

B. VYUŽITÍ VYBRANÝCH NOVĚ POSTAVENÝCH CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ A UŽÍVÁNÍ CYKLISTICKÝCH PŘÍLEB

Ing. Jiří Čarský, Ph.D. (Duben 2007)

Pokud chceme modelovat rozvoj cyklistické infrastruktury, je nutné zhodnotit prospěšnost a využitelnost realizovaných cyklistických komunikací a prokázat jejich prospěšnost. Jedním z kroků je pořízení dnes většinou stále chybějících statistických údajů o cyklistické dopravě, které se budou v budoucnosti pravidelně monitorovat a aktualizovat. Proto byl proveden rozbor využitelnosti a prospěšnosti vybraných nově postavených cyklistických komunikací, který byl založen na zjištění intenzit cyklistické dopravy na 20 vybraných cyklistických komunikacích v typickém pracovním dni a v typickém rekreačním dni. Součástí získaných informací jsou i o používání cyklistických příleb v posuzovaných lokalitách.

Sledované charakteristiky a termíny provádění průzkumů

Při prováděných průzkumech byly za účelem získání výše uvedených poznatků sledovány a zaznamenávány u projíždějících cyklistů následující veličiny nebo charakteristiky:

- intenzita projíždějících cyklistů (zaznamenána v 15 minutových intervalech)
- směr jízdy cyklistů
- pohlaví a věk projíždějících cyklistů (věk projíždějících cyklistů byl rozdělen do 4 kategorií)
- počasí (cílem bylo sčítat cyklisty za pokud možno co nejvíce příznivých a zároveň podobných klimatických podmínek v pracovní a volný den s tím, že byla snaha o zjištění maximálního využívání posuzovaných úseků, a proto se většina průzkumů konala za podmínek klimaticky příznivých pro cyklistickou dopravu)
- používání cyklistických příleb

Termíny sčítání byly u každé lokality vždy voleny tak, aby byly vyloučeny možné extrémní vlivy (například okrajové části pracovního týdne, letní prázdniny a zimní měsíce) dopravního chování obyvatelstva na intenzity cyklistické dopravy, získané hodnoty by tedy reprezentovat typický pracovní den a typický volný den (mimo hlavní letní prázdniny) v období klimaticky příznivém pro cyklistickou dopravu. Na základě výše uvedených vstupních zásad se v každé lokalitě prováděl průzkum ve dvou různých termínech:

- 1 typický pracovní den (doba sčítání byla až na výjimky zpravidla celkem 8 hodin):
 - sčítání probíhalo v době očekávané špičky pracovního dne v časových intervalech (až na výjimky) 7:00 – 9:30 a 13:30 – 19:00
 - pro vyloučení vlivu hlavních letních prázdnin na pravidelnou dojížděku do zaměstnání nebo do škol a zároveň pro zohlednění příznivých klimatických podmínek byly termíny voleny v měsících květen, červen, září nebo říjen
 - pro vyloučení možných extrémů na okraji pracovního týdne probíhaly průzkumy vždy ve dnech, na které nenavazuje den pracovního volna, den pracovního klidu ani státní svátek (vždy tuto podmínku splnily dny úterý, středa nebo čtvrtek)
- 1 typický volný (nepracovní) den (doba sčítání byla až na výjimky celkem 8 hodin):
 - sčítání probíhalo během celého dne v době očekávaného nejvyššího rekreačního provozu vždy (až na výjimky) v uceleném časovém intervalu 10:00 – 18:00
 - s ohledem na možnosti dosažení maximálních intenzit rekreační cyklistické dopravy byly pro sčítání ve volném (nepracovním) dni stanoveny červen, červenec, srpen nebo září (výjimečně říjen)
 - podmínky pro sčítání intenzit rekreační cyklistické dopravy nelépe splňují všechny dny pracovního volna (soboty) a dny pracovního klidu (neděle a státní svátky)

Konkrétní termíny sčítání intenzit cyklistů v jednotlivých lokalitách včetně rozložení lokalit v jednotlivých krajích České republiky ukazuje tabulka 1.

Lokality a kritéria pro jejich výběr

Výše popsané průzkumy byly prováděny na cyklistických komunikacích (ve 2 případech na cyklistických trasách s plánovanou výstavbou cyklistické komunikace nebo s navazující cyklistickou komunikací) celkem ve 20 různých lokalitách, které byly vybírány podle následujících kritérií:

- cyklistická komunikace v dané lokalitě získala dotaci na realizaci nebo rekonstrukci v letech 2002 – 2004

- lokality vybrané podle předcházejícího kritéria byly navíc záměrně doplněny o 3 lokality s vyhrazeným jízdním pruhem pro cyklisty, neboť cílem sčítání bylo rovněž prokázání přínosu tohoto typu cyklistické komunikace k bezpečnosti cyklistické dopravy vzhledem k dosahovaným intenzitám (v případě, kdy je vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty jediným technicky možným řešením komunikace pro cyklisty v daném úseku, je jeho alternativou jízda stejného množství cyklistů s motorovou dopravou ve společném jízdním pruhu, nebo jízda se zajišťkou, což nemusí být pro cyklistu atraktivní a může to vést k volbě jiného, zpravidla motorového, způsobu dopravy)
- snaha o rovnoměrné rozmístění lokalit po celé České Republice (zastoupeny až na 1 výjimku všechny kraje) – viz tabulka 1
- zastoupení všech základních typů cyklistických komunikací

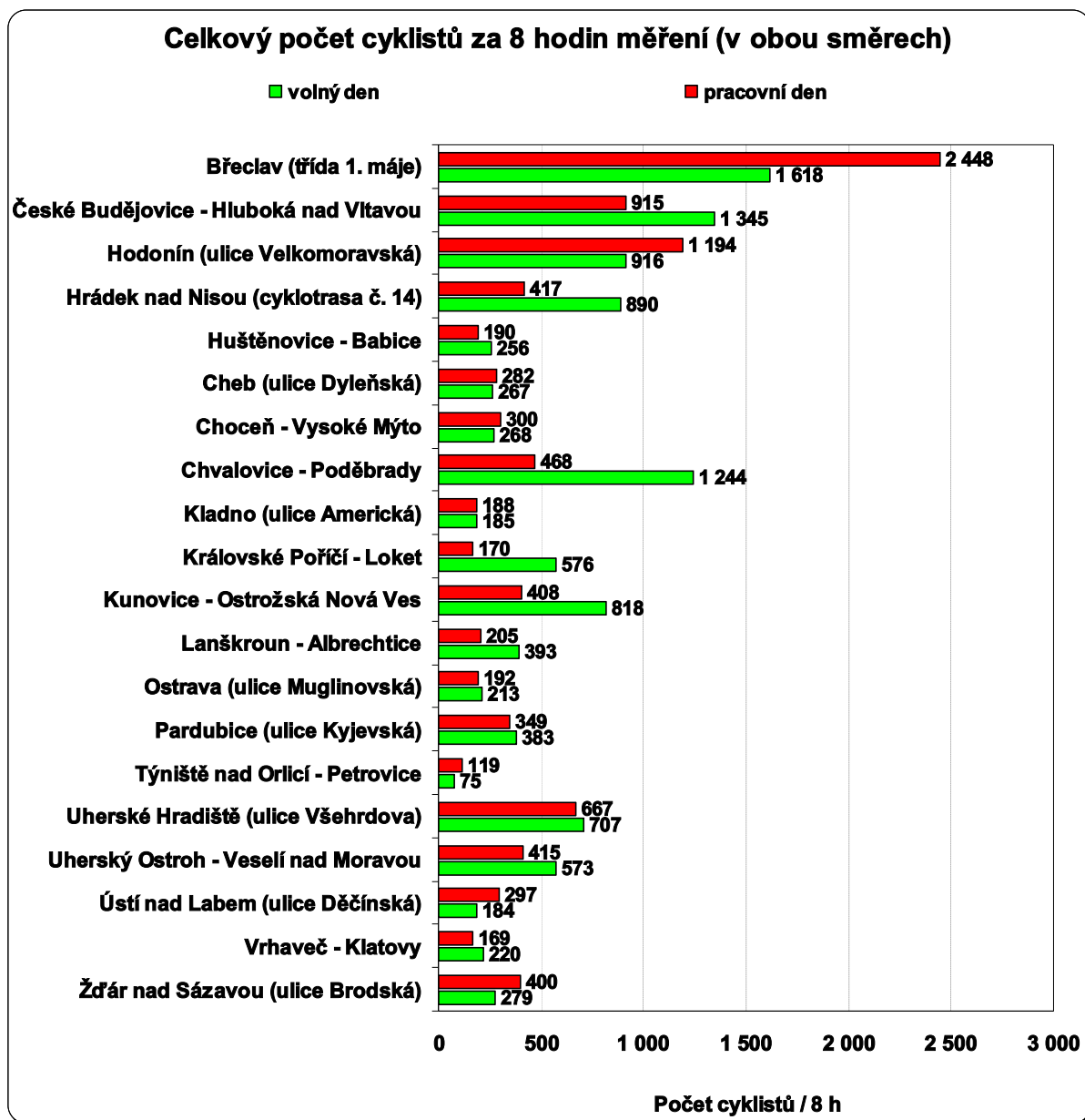
Termíny sčítání intenzit cyklistů v jednotlivých lokalitách			
kraj	úsek cyklistické komunikace	termín měření	
		pracovní den	volný den
B – Jihomoravský	Břeclav (třída 1. máje)	středa 22.09.2004	sobota 19.06.2004
	Hodonín (ulice Velkomoravská)	úterý 14.09.2004	
C – Jihočeský	České Budějovice – Hluboká nad Vltavou	úterý 28.06.2005	neděle 03.10.2004
E – Pardubický	Choceň – Vysoké Mýto	středa 16.06.2004	sobota 25.06.2005
	Lanškroun – Albrechtice		sobota 16.07.2005
	Pardubice (ulice Kyjevská)		
H – Královéhradecký	Týniště nad Orlicí – Petrovice		sobota 25.06.2005
J – Vysočina	Žďár nad Sázavou (ulice Brodská)	čtvrtek 01.09.2005	sobota 20.08.2005
K – Karlovarský	Cheb (ulice Dyleňská)	úterý 21.06.2005	neděle 19.06.2005
	Královské Poříčí – Loket		
L – Liberecký	Hrádek nad Nisou (cyklotrasa č. 14)	středa 22.06.2005	sobota 18.06.2005
P – Plzeňský	Vrhavěč – Klatovy	čtvrtek 12.10.2006	neděle 19.06.2005
S – Středočeský	Chvalovice – Poděbrady	středa 19.10.2005	neděle 18.09.2005
	Kladno (ulice Americká)	úterý 28.06.2005	sobota 25.06.2005
T – Moravskoslezský	Ostrava (ulice Muglinovská)	středa 06.10.2004	sobota 09.10.2004
U – Ústecký	Ústí nad Labem (ulice Děčínská)	středa 15.09.2004	neděle 26.09.2004
Z – Zlínský	Huštěnovice – Babice	středa 14.09.2005	sobota 19.06.2004
	Kunovice – Ostrožská Nová Ves	čtvrtek 15.09.2005	
	Uherské Hradiště (ulice Všehrdova)	čtvrtek 22.09.2005	
	Uherský Ostroh – Veselí nad Moravou	úterý 07.09.2004	

Tabulka 1 – Termíny sčítání intenzit cyklistů v jednotlivých lokalitách

Informace o intenzitách cyklistické dopravy

První z posuzovaných charakteristik bylo zjišťování, zda dosažené naměřené intenzity převažují v pracovním nebo volném dni nebo jsou tyto hodnoty spíše vyrovnané, z čehož se dá usuzovat na možnou převládající funkci dané cyklistické komunikace. Pro převažování účelového charakteru (dopravní funkce) nebo rekreačního charakteru (rekreační funkce) dané cyklistické komunikace bylo stanoveno kritérium 30 %, o které musí

převažovat intenzita zjištěná za celé období sčítání mezi oběma dny sčítání (viz graf 1). V případě splnění předcházející podmínky je pak možné některé z lokalit považovat za cyklistické komunikace s účelovým charakterem provozu (s převažující dopravní funkcí) nebo s rekreačním charakterem provozu (s převažující rekreační funkcí).



Graf 1 – Celkový počet cyklistů ve sledovaném období (v obou směrech)

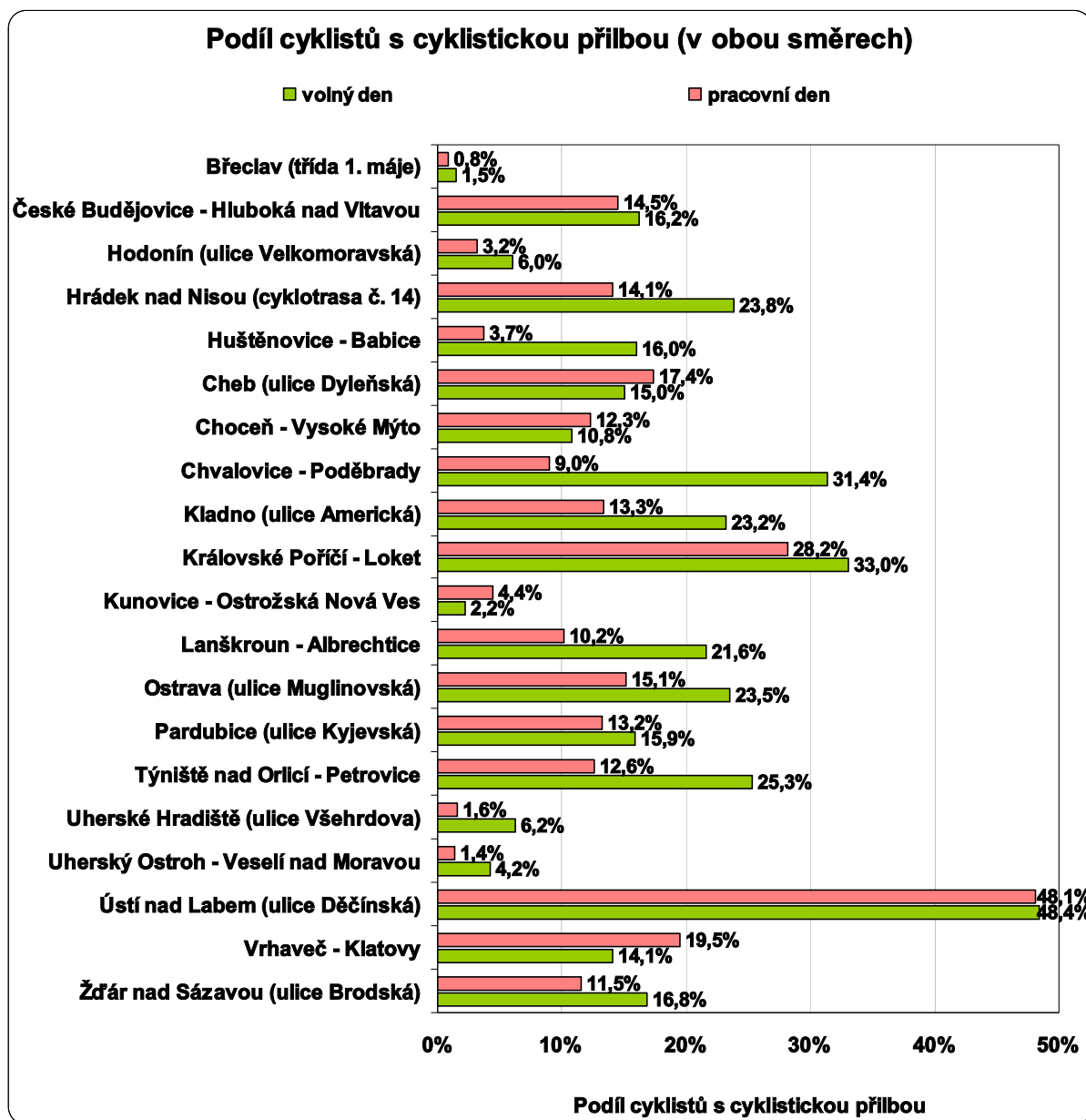
Účelový charakter provozu převažuje (intenzita dosažená ve sledovaném období pracovního dne převažuje o více než 30 % intenzitu ve sledovaném období v rámci volného dne – viz graf 1):

- Břeclav (třída 1. máje)
- Hodonín (ulice Velkomoravská)
- Ústí nad Labem (ulice Děčínská)
- Žďár nad Sázavou (ulice Brodská)

Rekreační charakter provozu převažuje (intenzita dosažená ve sledovaném období volného dne převažuje o více než 30 % intenzitu ve sledovaném období v rámci pracovního dne – viz graf 1):

- České Budějovice – Hluboká nad Vltavou
- Hrádek nad Nisou (cyklotrasa č. 14)

- Chvalovice – Poděbrady
- Královské Poříčí – Loket
- Kunovice – Ostrožská Nová Ves
- Lanškroun – Albrechtice
- Uherský Ostroh – Veselí nad Moravou
- Vrhavěč – Klatovy



Graf 2 – Podíl cyklistů s cyklistickou přilbou (v obou směrech) v posuzovaných lokalitách

Používání cyklistických přileb

Používání cyklistických přileb je jedním ze základních předpokladů bezpečné cyklistické dopravy zejména v případě méně zkušených cyklistů (s důrazem na děti školního a předškolního věku) a v případě jízdy cyklistů v blízkosti provozu motorové dopravy (ve vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty nebo společně s motorovou dopravou ve stejném jízdním pruhu). Z výše uvedených důvodů bylo v rámci prováděných průzkumů rovněž zjišťováno, jak cyklisté používají v jednotlivých lokalitách cyklistické přilby a zda míra tohoto chování má nějaký vztah k věkové skupině nebo pohlaví cyklisty, případně i k intenzitám cyklistické dopravy na těchto úsecích

zjištěných. Obecně pro všechny posuzované úseky cyklistických komunikací najednou lze vyvodit následující závěry (viz graf 2):

- nejvyšší míra užívání cyklistických přileb byla zjištěna v lokalitě „Ústí nad Labem (ulice Děčínská)“ v obou dnech měření – cyklistickou přilbu zde využívalo kolem 50 % (tuto hodnotu lze vzhledem k ostatním lokalitám považovat za extrémní)
- v dalších 7 posuzovaných lokalitách používalo cyklistickou přilbu přibližně 20 ~ 30 % cyklistů
- vyšší míra užívání cyklistických přileb byla obecně zaznamenána u rekreačního provozu (při sčítání provedeném ve volných dnech)

Vliv věku cyklistů na používání cyklistických přileb byl vyhodnocen v rámci následujících 4 věkových kategorií, do kterých byli projíždějící cyklisté během sčítání tříděni.

- věková skupina 0 – 14 let („děti“):
 - ve většině lokalit lze považovat míru používání cyklistických přileb u dětí za uspokojivou (zejména ve vztahu k ostatním věkovým kategoriím)
 - přilby používalo většinou 40 ~ 80 % cyklistů věkové kategorie 0 – 14 let
 - mírně vyšší užívání cyklistických přileb u dětí je u rekreačního provozu (v rámci průzkumů prováděných ve volných dnech)
- věková skupina 15 – 18 let („mladiství“):
 - ve srovnání s předchozí věkovou kategorií lze zde zaznamenat výrazný pokles
 - míra užívání cyklistických přileb u mladistvých většinou v posuzovaných lokalitách nepřesahuje 15 %
 - pouze ve 4 lokalitách byly zjištěny hodnoty využívání cyklistických přileb mezi 40 ~ 80 % (pouze u rekreačního provozu – při sčítání v rámci volného dne)
- věková skupina 19 – 59 let („dospělí“):
 - využívání cyklistických přileb u dospělých (ve věku přibližně mezi 19 a 59 lety) lze označit za naprosto nedostačující
 - ve většině lokalit byly cyklistické přilby používány pouze u 10 ~ 20 % cyklistů
 - typ provozu (rekreační nebo dopravní funkce posuzované cyklistické komunikace) nemá u této věkové kategorie na využívání cyklistických přileb vliv
- věková skupina přes 60 let („důchodci“):
 - cyklistické přilby u této věkové kategorie cyklistů prakticky nejsou používány
 - u 5 posuzovaných lokalit byla zjištěna míra používání cyklistických přileb přes 10 % (většinou u rekreačního provozu – v rámci sčítání volného dne)

V rámci posuzování vztahu mezi pohlavím sledovaných cyklistů a využíváním cyklistických přileb ve sledovaných lokalitách lze uvést pouze následující velmi obecné závěry:

- typ provozu (dopravní nebo rekreační funkce příslušné cyklistické komunikace) na užívání přileb podle pohlaví nemá žádný výrazný vliv
- ve většině lokalit lze pozorovat, že využívání cyklistických přileb mírně převažuje u mužů

Poslední z možných závislostí, které byly u posuzovaných lokalit porovnávány a zkoumány, byl vztah mezi dosaženými intenzitami cyklistické dopravy a užíváním cyklistických přileb:

- vyšší intenzita cyklistické dopravy spíše nemá prokazatelný pozitivní vliv na používání cyklistických přileb
- zejména u rekreační cyklistické dopravy (v rámci sčítání ve volných dnech) je užívání cyklistických přileb vyšší u lokalit s nižšími intenzitami cyklistické dopravy a naopak (tj. nižší užívání cyklistických přileb v lokalitách se zjištěnými relativně vysokými intenzitami cyklistické dopravy)