



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

Principy plánování

Základní informace

Cyklistická infrastruktura by ideálně měla být plánována v souladu s regionálními i místními dopravními plány a s pokyny pro bezpečnost dopravy. Součástí každého plánu by měly být jasně definované cíle a časový a finanční plán. Obecně platí, že je vhodné žádat o externí finance z regionálních, národních i evropských fondů, které jsou pro daný účel k dispozici. Regionální dopravní generely obvykle zahrnují jak silniční síť, tak plány pro cyklistické síť, a pokud ne, tohle je ideální výchozí bod, jak začít cyklistickou síť začleňovat do budoucích plánovacích dokumentů. Principy pro silniční síť jsou obvykle součástí plánů místní úrovně a obecně se týkají klasifikace a konstrukce dopravních komunikací a funkce ulic. Cyklistická infrastruktura vyžadující plánování zahrnuje například cyklostezky, cyklopruhy, řešení křižovatek, dopravní zóny a komunikace se smíšeným provozem, kde právě cyklistům je věnována zvýšená pozornost (sdílené zóny, zóny se šrafováním, dopravně zklidněné zóny 30 km/h), značení, parkování pro jízdní kola a další.



Jaké problémy lze takto řešit

Jak uvádí (1), plánování cyklistické infrastruktury v Dánsku probíhá na základě:

- » Průzkumů týkajících se problémů a přání cyklistů
- » Sběru poznatků o stávající situaci v cyklistické dopravě
- » Identifikace nejdůležitějších dopravních koridorů
- » Zajištění dostupnosti hlavních cyklistických cílů (pracoviště, školy, služby, obchody)
- » Zajištění propojení s hromadnou dopravou, rekreačními aktivitami atd.

Plány cyklistické infrastruktury kromě toho často řeší i cíle v oblasti dopravní bezpečnosti, kde hlavní prioritou je prevence dopravních nehod a redukce jejich závažnosti, nikoliv navýšení podílu cyklistiky na přepravě. Tyto dva cíle jsou však vzájemně úzce propojeny a velmi často je subjektivní pocit bezpečí pro cyklistu rozhodujícím faktorem pro to, zda na kole jet, či nejet.

Plán cyklistické dopravy obvykle vychází z aktuální situace v dané lokalitě a místo od místa se liší podle úrovně rozvoje cyklistické infrastruktury. Odlišné aktuální situace a místní podmínky (které jsou mj. ovlivněny objemem cyklistické dopravy, podílem dopravních cyklistů a rekreačních cyklistů, oblastí intravilánu nebo extravilánu) vyžadují odlišné přístupy. Osoby odpovědné za plánování si například musí zodpovědět otázku, jaký by měl být hlavní účel cyklotrasy, která vede venkovskými oblastmi: zajistit místním lidem vhodnou infrastrukturu pro každodenní dojíždění, nebo naopak zajistit vhodné fungování pro potřeby cykloturistů?

Prvním krokem pro analýzu současné situace, ze které vychází následná příprava cyklistického plánu, může být zjišťování objemu cyklistické dopravy prostřednictvím automatických sčítačů nebo manuálním sčítáním.

Kromě toho lze také provést posouzení potenciálu z hlediska cyklistiky a výsledky využít pro určení priorit rozvoje cyklistické infrastruktury. Příklad: posouzení potenciálu pro dojíždění do zaměstnání na kole, pokud by byla zajištěna vhodná a bezpečná infrastruktura pro cyklisty, nebo potenciálu pro dojíždění dětí do školy na kole, místo aby je rodiče vozili autem.

Lze využít i dopravní modelování, např. pro určení předpokládaného počtu cest generovaných určitou plánovanou infrastrukturou.




Na úsecích s vysokým AADT (roční průměr denních intenzit) a vysokou provozní rychlostí by měly být vyhrazené cyklostezky či cyklopruhy, pokud je tam dostatečná intenzita cyklistické dopravy. V případě, že na takovém úseku jsou počty cyklistů nízké, rozhodujícím faktorem pro posouzení vhodných opatření bude právě potenciál budoucího navýšení počtu cyklistů.

Kromě toho je nutné znát destinace, které je třeba propojit, a také možnou proveditelnost realizace cyklistické infrastruktury. Je důležité vycházet při plánování z atributů cílové destinace místo intenzity cyklistické dopravy, jen tak lze zjistit, kde chybí potřebné spojnice na síti, a také zvážit jiná řešení než klasické cyklostezky vedoucí podél silnic.




AADT, provozní rychlost a v některých případech i věkové rozložení cyklistů může (a mělo by) ovlivnit rozhodnutí, zda realizovat cyklopruh, cyklostezku nebo jízdní pruh pro smíšenou dopravu. Zásadní význam má i vysoký standard principů pro koncipování křižovatek. (1)

Pokud jde o cykloturistiku, zde je nutné propojit strategickou infrastrukturu pro cyklisty, která se nachází v intravilánech, s cyklotrasami a oddělenými cyklostezkami v extravilánech. Zatímco pro turistický zážitek je zásadní atraktivita trasy, při pohybu ve městě se i cykloturisté potřebují dostat na nákup, do restaurace, kavárny atd. V tomto ohledu se doporučuje v rámci přípravy a realizace plánu cyklistické dopravy následovat standardy Evropské certifikační normy (2) pro denní trasy, např. umožnit cyklistům dojet k ubytovacím zařízením, jako jsou hostely, hotely, kempy, během jednoho dne a po trasách bez intenzivní motorové dopravy.

Přínosy implementace

	Demonstrace přínosů cyklistické infrastruktury v rámci komunity
	Možnost určit priority pro intervence na infrastrukturu
	Podpora a posílení cyklistiky v dané oblasti
	Podpora bezpečnosti cyklistů

Problémy implementace

	Špatně promyšlený a vypracovaný plán nemá potenciál pro implementaci úprav na cyklistické infrastrukturu
	Největší část financí na plánování a implementaci musí pocházet z místních rozpočtů, což menší obce může od pokusu o implementaci odrazovat
	Značná nejistota v oblasti financování již ve fázi plánování. Pokud vyjde najevo, že není k dispozici dostatek financí, projekt lze upravit ve prospěch levnějších řešení

Příklady

Akční plán pro úpravy a modernizaci stávající cyklistické sítě v Národním parku Medvednica, Chorvatsko.

Akční plán se týká úprav a modernizace devíti cyklotras v Národním parku Medvednica, které by měly být realizovány na základě výsledků předchozí analýzy (ta zahrnovala i analýzu stávajícího stavu sítě cyklotras a současných potřeb cyklistů). Realizace úprav má být ukončena do roku 2029 a probíhá tak, aby nejlepší úseky stávajícího systému cyklotras zůstaly zachovány a postupně byly modernizovány do podoby budoucí cyklistické sítě v národním parku. V souladu se strategickými doporučeními Národního parku Medvednica by další budování cyklotras měly doprovázet pravidelné kontroly uživatelských reakcí na tyto změny. V případě nutnosti pak lze provádět další úpravy plánu v souladu s novými okolnostmi [4].



Akční plán pro cyklistiku, Londýn jako nejlepší cyklistické město na světě

Londýnský akční plán pro cyklistiku cílí na úředníky v jednotlivých městských čtvrtích, místní rozhodovací orgány, komunitní skupiny, podnikatelský sektor, orgány pro plánování a realizaci a všechny ostatní, kdo se zajímají o to, jak pomoci Londýnu stát se úspěšnějším městem. Plán stanovuje aktivity a opatření na příštích pět let s cílem umožnit jízdu na kole v městském veřejném prostoru co největšímu počtu lidí. Podle tohoto dokumentu se uvedená opatření stanou základem k tomu, aby se Londýn stal městem, kde může na kole jezdit každý, a to bez ohledu na věk, pohlaví či schopnosti [5].



Přehled souvisejících problémů

RIZIKA

- » Problémy na síti komunikací pro cyklisty
- » Příliš úzká infrastruktura
- » Rozdílné rychlosti v prostoru společném pro cyklisty, chodce, elektrokoloběžky a další
- » Rozdílné rychlosti ve společném prostoru cyklistů a motorové dopravy
- » Objekty na nebo vedle cyklistické infrastruktury

Reference a odkazy

1. *Cycling Embassy of Denmark (2019). Cycling infrastructure – planning for the future of cyclists in your city.*
In: <https://cyclingsolutions.info/cycling-infrastructure-planning-for-the-future-of-cyclists-in-your-city/>
2. *European Cycling Federation (2018). European Certification Standard Handbook for route inspectors.*
In: https://eurovelo.com/download/document/ECS-Manual-2018_04_16.pdf
3. *NSW (2012). How to prepare a bike plan.* In: <https://roads-waterways.transport.nsw.gov.au/business-industry/partners-suppliers/lgr/downloads/programs/documents/bikeplanv2.pdf>
4. *Sindikát Biciklista, Zeleni Osijek, Oikon (2020). Action plan for improving and upgrading of existing Cycling within Medvednica National Park*
5. *Transport for London (2018). Cycling action plan, Making London the world's best big city for cycling.*
In: <https://content.tfl.gov.uk/cycling-action-plan.pdf>

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