů pro cyklisty na křižovatce u ŌMV a umístění informačních cedulí upozorňujících cyklisty na jejich nebezpečnost. Aktivita vyvolala mnoho dalších dotazů. Tento text se snaží na hlavní otázky najít odpovědi.

1. Proč jsou semaforey matoucí? Které to jsou?

Problém se vyskytuje tam, kde cyklista překonává 2 jízdní pásy řízené křižovatky přes přejezd pro cyklisty rozdělený dělicím ostrůvkem. Světlo pro cyklisty je tam umístěné před přejezdem, který překonává, zatímco světlo pro chodce je za přechodem. V určité době signálního cyklu tedy vzniká matoucí situace, jako je níže na fotce, kdy cyklista překonávající první přejezd reaguje na zelené světlo na ostrůvku, které ale neplatí pro něho, ale pro cyklistu na ostrůvku. Celkem se v Hradci Králové vyskytuje 4-5 nebezpečných křižovatek v tomto provedení a tedy přibližně dvojnásobný počet rizikových situací pro cyklisty.



2. Jak by mohl být problém vyřešen? Jak by mohla úprava vypadat?

Způsobů řešení je více, ten nejméně finančně náročný spočívá v odstranění cyklistických semaforů a výměně sklíčků na semaforech pro pěší. Výsledek by tedy vypadal tak, jak dnes vypadají semaforey na Gočárově třídě před Pedagogickou fakultou. Tj. společná světla pro chodce i cyklisty jsou umístěná za překonávaným úsekem:



3. Je toto řešení na Gočárově třídě legální?

Je několik let v provozu, toto řešení bylo navrženo a schváleno, tak předpokládáme, že musí být legální.

Pokud jdeme do hloubky, tak věc má 2 roviny:

a) **umístění cyklistických semaforů za přejezdem** - je legální, jak říká Zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích § 73, odst. 2.

b) **barevné provedení semaforů (návěstidel)** - definuje Příloha 5 vyhlášky č. 30/2001 Sb. takto:

Dvoubarevná soustava
se signály pro chodce



S 9a
Signál pro
chodce se
znamením
"Stůj!"

S 9b
Signál pro
chodce se
znamením
"Volno"

Tříbarevná soustava
se signály pro cyklisty



S 10a
Signál pro
cyklisty se
znamením
"Stůj!"

S 10b
Signál pro
cyklisty se
znamením
"Pozor!"

S 10c
Signál pro
cyklisty se
znamením
"Volno"

Tříbarevná soustava
se signály pro chodce a cyklisty



S 11a
Signál pro
chodce
a cyklisty se
znamením
"Stůj!"

S 11b
Signál
pro chodce
a cyklisty se
znamením
"Pozor!"

S 11c
Signál pro
chodce
a cyklisty se
znamením
"Volno"

Tj. nenabízí variantu, kde je společné světlo pro chodce a cyklistu ve dvoubarevné soustavě. Tedy toto, co je na Gočárově třídě (pouze zelené a červené světlo, žluté chybí):



Dle výkladu jiných měst a jejich dopravních úřadů a příslušných dopravních inspektorátů Policie ČR a dle názoru Ministerstva dopravy je toto řešení možné, přestože není explicitně ve vyhlášce zobrazeno. Níže je uvedena citace z vyjádření Ministerstva dopravy (Č.j.: 3/2012-160-OST/18, ze dne 29.února 2012), které se vyjadřovalo k totožnému problému v Plzni:

Dokládáte, že užitím světelného signalizačního zařízení se signály č. S 10a až č. S 10c určeného pro cyklisty, které se umísťuje před přejezdem pro cyklisty, a světelného signalizačního zařízení se signály č. S 9a a č. S 9b, umístěného za přechodem pro chodce, v jednom dopravním prostoru, vznikají kolizní situace, neboť cyklisté převážně respektují signály pro chodce. Jako řešení nastíněného problému navrhuje světelné signalizační zařízení se signály č. S 10a až č. S 10c pro cyklisty bez náhrady demontovat a světelné signály S 9a a S 9b nahradit světelnými signály č. S 11a a č. S 11c.

Podle našeho názoru lze v daném místě použít světelné signalizační zařízení se signály č. S 11a a č. S 11c. Bude-li SSZ se signály č. S 11a a č. S 11c umístěno za přechodem pro chodce, a tudíž za přejezdem pro cyklisty přimknutém k přechodu pro chodce, bude červený signál č. S 11a „STŮJ“ znamenat pro chodce jednoznačně povinnost zastavit se před vstupem na přechod a nevstupovat do vozovky (viz analogie § 74 odst. 1 písm. b) zákona). Pro cyklisty znamená stejný červený signál č. S 11a „STŮJ“ povinnost nevjíždět na vozovku (viz § 73 odst. 2 písm. a) zákona).

K celkovému přístupu k řešení světelné signalizace se Ministerstvo dopravy v předmětném vyjádření staví takto:

Z nastíněného plyne, že stanovení místní úpravy (užití signálů tříbarevné soustavy č. S 11a až č. S 11c, potažmo signálů č. S 11a a č. S 11c) na konkrétní křižovatce, lze provést nejen se znalostí příslušných právních předpisů, ale zejména s osobní místní znalostí a při respektování obecných zásad bezpečnosti silničního provozu.

Řešení tedy není explicitně v souladu s Vyhláškou 30/2001 Sb., ale je prokazatelně široce rozšířené napříč ČR, bezpečné a akceptované Ministerstvem dopravy.

4. Jak jede přes přejezd cyklista, pokud má zakrytý semafor?

Pro cyklistu platí § 23 zák. 361/2000 Sb. *Vjíždění na pozemní komunikaci: (1) Při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci **na pozemní komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech jedoucím po pozemní komunikaci nebo organizovanému útvaru chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty jdoucím po pozemní komunikaci. To platí i při vjíždění z účelové pozemní komunikace nebo ze stezky pro cyklisty nebo z obytné nebo pěší zóny na jinou pozemní komunikaci.***

Při jízdě na přejezdu pro cyklisty cyklista nemá přednost:

§ 57, odst. 8. zákona 361/2000 Sb.

Před vjezdem na přejezd pro cyklisty se cyklista musí přesvědčit, zda-li může vozovku přejet, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, cyklista smí přejíždět vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy příjíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče ke změně směru nebo rychlosti jízdy. Na přejezdu pro cyklisty se jezdí vpravo.

Ve skutečnosti se v daném případě řídí semaforem pro chodce, což zpravidla platí i v případě, kdy cyklistické semaforey zakryty nejsou. Cyklistický semafor na dopravním ostrůvku je totiž z pohledu cyklisty na ostrůvku obtížně viditelný.

Situace, kdy jsou cyklistické semaforey mimo provoz, nastávají v HK každý den, např. po vypnutí semaforů na Gočárově třídě. Zde jsou pak zcela zhasnuté, viz. foto níže. Dopravní režim je tedy stejný, jako by byly zakryté nebo tam vůbec nebyly.



5. Je současný stav semaforů na předmětné křižovatce u ÖMV v souladu s legislativou?

Umístění semaforů pro cyklisty na dělicím ostrůvku je v takovém místě, že na semafor lépe vidí cyklista, pro kterého neplatí, než ten, pro kterého je určen. Podle normy ČSN 73 6021 Umístění a použití návěstidel, z r. 1994, se semaforey pro cyklisty umísťují (citace čl. 3.3.2.1.4) *v rovině kolmé ke směru jízdy vzdálené nejméně 2 m za příčnou čarou souvislou. Optické osy jednotlivých návěstidel jsou směřovány tak, aby viditelnost návěstidla z vozidel, jimž jsou určena, byla optimální.*

Vzhledem k šířce ostrůvku do 3 m tento bod normy nemůže být reálně naplněn, pokud uvažujeme, že cyklista musí stát na ostrůvku tak, aby jeho kolo nezasahovalo do jízdního pruhu za ním.

Pokud budeme důslední, tak barevné provedení semaforu na dělicím ostrůvku není v souladu s Vyhláškou č. 30/2001 Sb., protože zobrazuje černý symbol kola na barevném pozadí, kdežto Vyhláška č. 30/2001 Sb. uvádí barevný symbol kola na černém pozadí:



S 10a
Signál pro
cyklisty se
znamením
"Stůj!"

S 10b
Signál pro
cyklisty se
znamením
"Pozor!"

S 10c
Signál pro
cyklisty se
znamením
"Volno"

6. Musí být řešení v celém městě jednotné?

Musí být systémové, srozumitelné všem a bezpečné. Již dnes je řešení na Gočárově třídě ovšem systémově odlišné, ale zcela srozumitelné. Nezdá se, že by s tím měli cyklisté problém. Pravděpodobně jsou zvyklí již z jiných míst řídit se více světly pro chodce, než těmi cyklistickými.

7. Jak se řeší obdobná místa v jiných městech?

Hradec je v tomto řešení osamocený. V jiných městech se samozřejmě používá oddělené umístění světel pro chodce a cyklisty, ale nikdy ne v tak nebezpečné kombinaci jako na našich křižovatkách s dělicím ostrůvkem, kde jsou vedle sebe 2 různé barevné signály pro různé úseky. Dále se v jiných městech snaží vyvarovat tomu, aby byl cyklista i chodec nucen zastavovat na ostrůvku. Světla na křižovatkách jsou seřizena tak, aby cyklisté i pěší mohli překonat oba 2 jízdní pásy naráz, bez nutnosti zastavení na ostrůvku.

Mezi dopravními odborníky je hradecké řešení známé, v roce 2009 při konání celonárodní cyklokonference se její účastníci jeli v rámci cyklojízdy podívat ke křižovatce u McDonaldu a řešení vzbudilo značnou pozornost. Hradeckým příkladem se zabývali i tvůrci aktualizovaných Technických podmínek č. 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty, níže je uveden výtah z pracovního materiálu Ing. arch. Tomáše Cacha, který slouží jako podkladový dokument.

zcela odstrašující příklad nebezpečné realizace přejezdu pro cyklisty (Hradec Králové)



- rozdělení přejezdu pro cyklisty na dva samostatně řízené úseky – komunikaci není možné přejet najednou, ale vždy na dvakrát (výrazně nižší komfort průjezdu oproti automobilové dopravě)
- do středového ostrůvku, kde je vždy nutné zastavit a stát mezi dvěma proudy vozidel, se bezpečně vejdou maximálně dva cyklisté (třetí cyklista anebo cyklista s dětským vozíkem či na tandemovém kole nemůže křižovatkou bezpečně a legálně projet vůbec)
- životu nebezpečná kombinace cyklistického a chodceho návěstidla vedle sebe, kdy je cyklistické návěstidlo určeno pro navazující přejezd pro cyklisty, zatímco přilehlé návěstidlo pro chodce je pro první část přechodu pro chodce
- s ohledem na velikost a umístění cyklistických návěstidel není zajištěna jejich dostatečná viditelnost z prostorů určených pro čekání cyklistů na signál volno (naopak v případě prvního úseku je velmi dobře především návěstidlo pro úsek navazující)
- nevhodné kombinace světelných signálů (méně výrazné červené světlo ve tvaru jízdního kola na černém pozadí a výraznější černý obrys jízdního kola na zeleném pozadí)