



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

# Organizační opatření

## Základní informace

Přesné definice organizačních opatření na podporu rozvoje cyklistiky a bezpečnosti cyklistů se sice mohou podle jednotlivých zdrojů lišit, obecně však lze shrnout, že organizační opatření jsou ta, jejichž implementace nevyžaduje žádné výrazné investice do infrastrukturních projektů. (1) definuje následující příklady právních a organizačních opatření:

- » Časová okna pro nákladní dopravu a zásobování ve městech
- » Možnost přepravy jízdních kol ve vlacích, tramvajích a autobusech
- » Menší maximální povolená rychlost v intravilánu (např. Graz), Zóny 30
- » Pravidla pro parkování v jednotlivých oblastech
- » Vymáhání pravidel pro parkování
- » Plány řízení mobility

Tato a podobná organizační opatření mohou celkově zlepšit podmínky pro cyklisty i jejich bezpečnost. V následujících kapitolách jsou popsána některá z organizačních opatření, která pomáhají řešit problémy související s cyklistikou: Zóny 30 km/h v kombinaci s různými prostředními v ulicích a také dalšími opatřeními na zklidnění dopravy, přístup ke službám veřejné dopravy, opatření týkající se parkování vozidel.

## Zóny 30 km/h




V případě, že stejný dopravní prostor sdílí několik různých účastníků provozu, je nutné věnovat větší úsilí tomu, aby byla zajištěna dostatečná míra bezpečnosti všech. Jedním z populárních opatření je zóna s maximální rychlostí 30 km/h, nebo dokonce méně (20 km/h nebo rychlost chůze). Zavádění těchto zón je přínosné z hlediska prostředí v ulicích i sociální percepce. (1)

Správně koncipovaná Zóna 30 má obecně pozitivní vliv na bezpečnost silničního provozu, protože rychlost 30 km/h výrazně snižuje riziko smrtelného úrazu při nehodě. Opatření, jejichž cílem je zvýšit bezpečnost prostřednictvím zavádění zón a dopravních komunikací s maximální rychlostí 30 km/h, se musí zaměřit na snižování rychlosti, např. zajistit vhodné uspořádání zóny a kde je to nutné, i vymáhat stanovená pravidla. (3)

### Charakteristika

Opatření	Náklady	Životnost	Účinnost
Zóna 30 km/h [2, 4]	€-€€	🕒🕒🕒	🚲🚲🚲

### Přínosy implementace

	Pozitivní vliv na bezpečnost silničního provozu
	Příjemnější prostředí v ulicích měst
	Pozitivní sociální percepce

### Přehled souvisejících problémů

#### RIZIKA

- » Problémy na síti
- » Rozdílné rychlosti ve smíšeném prostoru pro chodce, elektrokoběžky atd.
- » Rozdílné rychlosti ve smíšeném prostoru s motorovou dopravou

## Reference a odkazy

1. Institute for Social-Ecological Research (2021). Handbook On Cycling Inclusive Planning And Promotion. In: [https://mobile2020.eu/fileadmin/Handbook/M2020\\_Handbook\\_EN.pdf](https://mobile2020.eu/fileadmin/Handbook/M2020_Handbook_EN.pdf)
2. Lindenmann, H.P. (2005), The effects on road safety of 30 kilometer-per-hour zone signposting in residential districts. Institute of Transportation Engineers. ITE Journal, 75(6), 50.
3. SWOV (2018). 30 km/h zones. SWOV Fact sheet. In: <https://www.swov.nl/en/facts-figures/factsheet/30-kmh-zones>
4. Bassani M., Rossetti L., Catani L. (2020). Traffic accident pattern modification as a result of a 30 km/h zone implementation. A case study in Turin (Italy). Transportation research procedia, 45, 402-409.

## Dosažitelnost stanic veřejné dopravy

Vhodná kombinace jízdy na kole a jízdy vlakem nebo autobusem umožní cyklistům prodloužení trasy jízdy. Spádová oblast autobusové nebo vlakové stanice se v případě cyklisty rozšiřuje na 4 až 5 km. Nejběžnějším způsobem, jak přepravovat jízdní kola veřejnou dopravou, jsou některé typy zařízení, které umožní uložit jízdní kolo ve voze. Vlakové vagóny mohou podle konstrukce převážet až 12 jízdních kol, což je důležité zejména v oblastech podél dopravních koridorů, hojně využívaných k dojíždění. (2)

Úspěšné integrování služeb veřejné dopravy a cyklistické sítě přináší značné benefity oběma způsobům dopravy, které se vzájemně vhodně doplňují a jsou ideálními články v řetězci dopravy tzv. od dveří ke dveřím. V Nizozemsku například 40 % cestujících vlakem přijíždí na nádraží na kole a asi 10 % cestujících vlakem pokračuje v další cestě na kole. K autobusu pak přijíždí na kole 14 % cestujících. (1)


## Charakteristika

Opatření	Náklady	Životnost	Účinnost
Veřejná doprava	€ – € €	🕒 🕒 🕒	🚲 🚲 🚲

## Přínosy implementace

	<b>Podpora cyklistiky díky výrazně většímu počtu dostupných destinací</b>
---	---

## Problémy implementace

	V případě, že ve zvoleném dopravním prostředku není místo pro jízdní kolo, stává se cesta hůře proveditelnou
	V době dopravní špičky je přeprava jízdních kol často zakázána

## Příklady



*Vlak v Chorvatsku – zóna se sklápěcími sedadly poblíž vstupních dveří slouží jako místo pro uložení jízdních kol [3]*



*Lodní přeprava na chorvatské ostrovy většinou umožňuje přepravu jízdních kol [4]*

## Přehled souvisejících problémů

## RIZIKA

» Problémy na síti

## Přínosy implementace

1. Institute for Social-Ecological Research (2021): Handbook On Cycling Inclusive Planning And Promotion. In: [https://mobile2020.eu/fileadmin/Handbook/M2020\\_Handbook\\_EN.pdf](https://mobile2020.eu/fileadmin/Handbook/M2020_Handbook_EN.pdf)
2. [https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user\\_upload/tx\\_tevprojects/library/file\\_1630597001.pdf](https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/tx_tevprojects/library/file_1630597001.pdf)
3. <https://www.tportal.hr/pedaliranje/clanak/konacno-vlak-koji-voli-bicikle-uzitak-na-liniji-zagreb-sisak-20150424>
4. <https://www.rogjoma.hr/hr/blog/bicikl-trajekt-najjeftinija-opcija/>

## Opatření týkající se parkování vozidel




Jedním ze způsobů, jak cyklistům zajistit bezpečnější podmínky, je implementace určitých postupů v oblasti politiky, designu a konfigurace parkování motorových vozidel. Omezení počtu parkovacích míst pro auta je jednou z vhodných možností, jak snížit riziko srážky mezi cyklistou a autem, které vjíždí na parkovací místo nebo z něj vyjíždí, a také mezi cyklistou a pasažérem vozidla, který nastupuje do auta nebo z něj vystupuje. Úplné zrušení nebo alespoň omezení parkovacího pruhu pro auta umožňuje získat funkční prostor pro cyklistickou infrastrukturu, např. cyklopruh, a také zlepšit rozhledové poměry na dopravní komunikaci, což je užitečné především na úsecích, kde se nachází větší počet frekventovaných vjezdů nebo kolizních míst. (2)

Analýza, kterou provedli v (3), ukazuje jasnou souvislost mezi přítomností parkovacích míst na ulici a rizikem dopravní nehody. Výsledky upravené analýzy poměru šancí však byly významné pouze v případě hlavních ulic bez parkujících aut a cyklistické infrastruktury. Z analýzy vyplynulo, že jízda na kole po hlavní ulici bez parkujících aut a bez cyklistické infrastruktury znamená statisticky významný pokles rizika zranění o 37 % ve srovnání s jízdou na stejném typu dopravní komunikace, na které však parkují auta.


## Charakteristika

Opatření	Náklady	Životnost	Účinnost
Omezení parkovacích míst pro auta	€ € €	🕒 🕒 🕒	🚲 🚲 🚲

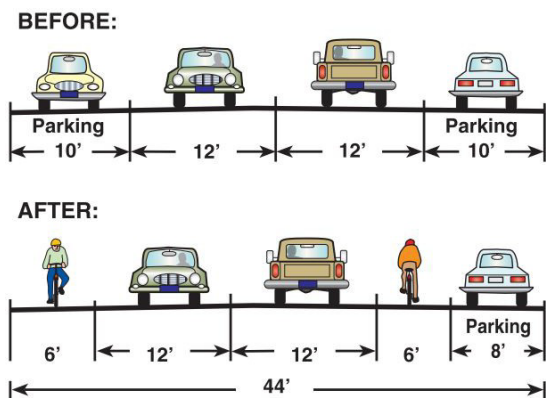
## Přínosy implementace

	Snížení počtu kolizí cyklistů, které nějakým způsobem souvisí se zaparkovanými auty
	Víc prostoru pro cyklistickou infrastrukturu
	Lepší rozhledové poměry na dopravní komunikaci

## Problémy implementace

	Zrušené parkovací pruhy mohou způsobit zvýšení rychlosti motorové dopravy
---	---

## Příklady



Průřez dopravní komunikací, na které byl z jedné strany odstraněn parkovací pruh pro auta, aby mohl vzniknout cyklopruh. (4)



Zadní parkování pod úhlem s vyznačeným koridorem pro cyklisty – USA (2)

## Přehled souvisejících problémů

### RIZIKA

» Úzká infrastruktura

## Reference a odkazy

1. Institute for Social-Ecological Research (2021). Handbook On Cycling Inclusive Planning And Promotion. In: [https://mobile2020.eu/fileadmin/Handbook/M2020\\_Handbook\\_EN.pdf](https://mobile2020.eu/fileadmin/Handbook/M2020_Handbook_EN.pdf)
2. [http://www.pedbikesafe.org/BIKESAFE/countermeasures\\_detail.cfm?CM\\_NUM=5](http://www.pedbikesafe.org/BIKESAFE/countermeasures_detail.cfm?CM_NUM=5)
3. Teschke, K., Harris, M. A., Reynolds, C. O. O., Winters, M. , Babul, S., Chipman, M., Cusimano, M.D., Brubacher, J. R. , Hunte, G., Friedman, S. M., Monro, M., Shen, H. Vernich, L., Cripton, P. A. (2012). Route Infrastructure and the Risk of Injuries to Bicyclists: A Case-Crossover Study. American journal of public health, 102(12), pp. 2336-2343.
4. Oregon Department of Transportation (2011). Oregon Bicycle And Pedestrian Design Guide. In: [https://www.oregon.gov/odot/Engineering/Documents/RoadwayEng/HDM\\_L-Bike-Ped-Guide.pdf](https://www.oregon.gov/odot/Engineering/Documents/RoadwayEng/HDM_L-Bike-Ped-Guide.pdf)

**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

Copyright ©2022



**SABRINA: No fears about safety on two wheels.**

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