

@_pracovní verze přehledného strukturovaného srovnání CH a DK v tabulce na další straně

PRACOVNÍ VERZE / ŠVÝCARSKÝ A DÁNSKÝ MODEL CYKLODOPRAVY – POROVNÁNÍ (CACH 2010-08-29)

kritérium:	„švýcarský“ model	„dánský“ model
stávající či předpokládané využití cyklistické infrastruktury (cílový stav s ohledem na morální i fyzickou životnost infrastruktury)	podíl cyklodopravy nejčastěji jednotky procent ze všech vykonaných cest, zpravidla nepřesahuje cca 25 %	cyklodoprava významný či dominantní způsob dopravy, řádově desítky procent ze všech vykonaných cest (až mírně nadpoloviční podíl)
převažující charakter prvků cyklistické infrastruktury	integrace (oddělený provoz v HDP v úrovni vozovky, přerozdělení a úpravy dopravního proudu)	segregace (oddělený provoz v PP nad úrovní vozovky, v křižovatkách plynulý přechod do HDP)
Princip	sdílení dopravního prostoru (především s motorovou dopravou), zlepšování vzájemné koexistence a vhodné přerozdělování dopravních proudů	tvorba samostatných cyklistických pásů oddělených od ostatních druhů dopravy, pro zajištění plné funkčnosti nelze provádět pouze v základních (minimálních) návrhových parametrech
koncepce průjezdu	nabídka průjezdu: často může být více řešení v jednom koridoru, která se vzájemně vhodně doplňují s ohledem na rozdílnost požadavků jednotlivých uživatelských skupin (např. dílčí přerozdělení provozu ve vozovce + povolení jízdy po stezce: možnost volby sdílení prostoru s motorovými vozidly i chodci)	zpravidla jeden způsob průjezdu jedním daným řešením, které je kvalitativně na takové úrovni, že plnohodnotně pokryje požadavky všech uživatelských skupin (při zachování jejich diverzity, bez nevhodné unifikace)
koncepce prostoru	méně náchylné na špatnou či chybějící koncepci prostoru: snadno přechází ve společný provoz s ostatními vozidly	bez propracované koncepce plánování území zpravidla nelze zajistit plnou funkčnost, samostatné fragmenty nefungují
Údržba	jednodušší běžná údržba a zajištění celoroční sjízdnosti, částečně vyšší nároky na obnovu vodorovného dopravního značení	náročnější na pravidelnou údržbu, úspora při obnově dopravního značení v mezikřižovatkových úsecích
prostorová náročnost	menší: slučují se bezpečnostní odstupy, zpravidla lze s výhodou využít i rezervy pro průjezd záchranných vozidel, jízdní kola se vzájemně mohou míjet využitím prostoru určeného především pro motorovou dopravu	větší: nutné další bezpečnostní odstupy navíc, pro plnohodnotnou funkčnost je nutné zajistit bezproblémové míjení jízdních kol (zpravidla větší šířka cyklistických pásů)
prostorová realita	lze snadno implementovat	často fyzicky skladebně nereálné
použitelnost	především nově při zavádění může být omezující pro méně zdatné uživatelské skupiny (např. děti), předpoklad schopnosti jízdy v dopravním provozu	téměř pro libovolné (méně zkušené i zdatné) uživatele: předpokládá však vybudování souvislé sítě se srovnatelným plnohodnotným řešením všech úseků
finanční náročnost	nižší počáteční realizační náklady, při vhodném provedení může být nákladnost údržby (obnovy značení) srovnatelná se segregovanou infrastrukturou	významně vyšší cena především samotné realizace stavby
časová náročnost přípravy a realizace	okamžité, krátkodobé (řádově týdny až měsíce)	střednědobé, dlouhodobé (řádově měsíce a roky)
Složitost	stanovení místní úpravy provozu, relativně jednoduché, zpravidla bez stavebních zásahů (pouze s nutnými opravami povrchů) – provoz v rámci jiné stavební konstrukce	stavební úpravy, s inženýrskými sítěmi, nutný stavební projekt, cyklistický pás je zpravidla samostatnou stavební konstrukcí, obtížnější napojování na vozovku
použitelnost v Praze	realistický koncept pro Prahu, především pro dopravní obslužnost ve střednědobém časovém horizontu	v Praze dílčí prvky infrastruktury použitelné především na několika velmi zatížených místech, pro celek v dohledné době zcela nereálné