# Opatření pro vyšší bezpečnost cyklistů

Publikováno: 7. 3. 2007

---

Zdroj: www.swov.nl

Nejdůležitějším bodem v zajišťování bezpečnosti cyklistiky je:

- snížení počtu nehod cyklistů s potenciálními objekty srážky – pomocí změn podoby infrastruktury;
- snížení nebezpečí plynoucího z těchto srážek za pomoci:
    - infrastrukturálních opatření,
    - stanovení pravidel chování pro cyklisty a/nebo subjekty srážky, či jiných způsobů vedoucích k ovlivnění chování.

Kromě toho je důležité zmínit také údržbu jízdního kola, která může přispět k jeho větší:

- viditelnosti,
- ovladatelnosti,
- ochraně proti zranění.

Ochrana proti zranění může být dosažena také jinými prostředky, například nošením cyklistické helmy.

**Infrastruktura: zamezení srážek, zaručení jejich větší bezpečnosti**

Důležitým způsobem redukce rizika hrozícího cyklistům je zaručení bezpečnější infrastruktury pomocí:

- opatření, která zaručí maximální možné oddělení cyklistické dopravy od dopravy motorových vozidel;
- opatření, která zaručí kontrolu rychlosti motorových vozidel v situacích, v nichž dochází k setkávání cyklistů a motoristů.

Budování cyklostezek vede ke snížení počtu nehod jízdních kol na úsecích mezi křižovatkami, počet nehod na samotných křižovatkách však v jejich důsledku většinou narůstá. To platí především na silnicích s jednostranou obousměrnou cyklistickou stezkou.

"Průvodce designem pro cyklistice vstřícnou infrastrukturu" (Design guide for a cyclist-friendly infrastructure) vydaný institucí CROW obsahuje požadavky a doporučení týkající se návrhů opatření pro cyklisty

Těmito opatřeními jsou:

1. nejvyšší rychlost 30 km/h v rezidenčních ulicích, se zavedením opatření na snížení rychlosti,
2. nejvyšší rychlost 60 km/h na silnicích mimo město, se zavedením opatření na snížení rychlosti,
3. pravidlo přednosti v jízdě pro cyklisty přijíždějící zprava,
4. regulace pravidla přednosti v jízdě na všech křižovatkách vně dopravně zklidněných oblastí,
5. sjednocení práva přednosti v jízdě na okružních křižovatkách,
6. povinnost mopedů užívat ve městech vozovku namísto cyklostezky.

**Vzdělávání, především v rámci školní docházky**

Odměnou za bezpečnost cyklistů na silnici je:

- změna chování motoristů k cyklistům (prostřednictvím výuky v autoškolách, informačních

kampaní);
- změna chování cyklistů.

Chování cyklistů může být změněno kvalitnější výukou dopravní výchovy, která se bude ve svých obsazích soustředit na odpovídající věkové skupiny. V praxi je to pravidlem zřídka, s výjimkou dopravní výchovy orientované na děti na prvním stupni základních škol.

**Cyklistické helmy: přijaté pouze u malých dětí**

Nošení cyklistické helmy napomáhá prevenci vážných zranění, především u dětí mladšího věku a závodních cyklistů.

**Stav jízdního kola**

Studie jízdních kol umístěných v držácích na kola ukázala, že jízdní kola jsou často ve špatném technickém stavu (van Kampen 1993).

| závada | % |
|---|---|
| nefunkční světlo | 30 |
| poškozené brzdy | 10 |
| poškozený rám | 10 |

Je obtížné objektivně stanovit faktory, které by vyjádřily vliv těchto defektů na dopravní nehodovost. Cyklisté zúčastnění v nehodách učinili následující odhad:

Odpovědi dotazovaných cyklistů ošetřených nebo přijatých k ošetření v nemocnici (1995 a 1996).

| věk | % zavinění díky závadě na jízdním kole |
|---|---|
| < 12 let | 4 |
| >= 12 let | 7 |

Stejný průzkum také ukázal, že:

- tři čtvrtiny spolujezdců mladších dvanácti let strčilo nohu do drátů kola,
- 14 % zraněných cyklistů ve věku 12 let a více zmínilo špatný stav vozovky jako příčinu dopravní nehody.