# Specifická problematika bezpečnosti cyklistů

Publikováno: 26. 4. 2007

## A. Bezpečnost cyklistické dopravy - obecně

Z řady studií zabývajících se rozvojem cyklodopravy (např. Dekoster a Schollaert, 2000) lze definovat několik základních faktorů bránících zvýšení podílu cyklistů ve městech. Jedná se o: nedostatečnou kvalitu povrchu stezek, vzájemnou neprovázanost jednotlivých úseků cyklistické sítě, nedostatek míst s bezpečným parkováním kol, nevhodné podmínky na pracovišti v případě dojížďky za prací (např. chybějící sprchy, místa pro kola).

Za jednou z hlavních překážek v cestě za větším využitím jízdního kola jako dopravního prostředku však ve většině případů stojí nízký subjektivní pocit bezpečnosti cyklistů, a to především na komunikacích využívaných spolu s motoristy.

Více v dokumentech:

- (1) bezpecnost-cyklisticke-dopravy-obecne
- (2) opatreni-pro-vetsi-bezpecnost-cyklistu
- (3) vyvoj-poctu-cyklistu-a-dopravnich-vykonu-1511

## B. Přehled některých materiálů a článků související s plánování cyklistické infrastruktury

Norma, Technické podmínky a dobré rady

- (1) norma-csn-73-61-10-a-cyklistika (výňatek normy zaměřený na cyklistickou dopravu)
- (2) technicke-podminky-tp-179-navrhovani-komunikaci-pro-cyklist
- (3) planovani-cyklisticke-infrastruktury-zakladni-principy
- (4) prehled-planovacich-prvku-cyklisticke-infrastruktury

Doporučujeme ke stažení 68 vzorových příkladů řešení cyklistické infrastruktury:

- (5) vyvoj-poctu-cyklistu-a-dopravnich-vykonu-1516
- (6) koncepce-cyklisticke-dopravy-ve-mestech (15 příkladů)
- (7) vyvoj-poctu-cyklistu-a-dopravnich-vykonu-1518 (23 příkladů)
- (8) cyklotrasa-cyklostezka-becva-labska-stezka-apod (7 příkladů),
- (9) vyvoj-poctu-cyklistu-a-dopravnich-vykonu-1520 (23 příkladů)

Související články:

- (10) bezpecnost-cyklistu-na-cyklistickych-trasach
- (11) cykliste-v-silnicnim-provozu-a-dopravni-znaceni

Návaznost na jiné kapitoly observatoře:

- Informace o cyklistických stezkách a dobré příklady z praxe jsou zveřejněny také nově v publikaci „ Moderní úpravy komunikací ve městech a obcích“ (více viz: Dopravní zklidňování a Zklidňování dopravy).

## C. Parkování a odstavování jízdních kol, nepostradatelný plánovací prvek

Jízda na kole stejně jako každý pohyb někde začne, někde se odehrává a někde končí. Pro podporu využívání jízdního kola jako rovnocenného dopravního prostředku je tedy nutné mít možnost zaparkovat bezpečně své kolo doma, mít kvalitní a bezpečnou infrastrukturu, mít dopravním

značením naznačenu cestu k vhodnéhu parkování a mít možnost bezpečně a snadno zaparkovat své jízdní kolo co nejblíže cíli své cesty. Jinými slovy, cyklistickou dopravu nelze chápat jako přepravu z bodu A do místa B, nýbrž jako řetěz tvořený články ZDROJ – CESTA – CÍL. Tento řetěz je silný tak jako jeho nejslabší článek. Poskytování dostatečných parkovacích možností pro cyklisty je tedy zkvalitňováním tohoto řetězce.

vyvoj-poctu-cyklistu-a-dopravnich-vykonu-1526

## D. BESIP a Bezpečná obec

Na stránkách BESIP je možné průběžně se seznamovat se všemi aktivitami, které se týkají prevence bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Nejnovější aktivitou BESIP je projekt „Bezpečná obec“, jehož cílem je shrnout dosavadní zkušenosti, vytvořit metodiku pro aktivity obcí a podpořit zapojení obcí do řešení bezpečnosti silničního provozu. Tento projekt by měl pokrývat komplexní oblast bezpečnosti silničního provozu v obcích počínaje dopravní výchovou, dopravním zklidňováním atd., až po informace o možnostech financování úprav infrastruktury pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

vyvoj-poctu-cyklistu-a-dopravnich-vykonu-1528

## E. Úrazy a nehodovost cyklistů

Dosud jediný ucelený zdroj údajů o dopravních nehodách přinášejí statistiky Policie ČR (viz uvedené tabulky a grafy v článku). Tyto statistiky zařazují pod pojem usmrcení oběti dopravních nehod, zemřelé přímo v den nehody. Některé statistiky ale udávají pod stejným pojmem osoby, které zemřely do 30 dnů po nehodě ( např. databáze IRTAD).

vyvoj-poctu-cyklistu-a-dopravnich-vykonu-1529

## F. Pasport cyklistických komunikací a databáze vybraných prvků cyklistické infrastruktury

Byl zmapován celkový rozsah vybudovaných cyklistických komunikací s členěním na stezky budované uvnitř nebo mimo zastavěné území a s členěním podle jednotlivých krajů.

Jednak byl dán důraz na zmapování celkové délky komunikací vhodných pro cyklisty, určených pro denní dojíždění, podle jednotlivých krajů: V databázi je evidováno na 924,0 km komunikacích vhodných pro cyklisty, určených pro denní převážně pro dojíždění do zaměstnání, škol apod., z toho cyklostezek je 740,5 km a 173,5 km komunikací pro nemorová vozidla (B11).

V případě komunikací označených B11 nebylo cílem záměrně pokrýt celou republiku, neboť bychom se zde dostali do zcela jiných čísel. Museli bychom mapovat každou lesní a polní cestu, účelovou komunikace apod. Naším cílem bylo spíše vyzvednout ty komunikace, které jsou hojně využívány cyklisty, v mnoha případech jsou „lidově“ označovány za cyklostezky a většinou slouží k denním cestám do práce, do škol, případně v rámci volnočasových aktivit. Takto je například označen část úseku cyklostezky Bečva, cyklostezky Hluboká – České Budějovice. Cílem bylo prostě upozornit na skutečnost, že i jiné komunikace jsou vhodné pro cyklisty. Ve městech jsme se snažili mapovat komunikace „B11“ minimálně, spíše jsme se zaměřovali na extravilán a na cesty, které propojují obce.

Cyklostezky byly rovněž podrobeny velmi detailnímu místnímu šetření, které jsou evidovány v rámci webové aplikace, která přináší komplexní a detailní pohled na problematiku infrastruktury budované pro cyklisty. Na těchto stránkách tak získáte přehled o vybudované cyklistické infrastruktuře.

vyvoj-poctu-cyklistu-a-dopravnich-vykonu-1531

## G. Databáze plánů výstavby cyklistických infrastruktury

Byly zmapovány vybrané lokality, kde se plánuje vybudovat cyklistickou infrastrukturu. Velmi cenným výstupem je přehled 30 největších cyklistických projektů, které by mohly být podávány na Strukturální fondy EU (ROP). Ostatní plány byly evidovány jen orientačně. Takto postavený materiál pak měl pomoci krajským úřadům definovat úlohu cyklistické dopravy při stanovení finanční alokací ze Strukturálních fondů z Regionálních operačních programů. Úmyslně zde byly vynechány záměry v intravilánu větších měst a přehled se spíše zaměřil na extravilán. Cílem bylo vytipovat 100 plánovaných úseků.

vyvoj-poctu-cyklistu-a-dopravnich-vykonu-1532