



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

Oddělené cyklostezky

Základní informace

Průzkumy zaměřené na vliv využití půdy, územního plánování a sítě na nehodovost cyklistů (1) ukazují, že cyklistická infrastruktura, která odděluje cyklisty od motorové dopravy, vytváří pro cyklisty bezpečnější prostředí i větší pocit jejich vlastní bezpečnosti. Možnost využít infrastrukturu oddělenou především od infrastruktury pro motorová vozidla výrazně snižuje počet dopravních nehod i míru stresu.

Nejběžnějším typem oddělené infrastruktury pro cyklisty je oddělená cyklostezka. (2) Ji definuje jako: infrastruktura určená výhradně pro cyklisty, bývá umístěna na vozovce nebo přímo vedle ní a je fyzicky oddělená nějakým vertikálním prvkem od jízdnic pro motorovou dopravu. Odděleným cyklostezkám se jinak říká „chráněné cyklopruhy“. (2)

Oddělené cyklostezky mohou být jednosměrné i obousměrné. Na křižovatkách mohou být sloučeny s odbočující automobilovou dopravou, nebo nadále zůstat plně oddělené. Bývají umístěny jak na úrovni chodníku, tak na úrovni vozovky. Od chodníku či vozovky mohou být také odděleny parkovacím pruhem, vyvýšeným obrubníkem, sloupky, vegetací a řadou dalších prvků. (2)

Oddělené cyklostezky mají potenciál zvýšit bezpečnost všech účastníků silničního provozu, především tam, kde jsou součástí celkové koncepce opatření na zklidnění dopravy. Kromě toho mají potenciál přitáhnout k cyklistice i další uživatele a zvýšit podíl cyklistiky na dělbě přepravní práce. Jejich bezpečný design může být atraktivní i pro méně zdatné cyklisty, ve výsledku tak lze dosáhnout větší diverzity mezi cyklisty, pokud jde o věk, pohlaví i fyzickou zdatnost. Vyšší podíl cyklistů mezi lidmi dojíždějícími do práce, na úřady, do obchodu nebo na návštěvu je současně jedním z řešení problémů s dopravními zácpami a dalších cílů v oblasti veřejné politiky. (2)



Jaké problémy lze takto řešit

Oddělené cyklostezky a automobilovou dopravu odděluje fyzická bariéra a díky této koncepci se cyklisté cítí bezpečněji. To může být atraktivní i pro méně zdatné cyklisty. (3)

Oddělená infrastruktura má celou řadu benefitů – jde o vyhrazený a chráněný prostor pro cyklisty, kteří se zde i subjektivně cítí příjemněji a bezpečněji. Pokud jde o vliv na objektivní bezpečnost cyklistů, oddělené cyklostezky či cyklopruhy mohou snížit úrazovost až o 28 %. (4)

Vzdálenost a fyzická bariéra snižují riziko i obavy ze srážky s motorovým vozidlem, a nejen to – nižší je ve srovnání s neoddělenou cyklistickou infrastrukturou i riziko nárazu cyklisty do otevřených dveří automobilu.




Budování vyvýšených cyklostezek přispělo k mírnému snížení celkového počtu dopravních nehod a zranění cyklistů na úsecích mezi křižovatkami o 4 %, resp. 10 %. (5)

Tento typ infrastruktury je vhodný především na dopravních komunikacích s vyšším objemem a rychlostí motorové dopravy, kde cyklisté kvůli těmto podmínkám nemohou jet bezpečně v provozu na vozovce. Jednosměrná infrastruktura by měla mít minimální šířku 2 m. (6)





Charakteristika

Opatření	Náklady	Životnost	Účinnost
Oddělená cyklostezka [7, 8]	€€€	⌚⌚⌚	🚲🚲🚲

Přínosy implementace

	Větší bezpečnost cyklistů
	Nižší riziko zranění v případě nehody
	Větší počet potenciálních uživatelů díky větší bezpečnosti a pohodlí

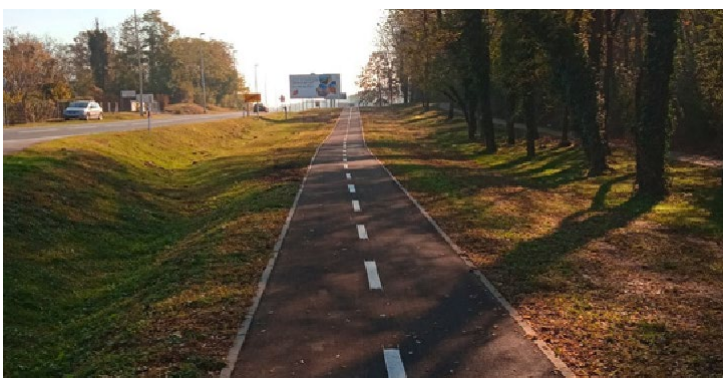
Problémy implementace

	V některých případech vysoké implementační náklady
	Nedostatek prostoru v intravilánech
	Omezení počtu nadzemních parkovacích míst pro auta
	Údržba (zametání a odklizení sněhu)

Příklady :



Oddělená cyklostezka ve Vídni, Rakousko [9]



Oddělená cyklostezka na trase EuroVelo 6, Chorvatsko, blízko Vukovaru. [10]

Přehled souvisejících problémů

RIZIKA

- » Úzká infrastruktura
- » Rozdílné rychlosti ve sdíleném prostoru s chodci, elektrokoloběžkami atd.
- » Rozdílné rychlosti ve sdíleném prostoru s motorovou dopravou

Reference a odkazy

1. Kaplan, S. & Prato, C. G. (2015). A Spatial Analysis of Land Use and Network Effects on Frequency and Severity of Cyclist–Motorist Crashes in the Copenhagen Region. *Traffic injury prevention* 16(7), pp. 724–731
2. Federal Highway Administration (2015). *Separated Bike Lane Design and Planning Guide*
3. Pucher J. & Buehler R. (2016). Safer Cycling Through Improved Infrastructure. *American Journal of Public Health*, 106(12), pp. 2089-2091.
4. Lusk A.C., Furth P.G., Morency P., Miranda-Moreno L.F., Willett W.C., Dennerlein J.T. (2015). Risk of Injury for Bicycling on Cycle Tracks Versus in the Street. *Injury prevention*, 17(2), pp. 131-135.
5. Jensen U.S., Rosenkilde C., Jensen N. (2006). Road Safety and Percieved Risk of Cycle Facilities in Copenhagen. Presentation to AGM of ECF, pp. 1-9
6. PRESTO - Promoting cycling for everyone as a daily transport mode (2012). Cycle Tracks. Implementation Fact Sheet. In: http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/02_PRESTO_Infrastructure_Fact_Sheet_on_Cycle_Tracks.pdf
7. Bushell M.A., Poole B.W., Zegeer C. V., Rodriguez D.A. (2013). *Costs for Pedestrian and Bicycle Infrastructure Improvements*
8. NACTO (2011). *Urban Bikeway Design Guide*
9. [http://cyclingchristchurch.co.nz/wp-content/uploads/2015/07/Vienna%20\(111\).JPG](http://cyclingchristchurch.co.nz/wp-content/uploads/2015/07/Vienna%20(111).JPG)
10. Vukovar municipality (photograph available upon request)

Publisher & Media Owner: SABRINA Project Partners

Contact: Mrs. Olivera Rozi, Project Director, European Institute of Road Assessment –

EuroRAP | olivera.rozi@eurorap.org | www.eira-si.eu

Graphic Design: Identum Communications GmbH, Vienna | 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