



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

# Čas, prostor a hlučnost

## Základní informace



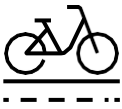
Studie z Londýna, Montrealu, Kolumbie a USA dokazují, že lidé dojíždějící do práce na kole patří mezi ty, kdo jsou se svými cestami do práce nejspokojenější. To svědčí o značné kvalitě času stráveného jízdou na kole (1). Jízdní kolo je značně prostorově efektivní: během jedné hodiny může na 3,5 m širokém prostoru ve městě projet 7krát víc jízdních kol než aut. Prostor, který potřebuje jeden jediný automobil, pojme až 15 jízdních kol (1). Efektivnější užívání veřejného prostoru umožňuje na stejné infrastruktuře přemístit větší počty lidí (stejný úsek na silnici může za stejnou dobu projet víc lidí na kole než v autech), a to bez škodlivých emisí a plynů.

## Pozitivní účinky


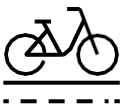
Jedoucí automobil zabírá 28krát víc prostoru než jedoucí jízdní kolo, parkující automobil 10-15krát víc prostoru než zaparkované jízdní kolo (1, 2). Pokud se člověk pohybuje ve městě, je mnohem jednodušší poblíž cílové destinace zaparkovat jízdní kolo než auto. Totéž platí o předpokládané době jízdy, i tu lze ve městě lépe odhadnout při jízdě na kole než autem (nebo prostředky hromadné dopravy). Hluk z dopravy vnímá jako značně nepříjemný asi 30 % populace.

Větší počet cyklistů v ulicích sice tento hluk pomůže snížit, účinek je však omezený: v závislosti na typu dopravní komunikace, složení dopravního provozu a hustotě zastavby se snížení počtu motorových vozidel na polovinu projeví místním snížením hlučnosti o 3 dB, což je rozdíl pro lidské ucho zaznamatelný. (2)

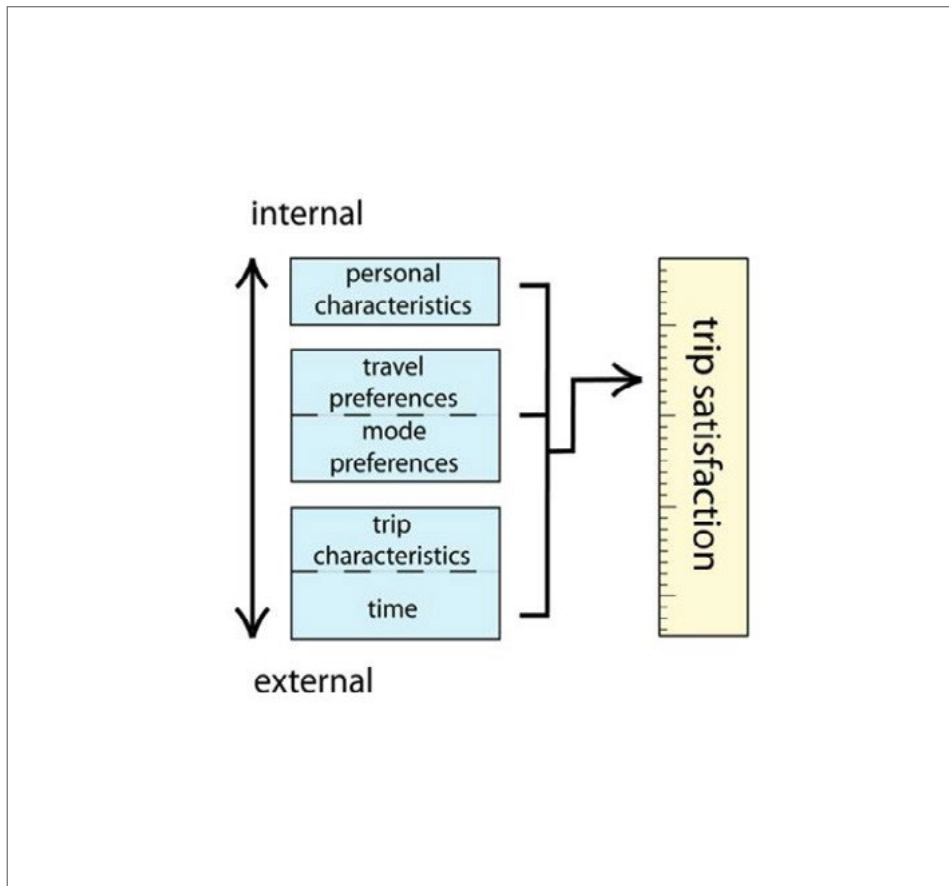
## Přínosy

	Efektivnější využití prostoru
	Snížení hlučnosti
	Stávající infrastruktura přepraví větší počty uživatel

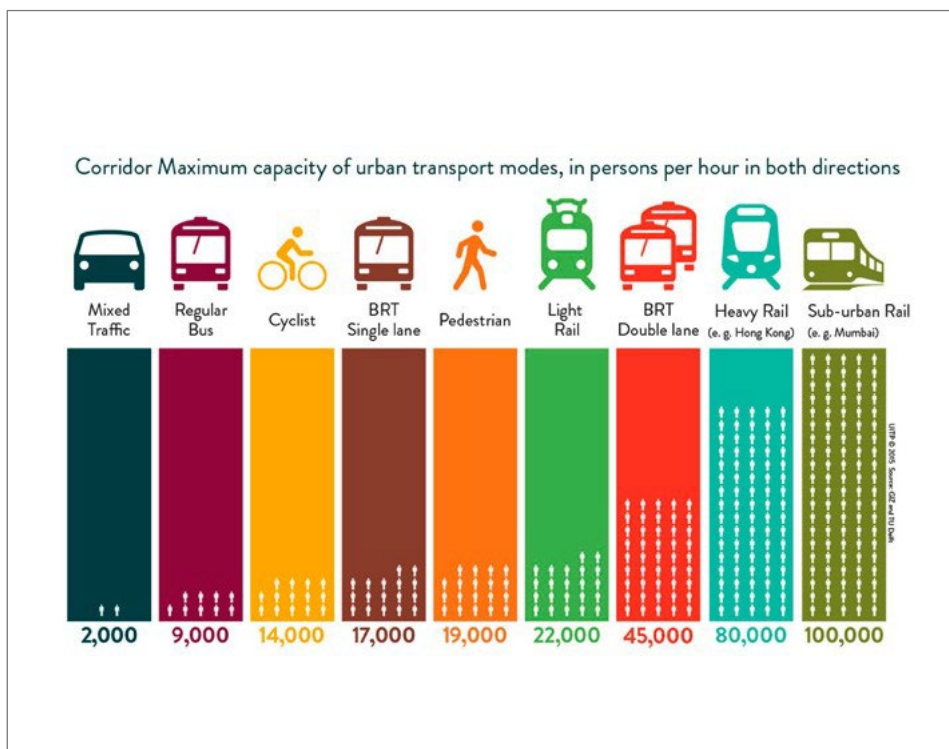
## Problémy

	Potřebná proměna prostoru způsobí zmenšení prostoru vyhrazeného pouze automobilové dopravě
	Je třeba zajistit parkovací zařízení pro jízdní kola

Příklady:



Z výzkumu „Šťastný dojíždějí: Srovnání spokojenosti osob dojíždějících do práce s využitím různých způsobů dopravy“ vyplývá, že osobní vlastnosti, preference ve způsobu dopravy a cestování i charakteristiky doby cestování, to vše lze zařadit do kontinua od interních po externí, a všechny mají vliv na spokojenost s příslušnou cestou [3].



Jízdní pruh pro motorovou dopravu o šířce 3,5 m pojme asi 2000 osob za hodinu za předpokladu, že počítáme s typickou obsazeností aut ve městech. Stejně široký pruh, ovšem vyhrazený pro cyklisty, pojme za hodinu čtyřikrát až sedmkrát tolik osob, tj. až 14000 osob za hodinu [7, 9, 10].

## Reference a odkazy

1. <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf>
2. Harms, L. & Kansen, M. (2018). Cycling Facts. Netherlands Institute for Transport Policy Analysis. KiM. Ministry of Infrastructure and Water Management. In: <https://english.kimnet.nl/binaries/kimnet-english/documents/publications/2018/04/06/cycling-facts/Cycling+facts.pdf>
3. St Louis, E., Manaugh, K., van Lierop, D., El Geneidy, A. (2014). The happy commuter: A comparison of commuter satisfaction across modes. *Transportation Research Part F*, 26, pp. 160-170.
4. Morris, E. & Guerra, E. (2015). Mood and mode: Does how we travel affect how we feel? *Transportation*, 42(1), pp. 25-43.
5. Sutton, M. (2018). Cyclists are the happiest commuters, says new YouGov poll. In: <https://cyclingindustry.news/cyclists-are-the-happiest-commuters-says-new-yougov-poll/>
6. Hidalgo, D. (2018). Siembra infraestructura bici, cosecha felicidad. In: <https://www.eltiempo.com/opinion/columnistas/dario-hidalgo/siembra-infraestructura-bici-cosecha-felicidad-236188>
7. European Commission (1999). Cycling: The Way Ahead for Towns and Cities. In: [https://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_en.pdf)
8. Bruun, E. C. & Vuchic, V. R. (1995). The Time-Area Concept: Development, Meaning and Applications. *Transportation Research Record* 1499.
9. <https://www.cycling-embassy.org.uk/dictionary/capacity>
10. <https://twitter.com/GusTransporte/status/854727543521288192/photo/1>

**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**