



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

# ŘEŠENÍ Jednotlivé typy infrastruktury: smíšený provoz s motorovou dopravou a/nebo s chodci

## Základní informace

Smíšený provoz cyklistů a motorových vozidel lze doporučit pouze pro komunikace s nízkou intenzitou a rychlostí dopravy. Piktogramy označující přítomnost cyklistů na komunikaci jsou velmi užitečné, cyklistům pomohou zvolit si bezpečnou trajektorii a řidiče upozorní na sdílený prostor s cyklisty. Lze tak zabránit kolizím cyklistů s otevřenými dveřmi automobilů, ale i nebezpečným manévřům aut při předjíždění cyklistů. Platí také, že sdílený prostor cyklistů a chodců je vhodný pouze na komunikacích, na kterých se pohybuje menší počet obou těchto skupin účastníků dopravy, a zároveň není možné či vhodné vybudovat oddělenou infrastrukturu nebo umožnit cyklistům jízdu ve smíšeném provozu na vozovce.

## Cyklistické ulice

Cyklistická ulice je poměrně novým typem infrastruktury s předností pro cyklisty. Jejich implementace je vhodná na důležitých cyklotrasách v místech s vysokou intenzitou cyklistické dopravy (více než 50% podíl cyklistické dopravy alespoň v letních měsících) a relativně nízkou intenzitou dopravy motorové, která se pohybuje nízkou rychlostí. Koncept cyklistické ulice obvykle znamená pro automobilovou dopravu omezení, například jednosměrný provoz, nízká maximální povolená rychlost, přednost pro cyklisty, zatímco cyklisté obvykle mohou jezdit v obou směrech a využívat plnou šířku vozovky. Pro homogenní rychlost dopravy a bezpečnost cyklistů je skutečně přínosné přiklonit se k realizaci cyklistické ulice. Tato infrastruktura bývá obvykle vyznačena pomocí dopravních značek a velkých piktogramů jízdního kola na vozovce.

## Cyklopruhy

Cyklopruh je infrastruktura vyznačená na hlavní dopravní komunikaci přímo na vozovce a obvykle mezi prvním jízdním pruhem pro motorovou dopravu a chodníkem či parkovacím pruhem. Bývají vymezeny plnou čarou a označeny piktogramem jízdního kola a směrovými šipkami. Typická šířka cyklopruhu je cca 1,5 m, přičemž na hlavních cyklistických trasách nebo tam, kde je maximální povolená rychlost dopravy vyšší než 50 km/h, je doporučeno udělat cyklopruh širší. Širší cyklopruh je vhodný i vedle pruhů pro parkování v pravém či jiném úhlu. Nehodovost je stejně jako v případě cyklostezek i u cyklopruhů vyšší na křižovatkách než na rovných úsecích. Pozitivní vliv cyklopruhů na bezpečnost a pohodlí cyklistů lze stoprocentně zajistit jen za předpokladu, že na nich nebudou ani jezdit, ani parkovat motorová vozidla. Místa, kde s větší pravděpodobností může docházet ke kolizím ať už s odbočující motorovou dopravou, nebo s chodci, je vhodné zvýraznit červenou barvou.

## Charakteristika

Opatření	Náklady	Životnost	Účinnost
Cyklistická ulice	€€€	🕒🕒🕒	🚲🚲🚲
Cyklopruh	€€€	🕒🕒🕒	🚲🚲🚲
Cyklistický koridor	€€€	🕒🕒🕒	🚲🚲🚲
Sdílený prostor	€€€	🕒🕒🕒	🚲🚲🚲



## Doporučený koridor pro cyklisty / cyklopiktokoridor

Doporučené cyklokoridory se obvykle nacházejí na tzv. silnicích 2 minus 1, které umožňují obousměrný provoz motorových vozidel i cyklistů. Využívají se nejčastěji na komunikacích s nízkou intenzitou dopravy a tam, kde z různých důvodů nelze realizovat jinou cyklistickou infrastrukturu (cyklostezky či cyklopruhy). V některých státech se s cyklokoridory lze setkat zejména v intravilánech, jinde, např. v Dánsku a Holandsku, se úspěšně používají i mimo města. Hlavní jízdní pruh pro motorovou dopravu může být užší než běžné jízdní pruhy. Projíždějící motorová vozidla smí využít i (část) cyklokoridoru za předpokladu, že neohrozí cyklisty. Maximální povolená rychlost na těchto komunikacích v extravilánu obvykle bývá 60 nebo 70 km/h, přičemž uspořádání silnice 2 minus 1 samo o sobě lze považovat za opatření, které nařizuje maximální povolenou rychlost. Minimální šířka cyklokoridorů je 1 m. Další informace naleznete na <https://cyclingsolutions.info/edge-lane-roads/> [23.01.2021]




## Sdílené stezky pro cyklisty a chodce, elektrokoloběžky atd.

Sdílené stezky (pro chodce a cyklisty) je vhodné plánovat jen tam, kde lze předpokládat menší počty cyklistů i chodců a není možné vybudovat oddělenou infrastrukturu nebo umožnit cyklistům jízdu ve smíšeném provozu s motorovou dopravou. Jejich realizaci nelze doporučit pro hustě obydlené městské oblasti. Na tomto typu infrastruktury je vhodné vymežit prostor pro jednotlivé způsoby dopravy, a to nejen klasickým vyznačením barvou, ale i taktickým vymezením, které vnímají i osoby s postižením, např. vyvýšení o cca 3 cm nebo pruh taktických dlaždic či dlažebních kostek.

## Přínosy implementace

	<p>Zvýšení celkové bezpečnosti cyklistů</p>
	<p>Pokles počtu míst, kde může docházet ke kolizím s motorovými vozidly</p>

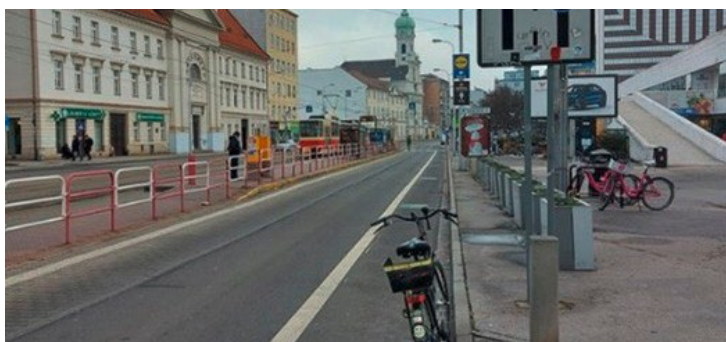
## Problémy implementace

	<p>Vysoké náklady určitých protiopatření</p>
	<p>Možné problémy s dostupností dalšího prostoru pro některá protiopatření</p>
	<p>Možný nárůst problémů s dopravními zácpami</p>

## Příklady:



*Cyklistická ulice v Rakousku [7]*



*Cyklopruh na Slovensku [8]*



Doporučený cyklopruh v Maďarsku [6]



Sdílená stezka pro chodce a cyklisty podél silnice v Ruse, Bulharsko: Pruhy jsou dostatečně široké a vedou mimo pruhy pro chodce. [9]

## Přehled souvisejících problémů

### RIZIKA

- » Úzká infrastruktura
- » Rozdílné rychlosti ve sdíleném prostoru s chodci, elektrokoloběžkami atd.
- » Rozdílné rychlosti ve společném prostoru s motorovými vozidly

## Reference a odkazy

1. KfV (2020). Dooring-Unfälle: <https://www.kfv.at/download/20-dooring-unfaelle>
2. DiGiola, J., Watkins, K.E., Xu, Y., Rodgers, M., Guensler, R. (2017). Safety impacts of bicycle infrastructure: A critical review. *Journal of Safety Research*, Vol. 61, pp. 105-119
3. PRESTO (2012). Cyclists and Pedestrians. [http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx\\_rupprecht/07\\_PRESTO\\_Infrastructure\\_Fact\\_Sheet\\_on\\_Cyclists\\_and\\_Pedestrians.pdf](http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/07_PRESTO_Infrastructure_Fact_Sheet_on_Cyclists_and_Pedestrians.pdf)
4. BIKESAFE (2014). Bike Lanes. In: <http://www.pedbikesafe.org/BIKESAFE>
5. FHWA, Office of Safety (2009). *Transportation Planning Handbook*, Chapter 16: Bicycle and Pedestrian Facilities
6. Danube Cycle Plans. Picture by jozsanet.hu
7. Picture repository of KfV (Austrian Road Safety Board)
8. Danube Cycle Plans. Picture by Peter Klučka
9. SABRINA. Picture by FPZ

**Publisher & Media Owner:** SABRINA Project Partners

**Contact:** Mrs. Olivera Rozi, Project Director, European Institute of Road Assessment – EuroRAP | [olivera.rozi@eurorap.org](mailto:olivera.rozi@eurorap.org) | [www.eira-si.eu](http://www.eira-si.eu)

**Graphic Design:** Identum Communications GmbH, Vienna | [www.identum.at](http://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**