



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

# Problémy na cyklistické síti

## Základní informace

Nesouvislá cyklistická infrastruktura, jejíž části nejsou vzájemně propojené ani dostatečně přímé může být příčinou častějších nehod a cyklistiku jako způsob dopravy značně znevýhodňovat. Takové podmínky jsou pro cyklisty nepříjemné a nebezpečné. Velké riziko představuje především náhle ukončená cyklostezka či cyklopruh, zvláště v případech, kdy nečekaně končí na levé straně silnice, ke křižovatce je to daleko, provoz je hustý a cyklista musí silnici přejet, nebo tam, kde náhle ukončení nutí cyklisty nebezpečně objíždět a riskovat při přejíždění vozovky. Přesná čísla o počtu dopravních nehod, které byly způsobené problémy na cyklistické infrastruktuře, jsou k dispozici jen málokde, studie však naznačují, že neúplná cyklistická síť je jedním z hlavních faktorů, které mohou veřejnost od jízdy na kole odradit.



Danube Transnational Programme  
SABRINA

SABRINA – Safer Bicycle Routes in the Danube Area  
[www.interreg-danube.eu/SABRINA](http://www.interreg-danube.eu/SABRINA)

## O jaký problém se jedná a kde se vyskytuje?

**Nesouvislá cyklistická síť je pro cyklisty problémem - může být příčinou nehod a důvodem, proč zvolí jiný způsob dopravy (2). Jde například o náhle ukončené cyklostezky či cyklopruhy, ale i úseky, kam se cyklista nedostane bez nutnosti sesednout z kola, tj. schody k mostu a do podjezdu nebo pěší zóny se zákazem vjezdu cyklistů. Podobné nesrovnalosti na trase snižují pohodlí i přímost trasy a mohou cyklisty snadno odradit (7).**

Cyklisté negativně vnímají především náhlé ukončení cyklistické infrastruktury, které pro ně může být nebezpečné, zejména tam, kde je ukončen cyklopruh na vozovce a cyklisté se musí vmístit do provozu s motorovými vozidly, nebo tam, kde cyklostezka končí na levé straně komunikace s hustým provozem, daleko od přechodu nebo křižovatky a cyklisté musí přes tuto komunikaci přejet (2, 3, 11).

## Co je příčinou problému?

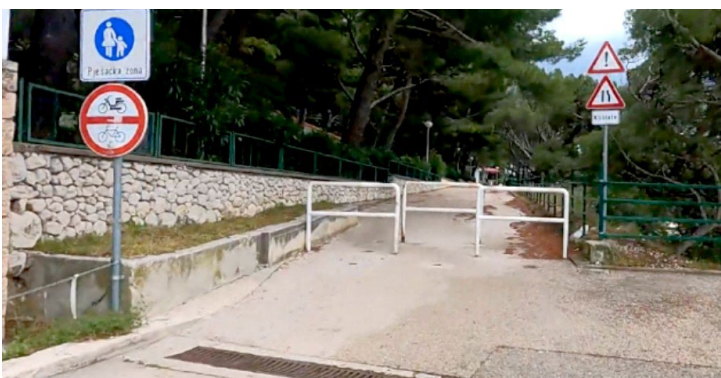
Nesporný význam souvislé cyklistické infrastruktury pro bezpečí a pohodlí cyklistů zdůrazňuje řada studií (např. 1, 2, 6, 10). Cyklisté preferují přímé navazující trasy bez míst, kde by museli sesedat z kola (1, 7, 11).

Častá přerušování souvislé infrastruktury a časté změny typu infrastruktury, např. fyzicky oddělená cyklostezka se mění ve vyhrazený pruh, znamenají zvýšenou psychickou zátěž a změnu míry bezpečnosti (4). Znevýhodněním cyklistiky jsou i trasy, které nejsou vzájemně propojené ani přímé, neúplná cyklistická síť nebo špatně dostupné úseky, jako jsou schody a některé pěší zóny, jež nutí cyklisty k objížďkám a prodlužují dobu jízdy (1, 9). Takové podmínky mohou vést k nepříjemným až nebezpečným situacím, jakými bývá jízda na rušné komunikaci, když se chce cyklista vyhnout sesedání z kola kvůli chodníku na trase, nebo riskantní manévry při přejíždění rušné silnice ve snaze vyhnout se špatně dostupnému podjezdu se schody (9).

## O jak velký problém se jedná?

Bohužel téměř chybí přesná čísla o dopravních nehodách, na kterých se nějakým způsobem podílely problémy na cyklistické infrastruktuře, tedy např. nesouvislá nebo přerušovaná infrastruktura. Víme však, že tyto problémy mají negativní dopad na počty cyklistů a četnost využití jízdního kola: ve studii provedené v australském Perthu s 2828 účastníky (5) 43 % z nich uvedlo, že náhle ukončené cyklostezky jsou faktorem, který jim brání sednout na kolo znovu. Jde o druhý nejčastěji uváděný faktor. Průzkum o bariérách pro cyklisty byl proveden i ve Vídni (8), kde účastníci uvedli neúplnou cyklistickou síť jako hlavní bariéru pro jízdu na kole.

## Příklady



*Náhle ukončená cyklostezka na trase EuroVelo 8, Chorvatsko [12]*



*Podjezd špatně přístupný kvůli schodům na trase EuroVelo 9, Rakousko [13]*

## Přehled souvisejících řešení

## ŘEŠENÍ

- » Strategie
- » Principi plánování
- » Nadjezdy a podjezdy
- » Organizační opatření

## Reference a odkazy

1. Boisjoly, G., Lachapelle, U., & El-Geneidy, A. (2020). Bicycle network performance: Assessing the directness of bicycle facilities through connectivity measures, a Montreal, Canada case study. *International journal of sustainable transportation*, 14(8), pp. 620–634.
2. Heinen, E., Van Wee, B., Maat, K. (2010). Commuting by bicycle: an overview of the literature. *Transport reviews*, 30(1), pp. 59–96.
3. Krizek, K. J., & Roland, R. W. (2005). What is at the end of the road? Understanding discontinuities of on-street bicycle lanes in urban settings. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 10(1), pp. 55–68.
4. Nabavi Niaki, M. A. (2019). *Cycling network discontinuities and their effects on cyclist behaviour and safety*. Doctoral dissertation, Polytechnique Montréal.  
In: <https://publications.polymtl.ca/3752/1/2018-NabaviNiakiMatin.pdf>
5. Office of the Auditor General Western Australia (2015). *Safe an Viable Cycling in the Perth Metropolitan Area*. In: [https://audit.wa.gov.au/wp-content/uploads/2015/10/report2015\\_22-Cycling.pdf](https://audit.wa.gov.au/wp-content/uploads/2015/10/report2015_22-Cycling.pdf)
6. Osama, A., & Sayed, T. (2016). Evaluating the impact of bike network indicators on cyclist safety using macro-level collision prediction models. *Accident Analysis & Prevention*, 97, pp. 28–37.
7. PRESTO – Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode (2010). *Cyclists and pedestrians*. In: [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)
8. Risser, R., Ausserer, K., Kaufmann, C. (2001). Mode Choice and Traffic Policy. In: <https://trid.trb.org/view/721167>
9. Schoner, J., & Levinson, D. (2014). The missing link: Bicycle infrastructure networks and ridership in 74 US cities. *Transportation*, 41(6), pp. 1187-1204.
10. Sener, I., Eluru, N., Bhat, C. (2009). An analysis of bicycle route choice preferences in Texas, US. *Transportation*, 36(5), pp. 511–539.
11. Stinson, M. A. & Bhat, C. R. (2003). *An Analysis of Commuter Bicyclist Route Choice Using Stated Preference Survey*, Washington, DC: Transportation Research Board.
12. SABRINA. Picture by FPZ
13. SABRINA. Picture by FPZ

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

**Contact:** 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**