

CYKLISTICKÁ DOPRAVA A PROJEKT BEZPEČNÁ OBEC

Ing. Jindřich Frič, Ministerstvo dopravy ČR, odd. BESIP, www.ibesip.cz



ÚVOD

Cyklistická doprava je jedním z nejšetrnějších druhů dopravy, který má své výhody ale také nevýhody a rizika. Snahou je zajistit alespoň srovnatelné podmínky pro tento druh dopravy v oblasti dostupnosti a bezpečnosti. Střety potřeb jednotlivých druhů dopravy v posledních několika dekádách převážně „vyhrává“ motorová doprava a zvláště individuální motorová doprava. Nevyváženost bezpečnostního rizika pro jednotlivé účastníky provozu by měla být tématem diskusí jak při plánování budování infrastruktury, tak také při tvorbě strategických materiálů a rozdělování finančních prostředků určených pro rozvoj dopravy.

NEHODOVOST

Pod pojmem doprava si zpravidla lidé představí určitý jimi nejčastěji používaný druh dopravy, souhrn činností a techniky s dopravou související. S „dopravou“ se přeci každý z nás jistým způsobem setkává denně. Často také můžeme slyšet různá hodnocení dopravy, dopravní infrastruktury, vozidel atd. V posledních letech se již naštěstí hodnocení dopravy z pohledu nehodovosti, či bezpečnosti vlastního silničního provozu dostalo více do povědomí i široké veřejnosti. Společensky se však stále často stává důležitějším tématem pro diskuze i stanovení priorit budování letišť, hodnocení správnosti či nesprávnosti zavedení bodového systému atd.

Pro komfortní možnosti přepravy osobními automobily je často opomíjen mnohem přirozenější způsob přepravy, který je šetrný k životnímu prostředí, prospívá zdravotnímu stavu člověka. Cyklisté se díky současným trendům stále ještě nemohou považovat za rovnocenné účastníky silničního provozu. Jedním z důvodů pro toto tvrzení je nevyváženost rizika pro cyklisty, která je částečně dána samotným charakterem tohoto druhu dopravy, ale také způsobem sdílení společného dopravního prostoru a tolerance s ostatními druhy dopravy. Důležitým faktorem pro hodnocení silničního provozu a vlivu jednotlivých druhů dopravy je nehodovost.

Z policejních statistik zveřejněných Policejním Prezidiem ČR vyplývá následující. V porovnání s 1. pololetím 2005 zavinili více nehod především řidiči motorových vozidel – řidiči osobních automobilů zavinili 1 899 nehod více a řidiči nákladních automobilů dokonce o 2 454 nehod více. Více nehod zavinili i řidiči autobusů a traktorů (o 262, resp. o 106 nehod). Více nehod bylo zaviněno i z titulu závady komunikace. Naproti tomu řidiči jednostopých motorových vozidel zavinili o 127 nehod méně a méně nehod zavinili i cyklisté - o 205 nehod.

V porovnání se stejným obdobím roku 2005 jsme zaznamenali nárůst počtu usmrčených zejména v kategorii:

- | | |
|--------------------------------------|----------------|
| ➤ řidič osobního automobilu o | 10 osob |
| ➤ spolujezdec v osobním automobilu o | 3 osoby |
| ➤ cyklista o | 4 osoby |
| ➤ řidič autobusu o | 2 osoby. |

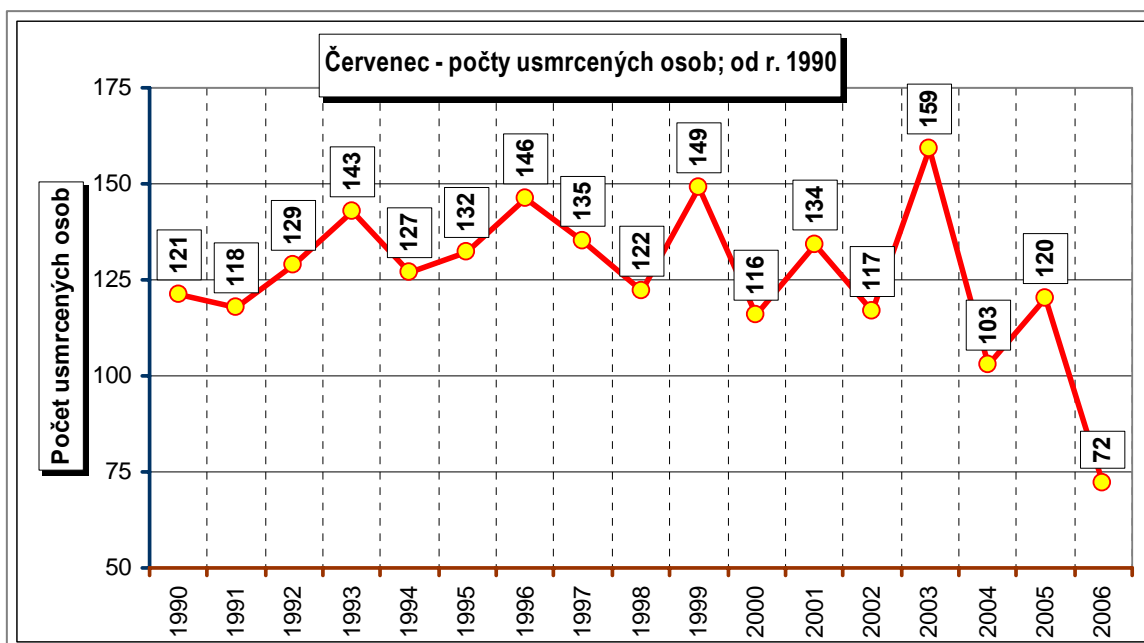
Tab. Vývoj nehodovosti dle viníka nehody v prvním pololetí 2006

Viník, zavinění nehody období leden až červen 2006	Počet nehod	Rozdíl nehod	Index rok 2005=100%	Počet usmrcených	Rozdíl usmrcených	Index rok 2005=100%
Řidičem motorového vozidla	95 440	5810	106,5	385	-30	92,8
Řidičem nemotorového vozidla	1 023	-228	81,8	22	1	104,8
Chodcem	737	-93	88,8	17	-10	63,0
Jiným účastníkem	127	3	102,4	0	0	
Závadou komunikace	605	309	204,4	0	0	
Technickou závadou vozidla	626	10	101,6	0	-1	0,0
Lesní, domácí zvířítka	3 453	-78	97,8	0	0	
Jiné zavinění	370	83	128,9	9	5	225,0

Z hodnot uvedených v tabulce je při porovnání počtu nehod a jejich následků u zavinění řidiči motorových vozidel a tzv. zranitelnými účastníky silničního provozu zřejmá závažnost následků těchto nehod.

Souhrnné následky nehodovosti dle jednotlivých kategorií jsou zřejmé z následující tabulky. Z celkového počtu 433 lidí, kteří přišli o život při 102 381 nehodách v provozu na pozemních komunikacích v období 1.pololetí 2006 bylo:

176	řidičů osobních automobilů
85	spolujezdců v osobním automobilu
68	chodců
40	cyklistů
38	řidičů motocyklů
13	řidičů nákladních automobilů
4	spolujezdci v nákladních automobilech
4	spolujezdci na motocyklu
2	řidiči autobusu
1	řidič traktoru
1	spolujezdec na malém motocyklu
1	řidič pojízdňého pracovního stroje



Graf počet usmrcených v červenci v letech 1990 až 2006. Zdroj PPČR Ing. Josef Tesařík..

Dosavadní vývoj následků nehodovosti, pokud se podaří udržet nastavené tempo poklesu, dává šanci dosáhnout 50% poklesu usmrcených vůči roku 2002, viz. vytýčené cíle Bílé knihy ke kterým se ČR také přihlásila. Současný pokles lze přičítat zejména legislativním úpravám a částečně represním opatřením. Z dlouhodobého hlediska však je nutné vytvořit cyklistice z hlediska bezpečnosti přijatelné podmínky také v oblasti infrastruktury.

NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

Strategie NSBSP byla schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 28. dubna 2004 č. 394. Tento strategický dokument spolu s Národní strategií rozvoje cyklistické dopravy stanovují priority MD na další období. V NSBSP se jedná zejména o následující opatření:

Opatření E – zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu

Opatření F – vytváření bezpečného dopravního prostoru

S ohledem na aktuální vývoj a potřeby se v akčních plánech na jednotlivé roky stanovují priority pro jednotlivé oblasti uvedené ve strategii. Jedním z konkrétních nástrojů realizace vytýčených cílů a opatření má být projekt Ministerstva dopravy Bezpečná obec.

BEZPEČNÁ OBEC

Tento projekt si klade za cíl především informovat odpovědné pracovníky na regionální úrovni o možnostech řešení dopravní problematiky s ohledem na bezpečnost silničního provozu. Je zde uveden základní právní rámec pro tuto oblast, novinky, základní informace a základní informace k jednotlivým oblastem bezpečnosti jak jsou v projektu rozděleny. Základní členění včetně uvedených informací tvoří první úroveň.

V druhé úrovni jsou podrobněji popsány jednotlivé oblasti a jejich podrobnější členění. Každá oblast má vytýčený soubor činností, které jsou přiřazeny obcím a městům dle kategorie.

Stěžejními částmi projektu v tomto roce jsou:

- Dopravní soutěž zklidňování 5 roční ve spolupráci s Nadací Partnerství
- Školení Bezpečné uspořádání pozemních komunikací
- Realizace pilotů projektů VaV Sensor a Prestup
- Informační databáze vzorových řešení.

- Vliv na nehodovost
- Datum realizace
- Finanční stránka

INFRASTRUKTURA CYKLODOPRAVY

Zejména v oblasti příkladů vzorových řešení dopravního inženýrství je vhodné doplnit popis situace fotodokumentací. Z oblasti cyklistiky v současnosti je na uvedených stránkách příklad cyklostezky v přidruženém dopravním prostoru silnice II/357 Vysoké Mýto – Choceň.



Foto: Stezka u osady Dvořísko (CDV - Besidido)

Zpracovávají jsou také další příklady řešení vedení cyklotras a cyklostezek. Infrastruktura cyklistické dopravy nepředstavuje pouze cyklostezky a cyklotrasy. Jedná se komplex technických a stavebních prvků (dopravní značení, stojany, technické a servisní zázemí, ubytovací kapacity atd.), které umožňují komfortní a bezpečné použití kola jako dopravního prostředku ať už pro přepravu do zaměstnání, sport či pro cykloturistiku.



Foto: Křížení cyklostezky s pozemní komunikací s využitím SSZ, Kodaň



Foto: Vedení cyklostezky po okružním pásu OK v Šumperku



Foto: Vedení cyklostezky po okružním pásu OK Veldhoven

Vlastnosti a požadavky na kvalitní a funkční cyklistické prostředí je možné shrnout do pěti hlavních bodů¹:

- **Bezpečnost:** (cyklistická) infrastruktura musí v maximální míře zajišťovat bezpečnost cyklistů ve vztahu k ostatním účastníkům silničního provozu
- **Koherence:** (cyklistická) infrastruktura musí utvářet koherentní a kontinuální síť, ve které jsou propojeny všechny zdroje a cíle cyklistické dopravy
- **Přímočarost:** (cyklistická) infrastruktura musí nabídnout co nejpřímější trasu, zajižd'ky musí být minimalizovány. Taktéž zdroje zdržení, jako např. čekací doby na křižovatkách, musí být odstraňovány
- **Atraktivita:** (cyklistická) infrastruktura musí být plánována a realizována v atraktivní podobě tak, aby podporovala používání jízdního kola za všech možných podmínek
- **Komfort:** (cyklistická) infrastruktura musí zajistit rychlý a pohodlný pohyb cyklistů

¹ Ing. Petr Pokorný: Rozvoj cyklistiky ve městech - je možné se v českých podmínkách inspirovat Holandskem?

Na tomto místě bych Vás chtěl požádat o zaslání případných vzorových řešení, která podle Vašeho soudu tyto podmínky alespoň částečně splňují na níže uvedenou emailovou adresu: bezpecna.obec@mdcr.cz .

Více informací naleznete na www.ibesip.cz pod odkazem Bezpečná obec.

ZÁVĚR

Cyklistika není jen jedním z několika druhů dopravy, je to přesvědčení a často životní styl. Zvolíme-li šetrný způsob realizace svých dopravních potřeb, naučíme se také chovat v silničním provozu šetrně a ohleduplně k sobě navzájem. Nic menšího než hodnota lidského života je argumentem pro snížení nehodovosti v silničním provozu a také pro volbu cyklistické dopravy.

Myšlenku podpory a rozšiřování cyklistické dopravy je nutné podpořit také na politické úrovni, zde je jedním kroků schválení „Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR“ (www.cyklostrategie.cz). Kéž se cyklistika stane součástí veřejné dopravy a zdravého životního stylu 21. století také v ČR.