

# Přehled informací o cyklodopravě v Praze

Zpracovala [Laboratoř udržitelného urbanismu](#)

Vzhledem k diskuzím ve veřejném prostoru jsme připravili stručné shrnutí statistik a průzkumů dostupných k dubnu 2023 o cyklodopravě v Praze. Věnujeme se v něm podílu cyklistiky na celkovém objemu dopravy, motivaci a chování aktivních i potenciálních cyklistů\*ek, podobě infrastruktury i nehodovosti. V závěru zmiňujeme chybějící data pro ověření dalších parametrů v rámci celého Česka.

## Modal Share v Praze (Dělbá přepravní práce) v roce 2021

výběrový průzkum na vzorku Pražanů a Středočechů, zdroj: [Ročenka dopravy 2021](#), TSK

| Dopravní prostředek      | Území Prahy | Pouze Pražané | Středočeši |
|--------------------------|-------------|---------------|------------|
| Veřejná hromadná doprava | 37 %        | 38 %          | 11 %       |
| Automobilová doprava     | 25 %        | 21 %          | 48 %       |
| Kombinace VHD a AD       | 1,9 %       | 1,1 %         | 1,6 %      |
| Cyklisté                 | 1,1 %       | 1,2 %         | 2,7 %      |
| Pěšky                    | 35 %        | 39 %          | 36 %       |

## Počty lidí, kteří jezdí na kole a jak často jezdí

[Průzkum Median 2021](#) pro Technickou správu komunikací:

- Pražané deklarující, že v Praze používají jízdní kolo, elektrokolo nebo koloběžku: 49 %, oproti roku 2019 nárůst o 20 % populace (*pozn. alespoň jednou měsíčně*).
- Bikessharing v nějaké podobě používá 15 % Pražanů, denně nebo skoro denně Pražané nejčastěji chodí pěšky (cca 60 %), jezdí veřejnou dopravou (cca 47 %), méně často autem a na kole. *Podrobnosti viz graf č. 1.*

## Změny vlivem pandemie

1. Median 2021: U veřejné dopravy klesla frekvence používání u 34 % respondentů, po odečtení respondentů, kteří ji zvýšili, to bylo 27 %. Největší nárůst byl u chůze (+ 27 %) a automobilů (+ 19 %). Kolo bylo jako častější deklarováno u 5 % populace.
2. Z automatických sčítačů cyklistů v Praze lze odhadovat nárůst intenzity cyklistické dopravy v roce 2020 o cca jednu třetinu až jednu polovinu (dle metodiky). Tento nárůst přetrvával i v letech 2021 a 2022, ve kterých nedošlo k obdobnému poklesu zpět.

## Proč Pražané jezdí či nejezdí na kole? (Median 2021, graf č. 2)

- Oproti vyspělým cykloměstům jezdí Pražané spíše z „nedopravních“ důvodů, zejména z důvodu zábavy, rekreace a kondice. Životní prostředí bývá v dopravních městech okrajové téma (v Kodani jako důvod uvádí asi 7 % cyklistů), v Praze jej ale stále uvádí třetina až polovina cyklistů.

## Bariéry pro používání kola (Median 2021, graf č. 3)

- Pocit nebezpečí při jízdě v provozu je překážkou číslo jedna pro všechny skupiny cyklistů i necyklisty. Kopcovitý terén je u cyklistů až čtvrtou nejzávažnější bariérou:

- u pravidelných cyklistů až po bariérách souvisejících s infrastrukturou (nizký pocit bezpečí v provozu, málo stezek, málo opatření v provozu), u příležitostných cyklistů až za problémy s převlékáním a obavami z krádeže kola.

### Jak často by lidé jezdili na kole po odstranění překážek?

- Praha 1: Necelá pětina obyvatel na kole aktuálně nejezdí, ale ráda by, kdyby to bylo snazší či bezpečnější (<https://www.paqresearch.cz/post/praha1>).
- Na kole po Praze nejezdí, ale uvažuje o tom 18 % populace ve věku 18–65 (Median 2021). Zlepšení podmínek pro jízdu na kole by mohlo přinést zvýšenou frekvenci jízd stávajících cyklistů, takže by jich až dvě třetiny mohly jezdit několikrát týdně v létě a více než polovina nejméně jednou měsíčně v zimě ([Průzkum GFK pro TSK 2017](#)).

### Názory na cyklistiku (Median 2021)

- Většina Pražanů (85 % cyklistů a 65 % necyklistů) si myslí, že pro cyklistiku je v Praze potřeba zajistit bezpečné podmínky. Přitom 73 % cyklistů a 47 % necyklistů je přesvědčeno, že Praha by měla více investovat do kvalitní cyklistické infrastruktury.

### Pražská cyklistická infrastruktura v číslech

zdroj: [Ročenka dopravy 2021](#), TSK (celková délka komunikační sítě 4 067 km).

| Celková délka cyklotras | Celková délka chráněných značených cyklotras | Cykloobousměrky                    |
|-------------------------|----------------------------------------------|------------------------------------|
| 531 km                  | 215 km                                       | 37,3 km (205 ulic)                 |
| Cyklopiktokoridory      | Cyklopruhy vyhrazené / ochranné              | Cyklopruhy společné (+ bus + taxi) |
| 36,4 km                 | 66,3 km / 54,8 km                            | 35,5 km                            |

### Riziko nehody dle cyklistické infrastruktury

[Analýza policíí evidovaných nehod](#) s účastí cyklisty na vybraných komunikacích v Praze s ohledem na infrastrukturu:

- Nejbezpečnější jsou cyklostezky (včetně společných s chodci), a to i když se započtou křížení s rušnými komunikacemi.
- Při jízdě na komunikaci bez cykloopatření vychází jedna evidovaná nehoda na zhruba sto tisíc osobokilometrů. Na cyklostezce zhruba na jeden milion osobokilometrů.
- Žádné cykloopatření není méně bezpečné než komunikace zcela bez cykloopatření.
- Ochranné cyklopruhy vycházejí lépe než piktokoridory (1,8×).
- V křižovatkách je bezpečnost vždy nižší.

### Nehody s účastí cyklisty v Praze

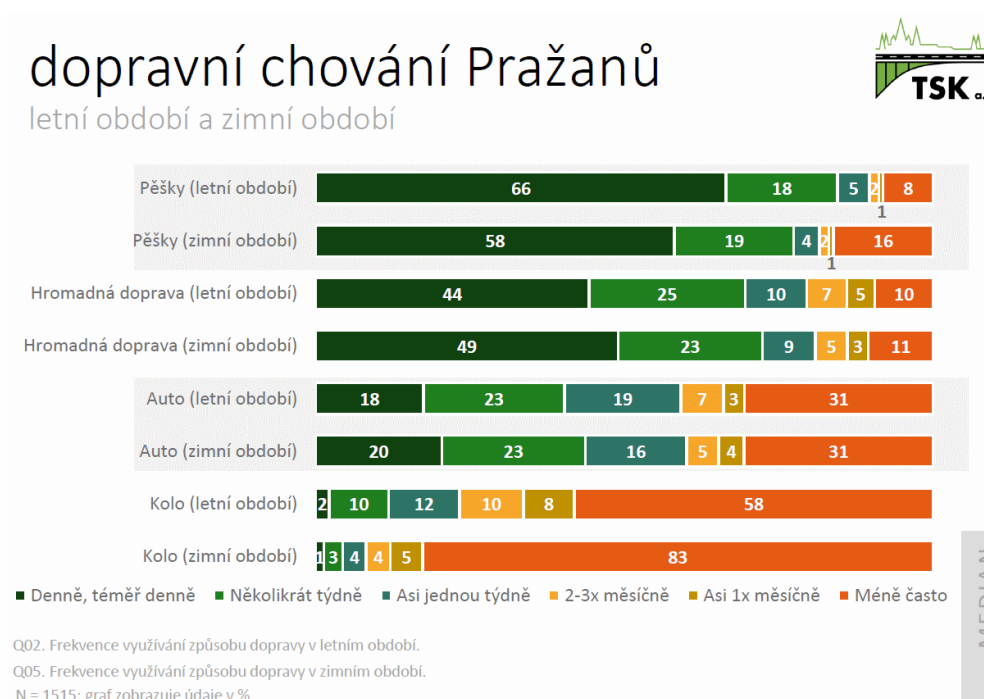
Analýza nehod s účastí cyklisty za rok 2022 (článek pro [Městem na kole](#)):

- Ročně dlouhodobě evidováno 200–300 nehod (2022 – 305), se zraněním kolem 200 (2022 – 228). Nárůst počtu nehod od roku 2019 odpovídá nárůstu intenzit cyklodopravy odhadovaného ze sčítačů (intenzity vzrostly o cca ⅓ až ½).
- Podíl zavinění nehod včetně samonehod kolem 50 % (menší než republikový průměr), bez samonehod kolem 40 %.
- Podíl srážek s chodci na nehodách s účastí cyklisty kolísá okolo 7 %, jedná se o malé počty (2022 – 24 nehod). Zde převažuje zavinění ze strany cyklisty (dlouhodobě kolem ⅔).

## Česká republika

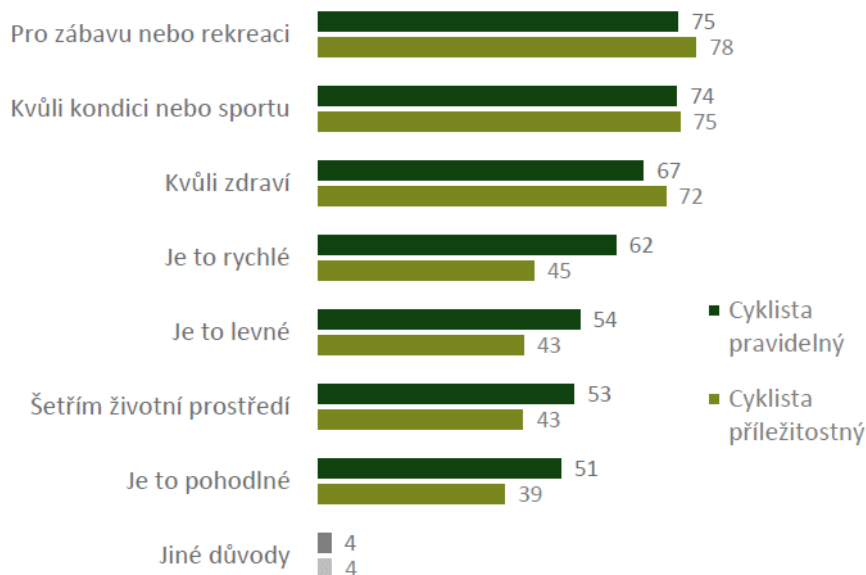
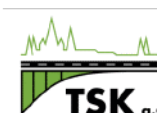
- Cyklistou a řidičem současně je 64 % dospělé populace. Auto řídí 81 % dospělých, na kole jezdí 76 % lidí. Tedy 79 % řidičů je současně cyklisty, 84 % cyklistů je současně řidiči.
- Náměty na další průzkumy a zjištění, která nejsou v ČR dostatečně zjištěná:
  - Nejsou dostatečná data o socioekonomických přínosech cyklistické dopravy, včetně dopadů zdravotních a jiných nepřímých, a ve srovnání s automobilovou dopravou.
  - Lze předpokládat vyšší korelaci těžkých následků nehod s věkem než s nošením či nenošením přilby (naznačují to data z Prahy, ale jde o malý počet nehod, poslední analýza s celorepublikovými daty je z roku 2009).
  - Lze předpokládat souvislost následků nehod a rychlostního omezení v území – zejména pro zranitelné účastníky provozu. Ověření vyžaduje náročnou geokorelaci.
  - Není dostatečně prozkoumán vliv integrace cyklodopravy na celkovou nehodovost. Výzkum zadáný magistrátem v roce 2022 vedl k nejednoznačným výsledkům.
  - Není dostatečně prozkoumán bezpečnostní dopad „úsporné“ cyklistické infrastruktury, jako jsou piktokoridory nebo ochranné cyklopruhy.

Graf č. 1



Graf č. 2

## proč jezdí Pražané na kole (podle typu cyklisty)?

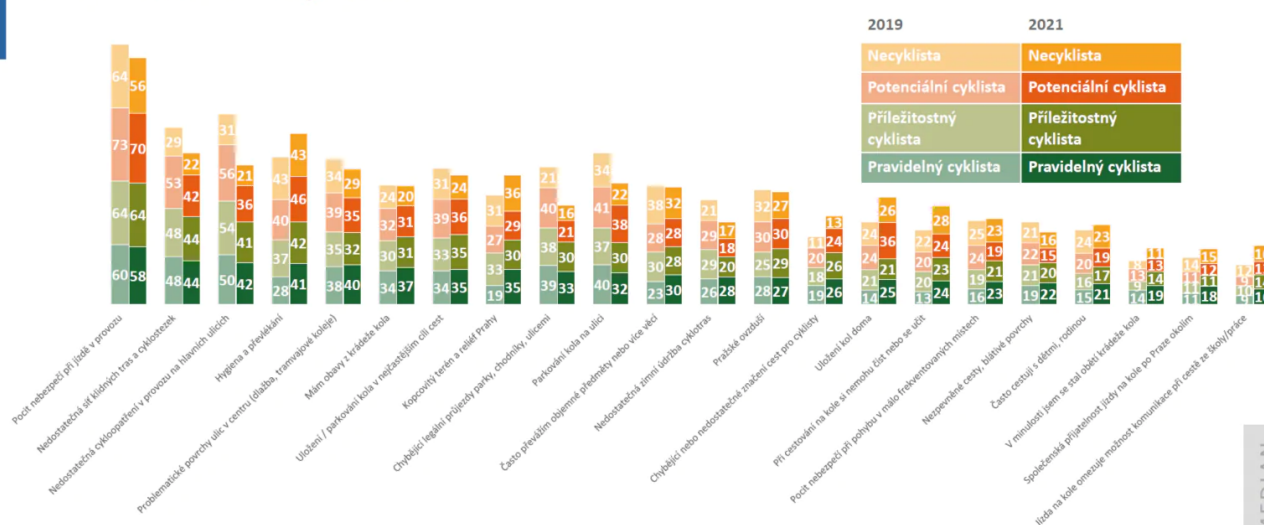


Q09A. Proč po Praze jezdíte na kole (případně elektrokole, koloběžka atd.)?  
N = 736, jen cyklisté; graf zobrazuje údaje v %

MEDIAN

Graf č. 3

## bariéry pro využívání kola a dalších prostředků Srovnání 2019/2021



Q10. Co konkrétně je pro Vás osobně překážkou, abyste využíval(a) kolo (elektrokolo, koloběžku atd.) pro dopravu v Praze, nebo abyste ho využíval(a) častěji?  
N = 1515; souhrn důvodů

MEDIAN