



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

Křižovatky a přejezdy: problémy při odbočení vlevo



Základní informace

Odbočování vlevo často pro cyklisty představuje náročnou až nebezpečnou situaci, protože se musí propojit s motorovou dopravou jedoucí zezadu a hledat vhodnou mezeru mezi protijedoucími vozidly. Tato situace může vyústit ve srážku cyklisty s motorovým vozidlem. Čím hustší je provoz a čím vyšší je rychlost motorové dopravy, tím větší riziko pro cyklistu. Nepříjemné jsou i velké a složité křižovatky, které cyklistovi odbočení znesnadňují a nutí ho k riskantním manévřům, například odbočení v okamžiku, kdy mezera není dostatečná. Studie naznačují, že tato problematická situace má podíl na alespoň malém počtu smrtelných nehod cyklistů.

O jaký problém se jedná a kde se vyskytuje?

Pro cyklisty může být odbočování vlevo na křižovatkách náročný až riskantní úkol, protože se velmi často musí promísit s motorovou dopravou jedoucí zezadu, a současně najít přijatelnou mezeru v proudu protijedoucích vozidel. Při těchto manévrech hrozí, že se cyklista s vozidlem srazí (2, 7). Obzvlášť náročné jsou tyto situace v hustém provozu a při vysokých rychlostech, tedy na křižovatkách s vyšší povolenou rychlostí, kde je pro cyklistu značně obtížné bezpečně splynout s vozidly jedoucími zezadu a najít dostatečně velkou mezeru pro odbočení (3, 6, 7, 10). Nanejvýš problematické jsou pro cyklisty rozsáhlé a složité křižovatky, před kterými je cyklopruh ukončen a cyklista se musí zařadit do proudu motorových vozidel, nebo dokonce přejet přes několik jízdních pruhů, aby se dostal do levého odbočovacího pruhu (2, 4).

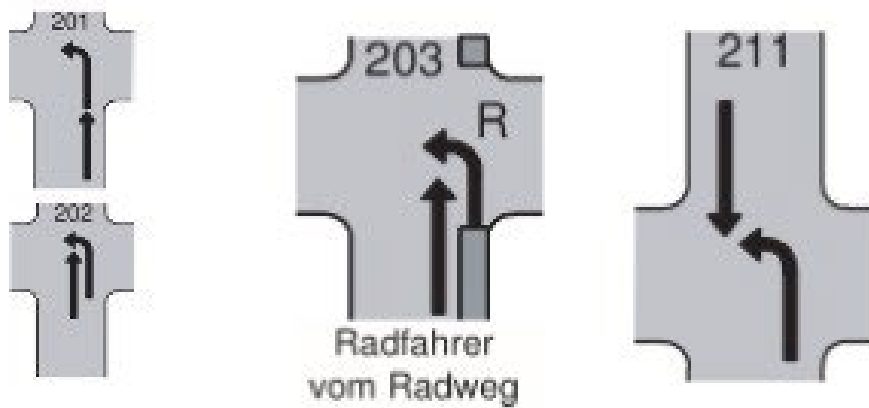
Co je příčinou problému?

Odbočování vlevo vyžaduje ze strany cyklisty mnohem víc plánování, a také nutnost využít aktivní jízdní pruhy. Obvykle jde o velmi náročný úkol, protože cyklista se musí přemístit z pravého okraje vozovky doprostřed a následně odbočit vlevo (7). Jde tedy o obtížný šikmý pohyb, při kterém cyklista na křižovatce kličkuje mezi auty (8), musí se ohlížet přes levé rameno a gestem jasně naznačovat svůj záměr odbočit vlevo, tj. zvednout levou ruku do výše ramene (1, 7). Kromě toho, s výjimkou křižovatek se signalizací pro odbočení vlevo, musí cyklista čekat a hledat dostatečnou mezeru mezi protijedoucími vozidly, což především v hustém provozu může být značně obtížné. Cyklista může být nucen k riskantním manévřům, jako je odbočení vlevo, aniž by mezera mezi vozidly byla dostatečná. Výsledkem takových nebezpečných akcí bývají srážky s protijedoucími auty a zranění, nebo dokonce úmrtí cyklisty (10).

O jak velký problém se jedná?

(9) – na základě analýzy smrtelných dopravních nehod cyklistů v Německu v letech 2013 až 2019 – uvádí, že celkem 125 z 2761 smrtelných nehod cyklistů (tj. 4,5 %) nastalo při odbočování cyklisty nebo jiného vozidla vlevo. 38 úmrtí cyklisty bylo následkem srážky mezi cyklistou odbočující vlevo a vozidlem jedoucím zezadu, 14 cyklistů zemřelo při srážce s protijedoucím vozidlem. Podobné výsledky naznačuje i (5), analýza smrtelných nehod cyklistů v Berlíně v letech 2011 až 2016, kdy došlo ke dvěma úmrtím cyklistů po srážce s protijedoucím vozidlem a jednomu úmrtí cyklisty, který byl při odbočování vlevo sražen vozidlem jedoucím zezadu. Obě studie naznačují, že odbočování vlevo na křižovatkách představuje pro cyklisty riziko z hlediska bezpečnosti a těmto problémům lze přičítat alespoň malé procento smrtelných dopravních nehod cyklistů.

Příklady:



Různé konstelace dopravních nehod s cyklistou odbočujícím vlevo: střet cyklisty odbočujícího vlevo s vozidlem jedoucím zezadu (cyklista na hlavní silnici nebo vyjíždějící z cyklopruhu); střet cyklisty odbočujícího vlevo s protijedoucím vozidlem. (9)

Přehled souvisejících řešení

ŘEŠENÍ

- » Křižovatky a přejezdy
- » Kruhové objezdy

Reference a odkazy

1. Ducheyne, F., De Bourdeaudhuij, I., Lenoir, M., Cardon, G. (2013). Does a cycle training course improve cycling skills in children?. *Accident Analysis & Prevention*, 59, pp. 38-45.
2. FHWA – Federal Highway Administration (2017). Interim Approval for Optional Use of Two-Stage Bicycle Turn Boxes (IA-20). In: https://mutcd.fhwa.dot.gov/resources/interim_approval/ia20/index.htm
3. Harris, M.A., Reynolds, C.C.O., Winters, M., Cripton, P.A., Shen, H., Chipman, M.L., Cusimano, M.D., Babul, S., Brubacher, J.R., Friedman, S.M., Hunte, G., Monro, M., Vernich, L., Teschke, K. (2013). Comparing the effects of infrastructure on bicycling injury at intersections and non-intersections using a case–crossover design. *Injury Prevention*, 19, pp. 303-310.
4. Krizek, K. J., & Roland, R. W. (2005). What is at the end of the road? Understanding discontinuities of on-street bicycle lanes in urban settings. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 10(1), pp. 55-68.
5. Müller, L. (2021). Tödliche Straßenverkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrern in Berlin – Eine retrospektive Obduktionsstudie der Jahre 2011 bis 2016 unter besonderer Berücksichtigung der Unfalltypen und sog. Abbiegeunfälle. Dissertation. Medizinische Fakultät Charité – Universitätsmedizin Berlin. In: https://refubium.fu-berlin.de/bitstream/handle/fub188/29815/diss_mueller_livia.pdf?sequence=1&isAllowed=y
6. 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>
7. PRESTO – Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode (2010a). Right-of-way Intersections. In: http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/10_PRESTO_Infrastructure_Fact_Sheet_on_Right-of-Way_Intersections.pdf
8. PRESTO – Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode (2010b). Traffic-light intersections. In: http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/08_PRESTO_Infrastructure_Fact_Sheet_on_Traffic-light_Intersections.pdf
9. Schlüter, T. (2019). Radfahren - Das überschätzte Risiko von hinten. Linksabbieger-Unfälle. In: <https://radunfaelle.wordpress.com/2019/08/02/analyse-linksabbieger-unfaelle/>
10. Wang, D., Feng, T., Liang, C. (2008). Research on bicycle conversion factors. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 42(8), pp. 1129-1139.

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