# Přednost chodců na přechodech

Publikováno: 7. 3. 2007

Nový zákon o provozu na pozemních komunikacích č.361/2000 Sb. přinesl řadu změn, novinek a překvapení příjemných i šokujících. Jednou ze zásadních změn je zavedení tzv. přednosti chodců na přechodech. Tímto opatřením se Česká republika po dlouhém otálení v této oblasti legislativně zařadila mezi státy s velmi odpovědným přístupem k bezpečnosti silničního provozu.

V praxi však zůstává vážný a přitom nedoceněný problém, že stavebně-technické uspořádání reálných přechodů není ve srovnání s vyspělými státy totožné, což dodržování litery zákona činí velmi problematickým. Aby bylo uplatňování přednosti chodců technicky i psychologicky reálné, musí tyto přechody splňovat poměrně přísná kritéria. Např. na přechodech přes čtyřpruhové směrově nerozdělené komunikace (v ČR běžné řešení), často s vysokými rychlostmi jízdy, je nemyslitené, aby se v jednom okamžiku „domluvili“ čtyři řidiči vzdálení od sebe několik set metrů, zastavili před přechodem a nechali někoho přejít (naplnili literu zákona). Znění zákona zde zůstává naivním a zbožným přáním, které vhání do neštěstí chodce i řidiče (chodci dává falešný pocit ochrany a řidiči chystá nepříjemné a těžko zvladatelné překvapení).

Velká část dopravně-technických problémů přechodů padá na vrub dřívější jednostranné preference motorové dopravy, která určovala i vzhled a uspořádání komunikací. Současné komunikace a přechody v ČR jsou celkově v morálně špatném stavu a odpovídají dnes již překonaným názorům. Jejich konkrétními projevy jsou zejména předimenzované šířky i počty jízdních pruhů, vysoké jízdní rychlosti a chybějící stavební prvky pro usnadnění přecházení. Aktuální dopravní politika EU to označuje jako jednu z největších chyb navrhování komunikací v minulých desetiletích. Nabádá k takovému uspořádání komunikace, které by harmonicky zohledňovalo nároky všech účastníků silničního provozu, včetně chodců a odstranilo jejich diskriminaci.

V zahraničí se pro uspořádání přechodů pro chodce, na nichž se uplatňuje přednost chodců, striktně uplatňují následující pravidla (německý příklad, ovšem ostatní státy se liší minimálně):

- nejvyšší dovolená rychlost nesmí být vyšší než 50 km/h,
- chodec nesmí bez přerušení přecházet více než dva jízdní pruhy, a to ještě s podmínkou, že nesmějí být stejného směru jízdy (s výjimkou řadicích pruhů na vedlejších větvích křižovatek),
- délka přechodu bez přerušení může činit nejvýše 7 metrů,
- musí být zajištěn optický kontakt mezi řidičem a chodcem minimálně na vzdálenost pro zastavení,
- maximální používání stavebních prvků pro usnadnění přecházení (ochranné ostrůvky, vysazené chodníkové plochy, zúžení, rampy, apod.), a to na všech typech komunikací.

V současnosti tak trvá rozpor mezi progresivně stanoveným zákonem a zaostalým uspořádáním přechodů, které dodržování zákona znesnadňuje. Řešením je přísná inventura přechodů pro chodce v ČR a přiblížení se uvedeným zásadám tak, aby dopravní prostředí změnu zákona reflektovalo.

CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*