

Cykloopatření mají smysl, potvrzuje výzkum

16.2.2023 - | Magistrát hlavního města Prahy

„V posledních čtyřech letech jsme v Praze zaváděli různé typy cykloopatření. Tyto kroky měly řadu odpůrců, kteří argumentovali, že se zvýší počet nehod, ale opak byl pravdou. Ze statistiky nehodovosti vyplývá, že jsme naopak dosáhli zvýšení bezpečnosti pro všechny účastníky silničního provozu,“ říká Adam Scheinherr, náměstek primátora pro oblast dopravy.

Přestože se cyklistická infrastruktura průběžně zlepšuje, stále není dostatečná. V řadě evropských zemích je cyklistika jako způsob dopravy po městě samozřejmostí již delší dobu a města ji pro její přínosy v oblasti mobility obyvatel intenzivně podporují. I Praha v posledních čtyřech letech začala více budovat infrastrukturu, která by cyklistům pohyb po městě usnadnila a snížila riziko dopravní nehody.

V Praze se v posledních letech stále častěji objevují nejrůznější cyklistická opatření, tzv. „šitá na míru“ možnostem města a potřebám občanů. Ať již v podobě vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty, nebo tzv. „ochranného“ jízdního pruhu pro cyklisty, společného pruhu pro autobusy, vozidla integrovaného záchranného systému, taxi a cyklisty, anebo piktogramového koridoru či tzv. cykloobousměrky.

Cílem Prahy je, aby dopravní prostor byl bezpečný pro všechny uživatele. Magistrát hlavního města Prahy zajímalo, jak bezpečná jsou integrační opatření pro cyklisty, a proto zadal zpracování výzkumu, i když jeho zpracování nebylo jednoduché pro omezené množství dat z důvodu nezbytnosti existence časových řad vývoje nehodovosti ve sledovaných lokalitách. Cílem bylo zjistit, zda má význam tuto infrastrukturu dále zřizovat.

Výzkum „Bezpečnost jízdy na kole podle typu infrastruktury“ zpracovaný Mgr. Michalem Šindelářem v roce 2022 prověřil 197 kilometrů úseků, na kterých bylo mimo jiné ujetu 34,4 milionu osobokilometrů na kole.

Výsledek je jednoznačný: přítomnost cyklistické infrastruktury zvyšuje bezpečnost, a to nejen cyklistů. Výzkum ale také ukázal, že se počet dopravních nehod na jednotlivých úsecích, které dlouhodobě sledoval, výrazně liší podle typu řešení.

Sedmkrát až dvanáctkrát bezpečnější jsou samostatné stezky fyzicky oddělené od ostatního provozu než uliční úseky, na nichž cyklistická infrastruktura zcela chybí. Další opatření také pomáhají, i když mají nižší přínos.

Jakákoliv integrační opatření stále výrazně zvyšují bezpečnost oproti úplné absenci cykloopatření. V mezikřižovatkových úsecích nejvíce zvyšují bezpečnost vyhrazené cyklopruhy a to dvakrát. Ochranné cyklopruhy 1,8krát a piktokoridory zvyšují bezpečnost 1,3krát. Integrační opatření mají smysl tam, kde nelze realizovat tu nejlepší možnou variantu.

Výzkum také jednoznačně potvrdil, že komplexně pojatá úprava dopravního značení, včetně cyklointegrace, zvyšuje bezpečnost a poukázal na řešení, která bezpečnosti příliš neprospěla. Jsou to především aplikace dopravního značení, které se objevily zpravidla před rokem 2016. Nové aplikace, dle výsledků, vedly k prokazatelnému snížení celkové nehodovosti. Starší opatření jsou tedy adepthem na revizi a další úpravu. Velkou pozornost si zaslouží i řešení, kde jsou vynechána opatření v křižovatkách.

Další výzkum, který byl rozšířen o sledování pouze cyklopruhů, výzkumná zpráva „Cyklopruhy a celková nehodovost před a po jejich zřízení“, Mgr. Michal Šindelář, 2022 potvrdila, že cyklopruhy, jako nejvíce diskutované dopravní opatření, nemají negativní vliv na celkovou nehodovost. V roce 2021 bylo v Praze evidováno celkem 17 492 nehod, z toho bylo s účastí jízdního kola zaznamenáno 287 nehod (1,64 %). To znamená, že 98,3 % dopravních nehod se tedy odehraje bez přítomnosti cyklisty.

Z výzkumu vyplynulo, že v Praze bylo do května 2022 vyznačeno 69 km vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty. Data, potřebná pro ověření jejich vlivu na celkovou nehodovost, byla k dispozici pro 17 km z nich. Z podrobnější analýzy jednotlivých úseků pak vyplynulo, že mnohem významnější vliv na nehodovost, než samotné doplnění cyklopruhu měla změna dopravního značení jako jeden celek. Tedy zda došlo ke zlepšení rozhledových poměrů v křižovatkách, zavedení parkování atd. Praha zaměří svou pozornost také na úseky, kde je nadále potřeba zvyšovat bezpečnost a na které právě upozornil výzkum.

I když cyklostezka pro cyklistu bude vždy etalonem bezpečí, tak už pouhé namalování cyklopruhu na výpadovou komunikaci zajistí, že po ní cyklista ujede bez nehody dvojnásobnou vzdálenost než po zcela průměrné ulici bez cykloopatření. Celkovou nehodovost na úseku, nehledě na zřízení cyklopruhu ovlivňují křižovatky s nedostatečnou nebo nevhodnou místní úpravou. Současně platí, že zřízení cyklopruhu nezvyšuje celkovou nehodovost na dané komunikaci.

Stejně tak bezpečný je legální protisměrný provoz cyklistů v jednosměrných komunikacích. Jako zásadní se však jeví realizovat cyklistická opatření průběžně křižovatkovými úseky, jelikož v nich nehodovost skokově roste a opatření jsou zde proto nejpotřebnější.

Přestože výzkum sledoval jen vybraný počet silničních úseků v hlavním městě Praze a pracoval s daty za dobu 6 let, jeho výsledky jednoznačně prokazují, že správné budování cyklistické infrastruktury má i v hlavním městě Praze velký smysl, protože zásadně snižuje množství nehod s účastí cyklistů.

https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/cykloopatreni_maji_smysl_potvrzuje.html