

Bezpečnost cyklo dopravy

různé zdroje

České silnice jsou šesté nejméně bezpečné v Evropě. Vyplývá to ze srovnání, které připravil výbor Evropské unie pro dopravní bezpečnost a norská dopravní služba Statens Vegvesen. Nejhuř v srovnání skončily komunikace v Řecku, naopak nejbezpečnější jsou Nizozemské.

Nabízí se srovnání nehodovosti cyklistů v České republice a v Nizozemsku. Za roky 2000 – 2008 sice zemřelo na silnicích v Nizozemsku 1,63 x více cyklistů než v ČR, ale roční ujetá vzdálenost na kole na osobu za rok v Nizozemsku je 897 km, zatímco průměrný Čech ujede na kole za rok 193 km [1].

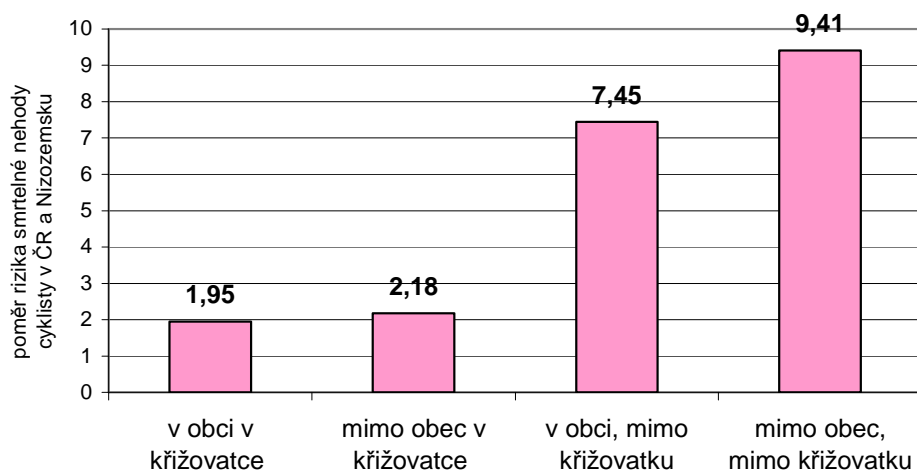
Porovnání počtu usmrcených cyklistů s počtem ujetých km za období 2000 – 2008 vychází následovně:

Nizozemsko: cca 1,18 usmrcených cyklistů na 100 mil. cyklokilometrů
ČR: cca 5,26 usmrcených cyklistů na 100 mil. cyklokilometrů

Cyklistovi v ČR tedy hrozí 4,5 x vyšší riziko, že bude usmrcen při dopravní nehodě než cyklistovi v Nizozemsku.

Rozložení nehod dle místa vzniku je následující:

*Míra rizika smrtelné nehody cyklisty v Česku
v porovnání s Nizozemskem dle místa*



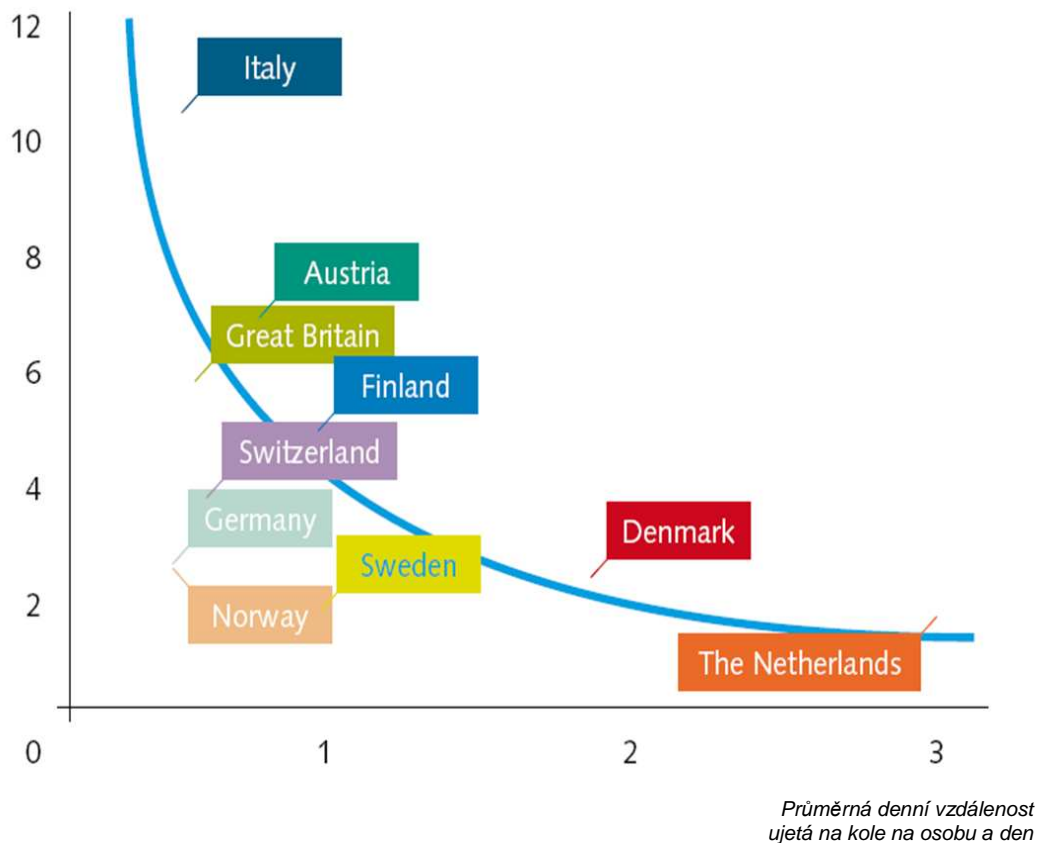
Graf1. Poměr usmrcených cyklistů na 100 mil. cyklokilometrů mezi ČR a Nizozemskem dle místa nehody za roky 2000 – 2008 (Nizozemsko = 1,0). Tj. kolikrát vyšší riziko smrtelné nehody hrozí cyklistovi v ČR oproti cyklistovi v Nizozemsku.

Přestože se na nizozemských křižovatkách situovaných v obci stane 39 % všech smrtelných nehod cyklistů (zatímco v ČR je to pouze 17%), stále jsou téměř 2 x bezpečnější než české křižovatky. Důsledek chybějící cyklistické infrastruktury v mezikřižovatkových úsecích je v Česku ten, že v intravilánu se stane 7,45 x více smrtelných nehod cyklistů, v extravilánu dokonce 9,4 x více smrtelných nehod cyklistů na ujetou vzdálenost.

Vztah mezi objemem cyklodopravy a bezpečností

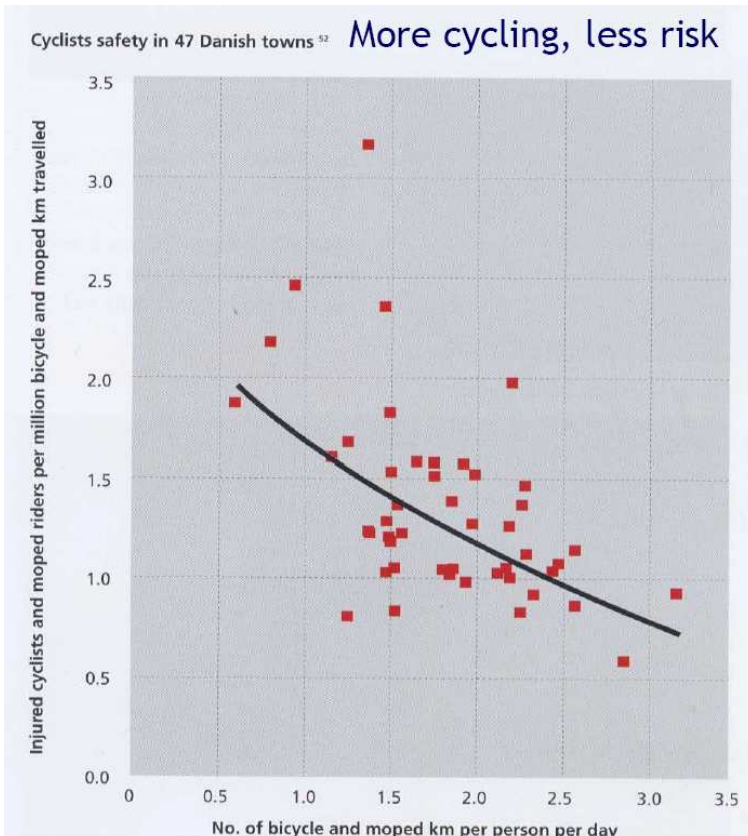
S ohledem na zahraniční výzkumy a statistiky je možno najít přímo úměrný vztah mezi podílem cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce a bezpečností dopravy. **Orientace měst na podporu cyklodopravy a nemotorové dopravy obecně je prevencí dopravních nehod,** jak dokazuje graf 2.

Usmrcení cyklisté na 100 mil. km ujetých na kole



Graf 2. Nepřímá závislost ujetých km na kole za den. [2]

Graf ukazuje, že riziko usmrcení je pro cyklistu mnohem nižší v zemích, kde kolo hraje významnou roli v dělbě přepravní práce, resp. kde se na kole v průměru na obyvatele ujede větší vzdálenost. Stejný závěr je zřejmý při porovnání jednotlivých nizozemských měst. Nizozemská analýza z r. 2002 srovnávala 221 měst a obcí a došla k závěru, že v těch městech, kde je velký podíl cyklodopravy, je o 40% menší nehodovost než tam, kde se kola používají málo [3]. K podobnému závěru dospěli v Dánsku, jak ukazuje graf 3.



Graf 3. Nepřímá závislost ujetých km na kole a mopedu za den (vodorovná osa) na počtu zraněných cyklistů a řidičů mopedů na milion ujetých kilometrů (svislá osa) v 47 dánských městech. [4]

Různé studie dokládají následující zjištění – **čím vyšší podíl cyklistů, tím bezpečnější prostředí pro cyklisty**. Je pro to mnoho vysvětlení, včetně chování účastníků provozu a pozornosti, kterou politici na všech úrovních věnují cyklo dopravě. Předně, vyšší podíl užívání kola vede k změně chování části účastníků silničního provozu všech druhů, protože v celkovém pohledu na uliční prostor jsou cyklisté více dominantní, jsou více vidět a zároveň více účastníků silničního provozu má zkušenosti s vlastní jízdou na kole. V druhé řadě vyšší podíl užívání kola jde ruku v ruce s nižším užíváním automobilu, což redukuje možnosti konfliktu cyklisty s autem. V poslední řadě je politické vysvětlení: vyšší užívání kola vytváří více podpory pro cyklistickou politiku, tzn. do infrastruktury pro cyklisty je investováno více prostředků a ta se tím pádem stává více bezpečnou. [2]

Cyklisté jsou nejvíce zranitelní účastníci provozu. Stejně jako pěší nejsou chráněni konstrukcí dopravního prostředku a deformační zónou, na rozdíl od pěších se však cyklisté pohybují vyšší rychlostí a jsou více v kontaktu s motorovou dopravou. **Zaručit bezpečnost cyklistů je proto možné jen návrhem bezpečných komunikací, po kterých se cyklisté pohybují.** Jedním z hlavních nizozemských principů je zamezit kontaktu s motorovou dopravou v maximální možné míře, a to ve smyslu separace v prostoru nebo v čase. Tento požadavek vychází z údajů o nehodách – ve městech, kde je hodně zatížených křižovatek dochází k závažnějším nehodám s účastí cyklistů než v oblastech, kde je takových křižovatek málo.

Komentář [ZS1]: Toto je v českých podmínkách diskutabilní, je to v rozporu s integračním přístupem

Dopravní bezpečnost může být ovlivněna mnoha způsoby. Hlavní úlohu při procesu zajišťování bezpečnosti hrají požadavky formulované v rámci systému trvale udržitelné dopravy:

- výstavba co nejvíce souvislých cyklistických tras v obytných čtvrtích (kde je rychlost omezena na 30 km/h)
- minimum úseků cyklistických tras vedených po nebezpečných silnicích
- co nejkratší cesty
- kombinace nejkratších a nejbezpečnějších tras
- zabránit situacím, kdy cyklista musí hledat svou cestu
- vytvoření jednoznačně rozpoznatelných kategorií silnic
- omezit počet způsobů dopravního řešení a dát jim jednoznačnou (nedvojsmyslnou) podobu
- zabránit konfliktům s protijedoucí dopravou
- zabránit konfliktům s křižující dopravou
- omezení rychlosti v potenciálně konfliktních lokalitách
- vyvarování se překážek vedle silnice (na krajnici)

Prameny:

- [1] Kurier, VCÖ, Eurostat, Centrum dopravního výzkumu ČR, 2007
- [2] Fietsberaad, *Cycling in the Netherlands*, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Fietsberaad, 2009
- [3] Ligtermoet & Partners, Adviseurs in verkeersbeleid - Dirk Ligtermoet
- [4] Jensen, S.U., Road Directorate, Collection of Cycle Concepts, Road Directorate, 2000