



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

# Úzká infrastruktura

## Přehled

Příliš úzká infrastruktura a nedostatek prostoru mezi ní a auty parkujícími podél obrubníků představují bezpečnostní riziko pro cyklisty, protože bývají příčinou kolize cyklisty s otevřenými dveřmi aut. Navíc jsou cyklisté vystaveni riziku srážky s protijedoucími cyklisty a jinými vozidly, pokud se například pokusí otevřeným dveřím auta vyhnout a ocitnou se v cestě protijedoucí motorové dopravě, nebo když řidič vozidla předjíždí cyklistu v nedostatečné vzdálenosti od cyklisty. Tyto problémy se objevují především v intravilánech nebo na mostech a v podjezdech, kde je obvykle pro realizaci cyklistické infrastruktury k dispozici jen omezený prostor. Dopravní nehody cyklistů, způsobené příliš úzkou infrastrukturou nebo srážkou s otevřenými dveřmi auta, jsou zejména v intravilánech běžným jevem.

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

Řada vnitrostátních manuálů pro realizaci cyklistické infrastruktury doporučuje minimální šířku pro jedno i obousměrné cyklostezky i konkrétní vzdálenost od podélně zaparkovaných aut. Především v intravilánech, na mostech a v podjezdech to však bývá problém vzhledem k omezenému prostoru. Výsledkem je pak příliš úzká infrastruktura nebo infrastruktura vedoucí příliš blízko k podélně zaparkovaným autům. V obou případech jde o jev, který snižuje bezpečnost cyklistů a velmi snadno je může od jízdy na kole odradit (5, 10). Ostrá hrana dveří auta nebo rozbité boční sklo dveří mohou způsobit pád cyklisty na tvrdý povrch vozovky a následné zranění, včetně řezných ran (6). Ke zranění však nedochází jen v důsledku střetu s otevřenými dveřmi auta, ale i kvůli tomu, že je cyklista nucen vjet do trasy protijedoucím motorovým vozidlem (3), aby se vyhnul srážce s otevřenými dveřmi parkujícího auta. Tyto nehody mohou být smrtelné.

Úzká infrastruktura pro cyklisty je problematická především při vyšších rychlostech, obousměrném provozu a větším počtu cyklistů, protože neumožňuje pohodlné a bezpečné předjíždění a míjení cyklistů během jízdy. V důsledku pak může docházet k čelním srážkám kvůli nedostatečnému prostoru mezi spolujedoucími i protijedoucími cyklisty (4). Dalším problémem úzké infrastruktury je nedostatečná viditelnost, zejména v zatáčkách. Příliš úzké cyklopruhy na dopravních komunikacích zase znamenají, že řidiči budou cyklisty předjíždět v nedostatečné, a tudíž nebezpečné vzdálenosti.

## Co je příčinou problému?

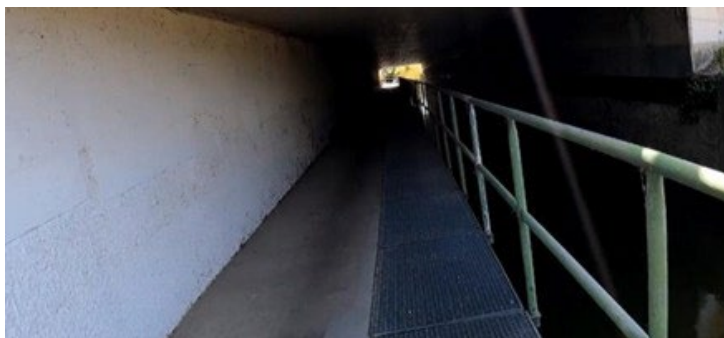
Cyklistická infrastruktura, která je příliš úzká nebo vybudovaná příliš blízko k podélně parkujícím automobilům, bývá důsledkem prostorových omezení, kdy orgány odpovědné za plánování a výstavbu silnic nemají na komunikacích k dispozici dostatek prostoru, aby zajistily požadovanou šířku a odstup. Stejně tak ale může jít o problém plánování a projektování infrastruktury, kdy je infrastruktura pro cyklisty úzká jen kvůli předpokládanému počtu cyklistů – uživatelů, a to navzdory dostatečnému prostoru, který mají projektanti k dispozici. Tento problém někdy nastává v zemích, kde tradičně jezdí na kole málo lidí a kde bývají jednosměrné cyklostezky změněny na obousměrné (4).

## O jak velký problém se jedná?

Přesné údaje o dopravních nehodách cyklistů, ke kterým došlo kvůli příliš úzké infrastruktuře, v podstatě nejsou k dispozici. Existuje však zpráva z Holandska (9), která na základě údajů získaných od hospitalizovaných obětí 148 dopravních nehod cyklistů uvádí, že v 18 % dopravních nehod došlo k nárazu řidiček dvou jízdních kol a v 11 % případů šlo o protijedoucí cyklisty. Z toho vyplývá, že dopravní nehody cyklistů lze poměrně často připsat na vrub omezené šířce cyklostezky. Kromě toho velký podíl dopravních nehod cyklistů především ve městech tvoří ty, které jsou způsobeny nárazem do otevřených dveří auta z důvodu nedostatečného prostoru mezi cyklistickou infrastrukturou a podélně zaparkovanými automobily; v některých severoamerických městech tento typ nehody dokonce patří mezi nejčastější střety mezi cyklistou a motorovým vozidlem (1); ve Vídni v roce 2015 se 12 % dopravních nehod cyklistů, během kterých došlo ke zranění člověka, stalo právě při střetu cyklisty s otevřenými dveřmi auta (8).

V německé analýze (7) dopravních nehod cyklistů na povinných a doporučených cyklopruzích bylo zjištěno, že na užších úsecích (povinné méně než 1,85 m, doporučené méně než 1,5 m) byla nehodovost cyklistů vyšší než na širších a nehodovost na cyklopruzích přilehlých k parkovacím pruhům pro auta byla čtyřikrát větší než na cyklopruzích mimo parkovací pruhy.

## Příklady



*Příliš úzká infrastruktura pro cyklisty v podjezdu na trase EuroVelo 9, Rakousko [11]*



*Podélně zaparkovaná auta v těsné blízkosti cyklistické infrastruktury na trase EuroVelo 6, Rakousko [12]*

## Přehled souvisejících řešení

## ŘEŠENÍ

- » Strategie
- » Princip plánování
- » Křižovatky a přejezdy
- » Kruhové objezdy
- » Podjezdy a nadjezdy
- » Typ infrastruktury: smíšená s motorovou dopravou a/nebo s chodci
- » Oddělená cyklostezka

## Reference a odkazy

1. DutchReach (2021). Dooring Statistics & Measurement Issues. In: <https://www.dutchreach.org/dooring-problem-prevalence/>
2. Hull, A. & O'Holleran (2014). Bicycle infrastructure: can good design encourage cycling? *Urban, Planning and Transport Research*, Vol. 2(1). psp. 369-406.
3. Lawrence, B.M., Oxley, J.A., Logan, D.B., Stevenson, M.R. (2018). Cyclist exposure to the risk of car door collisions in mixed function activity centers: A study in Melbourne, Australia. *Traffic Injury Prevention*, pp. S164-S168.
4. Methorst, R., Schepers, P., Kamminga, J., Zeegers, T., Fishman, E. (2017). Can cycling safety be improved by opening all unidirectional cycle paths for cycle traffic in both directions? A theoretical examination of available literature and data. *Accident Analysis & Prevention*, 105, pp. 38-43.
5. Nabavi Niaki, M., Wijnhuizen, 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>
6. Schimek, P. (2018). Bike lanes next to on-street parallel parking. *Accident Analysis and Prevention*, 2018, pp. 74-82.
7. Schreiber, M. & Beyer, O. (2021). Safety and Usability of Mandatory and Advisory Cycle Lanes. *Proceedings of the International Cycling Safety Conference*, 10.-12.11.2021, Lund, Sweden.  
In: [https://www.icsc-2021.net/wp-content/uploads/Full%20papers/ICSC\\_2021\\_Full\\_paper\\_final\\_5.pdf](https://www.icsc-2021.net/wp-content/uploads/Full%20papers/ICSC_2021_Full_paper_final_5.pdf)
8. Statistics Austria (2016). Road accident statistics. Federal Institution Statistics Austria. Analysis by Austrian Road Safety Board (KFV), Vienna, 2016.
9. Van der Horst, A. R. A., de Goede, M., de Hair-Buijssen, S., Methorst, R. (2014). Traffic conflicts on bicycle paths: A systematic observation of behaviour from video. *Accident Analysis & Prevention*, 62, pp. 358-368.
10. Van Weelderden, A.J. (2020). Relations between the obstacle space of cycling infrastructure and bicycle crashes: An analysis of Amsterdam. Master Thesis Delft University of Technology.  
In: <https://library.swov.nl/action/front/cardweb?id=345656>
11. SABRINA. Picture by FPZ
12. 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**