



Nejlepší praktické postupy v oblasti bezpečnosti cyklistů - informační list o zlepšeních

Kruhové objezdy

Základní informace

Kruhové objezdy mají pozitivní vliv na bezpečnost silničního provozu s ohledem na všechny účastníky dopravy, a to přinejmenším na dopravní nehody se zraněním. Pro cyklisty však mohou být nebezpečné. V zájmu zajištění co nejvyšší míry bezpečnosti je proto nezbytné pochopit, jakými trasami cyklisté jezdí a jaké jsou jejich obvyklé manévry, a při budování objezdu je zohlednit. Obecně platí, že čím větší je kruhový objezd, tím větší jsou problémy cyklistů. (1) Pokud se na cyklotrase nachází velký víceprroudý kruhový objezd, měl by jeho design zahrnovat infrastrukturu pro bezpečný a pohodlný průjezd cyklistů. (2) Kromě toho je vhodné omezit maximální povolenou rychlost. (1)

V řadě států existují různé konstrukční normy pro cyklistickou infrastrukturu na kruhových objezdech. I když mezi jednotlivými postupy jsou stále značné rozdíly, lze rozeznat čtyři základní konstrukční kategorie cyklistické infrastruktury na kruhových objezdech: se smíšeným provozem, cyklopruhy, oddělené cyklostezky a stupňovitě oddělené cyklostezky. (3, 4)

Jaké problémy lze takto řešit

Je pravděpodobné, že na kruhových objezdech s více jízdními pruhy budou motorová vozidla jezdit ve vyšších rychlostech, protože takový objezd je umístěn na vícepruhové dopravní komunikaci. Důsledkem bývá větší napětí a více rizikových situací mezi cyklisty, chodci a motorovými vozidly. Vzhledem k vysoké rychlosti a intenzitě dopravy klade tento typ kruhových objezdů na cyklisty zvýšené nároky. Je vhodné přerušit cyklopruhy a umožnit cyklistům začlenit se do provozu. (6) Na skutečně velkých a rušných objezdech je nejlepším řešením fyzicky oddělená cyklostezka. (2)

Přerušování cyklopruhů je však vhodné i na menších kruhových objezdech. Zde se doporučuje sloučit cyklisty a motorová vozidla do jednoho úzkého pruhu, protože při jízdě za sebou na rozdíl od jízdy vedle sebe nehrozí boční náraz při vyjíždění z /vjíždění do kruhového objezdu. (7)

Podle průzkumu z Velké Británie jsou cyklisté při zohlednění míry expozice účastníky nehody na kruhovém objezdu 10 až 15krát častěji než pasažéři ve vozidlech. Jak vyplývá z průzkumu, cyklopruhy nejsou vhodnou infrastrukturou pro kruhové objezdy, protože ve srovnání s dalšími třemi typy infrastruktury (smíšený provoz, fyzicky oddělené cyklostezky, úrovnově oddělené cyklostezky) představují pro cyklisty vyšší riziko. (3)



Kruhové objezdy jsou pro cyklisty bezpečnější v následujících případech (5):

- » kruhové objezdy s nízkou intenzitou provozu;
- » kruhové objezdy s nízkou maximální povolenou rychlostí; SABRINA – Safer Bicycle Routes in Danube Area 54 www.interreg-danube.eu/SABRINA
- » kruhové objezdy s jedním jízdním pruhem;
- » kruhové objezdy s menším celkovým průměrem, ale větším a vyšším centrálním ostrůvkem.




Charakteristika

| Opatření | Náklady | Životnost | Účinnost |
|------------------------------------|---------|-----------|----------|
| Design vstřícný k cyklistům [5, 6] | €€€ | 🕒🕒🕒 | 🚲🚲🚲 |

Přínosy implementace

| | |
|---|---------------------------------|
|  | Efektivnější dopravní tok |
|  | Nižší rychlost motorové dopravy |

Problémy implementace

| | |
|---|---|
|  | <p>Náklady mohou být poměrně vysoké, záleží na velikosti kruhového objezdu a stavu dané lokality</p> |
|  | <p>Volba vhodného opatření pro bezpečný průjezd cyklistů</p> |
|  | <p>Kruhové objezdy s cyklostezkou jsou bezpečnější než s cyklopruhem nebo bez jakékoliv infrastruktury pro cyklisty (8)</p> |

Příklady:



Kruhový objezd holandského typu, jehož uspořádání nutí motorová vozidla k tomu, aby vyjížděla z objezdu pod úhlem téměř 90 stupňů, což maximalizuje vzájemnou viditelnost všech účastníků provozu. (1)



Oddělená cyklostezka, která kříží proud motorových vozidel na kruhovém objezdu, Slovinsko (Google maps, 46.563218,15.6274552) [9]

Přehled souvisejících problémů

RIZIKA

- » Úzká infrastruktura
- » Křižovatky a přejezdy: mrtvý úhel
- » Křižovatky a přejezdy: problémy při odbočování vlevo
- » Křižovatky a přejezdy: problémy na kruhových objezdech

Reference a odkazy

1. *Cycling design Standard (2016)*. London Cycling Design Standard-Junctions and Crossings London. In: <https://content.tfl.gov.uk/lcds-chapter5-junctionsandcrossings.pdf>
2. *PRESTO - Promoting cycling for everyone as a daily transport mode (2012)*. Roundabout Intersections. In: http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/09_PRESTO_Infrastructure_Fact_Sheet_on_Roundabout_Intersections.pdf
3. Daniels S., Brijs T., Nuyts E., Wets G. (2008). *Roundabouts and Safety for Bicyclists: Empirical Results and Influence of Different Cycle Facility Designs*. National Roundabout Conference, Kansas City, Missouri.
4. Poudel, N. & Singleton, P.A. (2021). *Bicycle safety at roundabouts: a systematic literature review*. *Transport reviews*, 41(5), pp. 617-642.
5. Bushell M.A., Poole B.W., Zegeer C. V., Rodriguez D.A. (2013). *Costs for Pedestrian and Bicycle Infrastructure Improvements*. In: https://www.pedbikeinfo.org/cms/downloads/Countermeasure%20Costs_Report_Nov2013.pdf
6. http://www.pedbikesafe.org/BIKESAFE/countermeasures_detail.cfm?CM_NUM=17
7. Buczyński, A., Loczyński, M., Küster, F. (2021). *Integrated Cycling Planning Guide*. EU CYCLE. Interreg Europe. https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/tx_tevprojects/library/file_1630597001.pdf
8. Nabavi Niaki, M., Wijlhuizen, G.J., Dijkstra, A. (2021). *Safety enhancing features of cycling infrastructure. Review of evidence from Dutch and international literature*. SWOV. In: <https://www.swov.nl/file/18971/download?token=1bnn7NgJ>
9. *Google Maps (2021)*. Maribor, Location: 46.563218,15.6274552

Publisher & Media Owner: SABRINA Project Partners

Contact: Mrs. Olivera Rozi, Project Director, European Institute of Road Assessment – EuroRAP | olivera.rozi@eurorap.org | www.eira-si.eu

Graphic Design: Identum Communications GmbH, Vienna | www.identum.at

Image credits: iStock, SABRINA Project Partners



**SABRINA: No fears
about safety on
two wheels.**

Copyright ©2022

The SABRINA Project has been co-funded by European Union Funds (ERDF, ENI).

The information and views set out in this document are those of the SABRINA Project Partners and do not necessarily reflect the official opinion of the European Union/Danube Transnational Programme.



#safetyon2wheels