

BEZPEČNOST CHODCŮ A CYKLISTŮ VE VRACOVĚ

Vypracoval: Mgr. Zbyněk Janoška, Ph.D., janoska@mestovracov.cz, červen 2023

Úvod

Bezpečnost chodců a cyklistů ve městech je jednou z nejdůležitějších otázek v současném urbanistickém plánování. S rychlým rozvojem měst a zvyšujícím se počtem vozidel na silnicích je nezbytné zajistit, aby chodci a cyklisté měli dostatečnou ochranu a bezpečnost.

Chodci jsou jednou z nejzranitelnějších skupin účastníků silničního provozu. Každý den se setkávají s rizikem nehody a zranění, a proto je důležité vytvářet pro ně co nejbezpečnější podmínky. Města by měla vytvářet chodníky, které jsou dostatečně široké a oddělené od silnic. Důraz by měl být kladen na vytvoření bezbariérového prostředí, které umožní snadný přístup k chodníkům pro osoby se zdravotním postižením.

Dalším krokem k bezpečnosti chodců je snižování rychlosti vozidel ve městských oblastech. Nižší rychlosti vozidel přispívají k lepší viditelnosti chodců a umožňují řidičům reagovat včas na překážky. V městských oblastech je také důležité provádět pravidelné kontroly dopravních značek, které jsou často poškozené.

Dalším aspektem bezpečnosti chodců a cyklistů je vyhrazení cyklostezek. Vytváření samostatných cyklopruhů na silnicích zvyšuje bezpečnost cyklistů a snižuje riziko kolizí

s ostatními vozidly. Cyklostezky by měly být jasně označeny a odděleny od chodníků a silnic, aby se minimalizovalo riziko nehod.

Bezpečnost cyklistů lze také zvýšit zlepšením infrastruktury. Vytváření parkovišť pro kola a dalších cyklistických zařízení je důležité pro podporu cyklistické dopravy ve městech. Zároveň je nezbytné zlepšit vzdělávání cyklistů a řidičů o vzájemném respektu na silnicích a o pravidlech bezpečného sdílení prostoru.

Informační kampaně a osvěta jsou také klíčovými faktory pro zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů ve městech. Města by měla aktivně propagovat důležitost dodržování pravidel silničního provozu a vzájemného respektu mezi chodci, cyklisty a řidiči. Osvětové programy by měly zahrnovat zejména vzdělávání dětí ve školách, dále kurzy bezpečné jízdy pro cyklisty a informační materiály pro veřejnost.

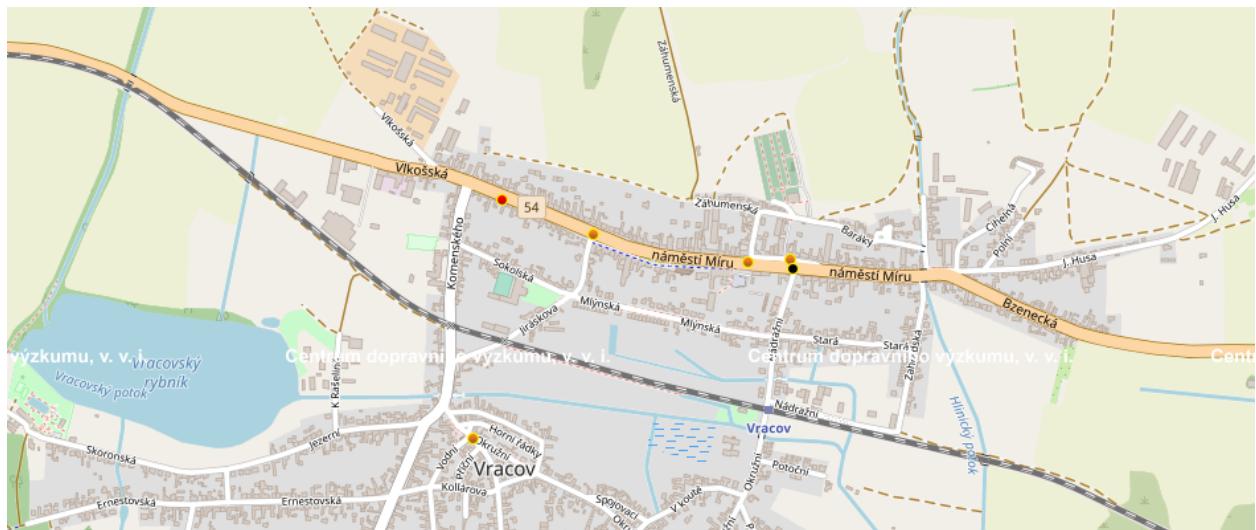
Klíčovým aspektem při zavádění dopravních opatření je spolupráce mezi městskými orgány, dopravními expertními skupinami a občanskými iniciativami. Diskuze a společné plánování městské infrastruktury umožňují zohlednění potřeb chodců a cyklistů při navrhování nových projektů. Zapojení veřejnosti do rozhodovacího procesu a získávání zpětné vazby od uživatelů silnic je klíčové pro vytvoření bezpečnějšího a přívětivějšího prostředí pro chodce a cyklisty.

Závěrem je třeba zdůraznit, že bezpečnost chodců a cyklistů ve městech je komplexní problém, který vyžaduje komplexní a systematický přístup. Je nezbytné kombinovat vhodnou infrastrukturu, regulaci provozu, osvětu a spolupráci mezi všemi zúčastněnými stranami. Pouze tak lze dosáhnout snížení rizika nehod, zranění a zlepšení životního prostředí ve městských oblastech.

Nehody chodců ve Vracově

V letech 2013-2022 se ve Vracově stalo 6 nehod chodců, evidovaných databází Policie ČR. Je nutné upozornit na to, že velká část nehod zranitelných účastníků dopravy - zejména cyklistů a chodců - není oficiálně evidována. Podíl nehod, které nejsou v databázích zaneseny, je podle relevantních odhadů vyšší než 50 %.

Z šesti evidovaných nehod byla jedna smrtelná, jedna s těžkým zraněním a čtyři s lehkým zraněním. 5 nehod z šesti se stalo při přecházení silnice I/54 - náměstí Míru, ulice Vlkošská.



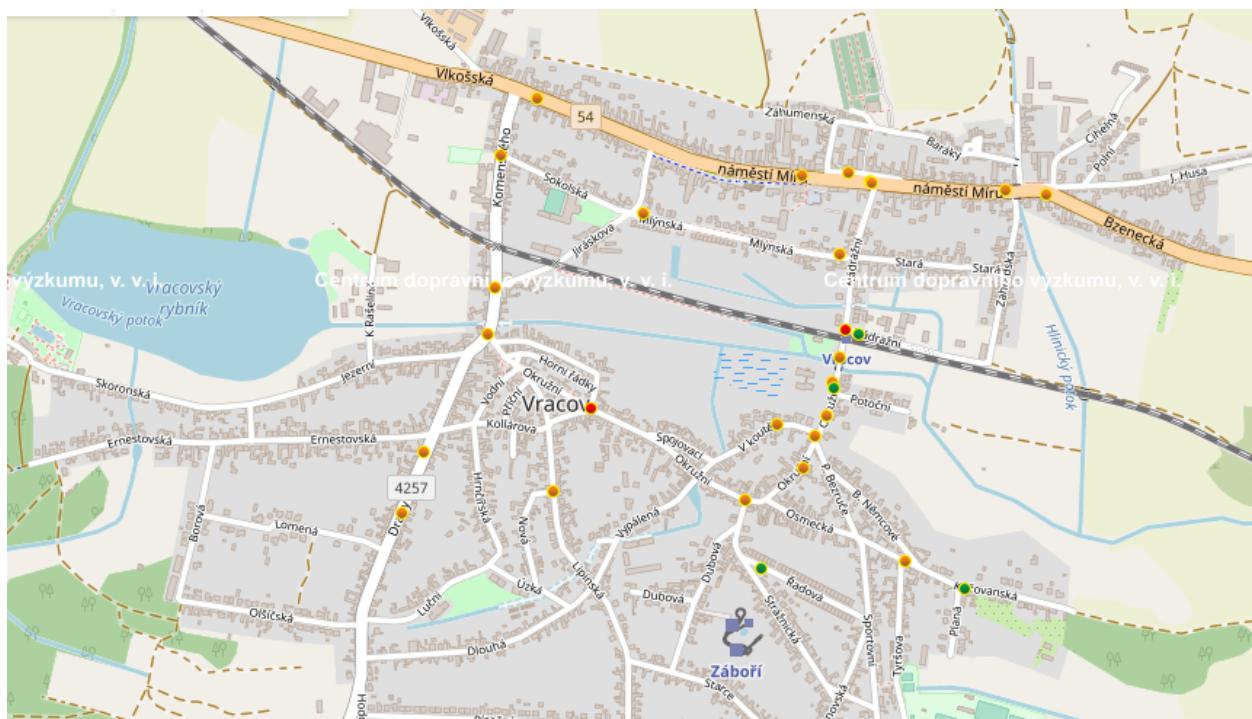
Obr. 1: Nehody chodců ve Vracově 2013-2022. Zdroj: <https://nehody.cdv.cz>

Riziková místa

Prakticky všechny nehody chodců se staly při přecházení rušné silnice I/54. Ve čtyřech z pěti případů byl viníkem nehody řidič motorového vozidla, v jednom případě chodec s vysokým obsahem alkoholu v krvi. Čtyři z pěti nehod se staly na nebo v těsné blízkosti přechodu pro chodce.

Nehody cyklistů ve Vracově

V letech 2013-2022 se ve Vracově stalo 28 nehod cyklistů, evidovaných databází Policie ČR. Opět platí, že se jedná pouze o část všech nehod.



Obr. 2: Nehody cyklistů ve Vracově 2013-2022. Zdroj: <https://nehody.cdv.cz>

Za sledované období bylo evidováno 28 nehod. 2 nehody skončily těžkým zraněním, 22 nehod bylo s lehkým zraněním, 4 nehody byly bez zranění.

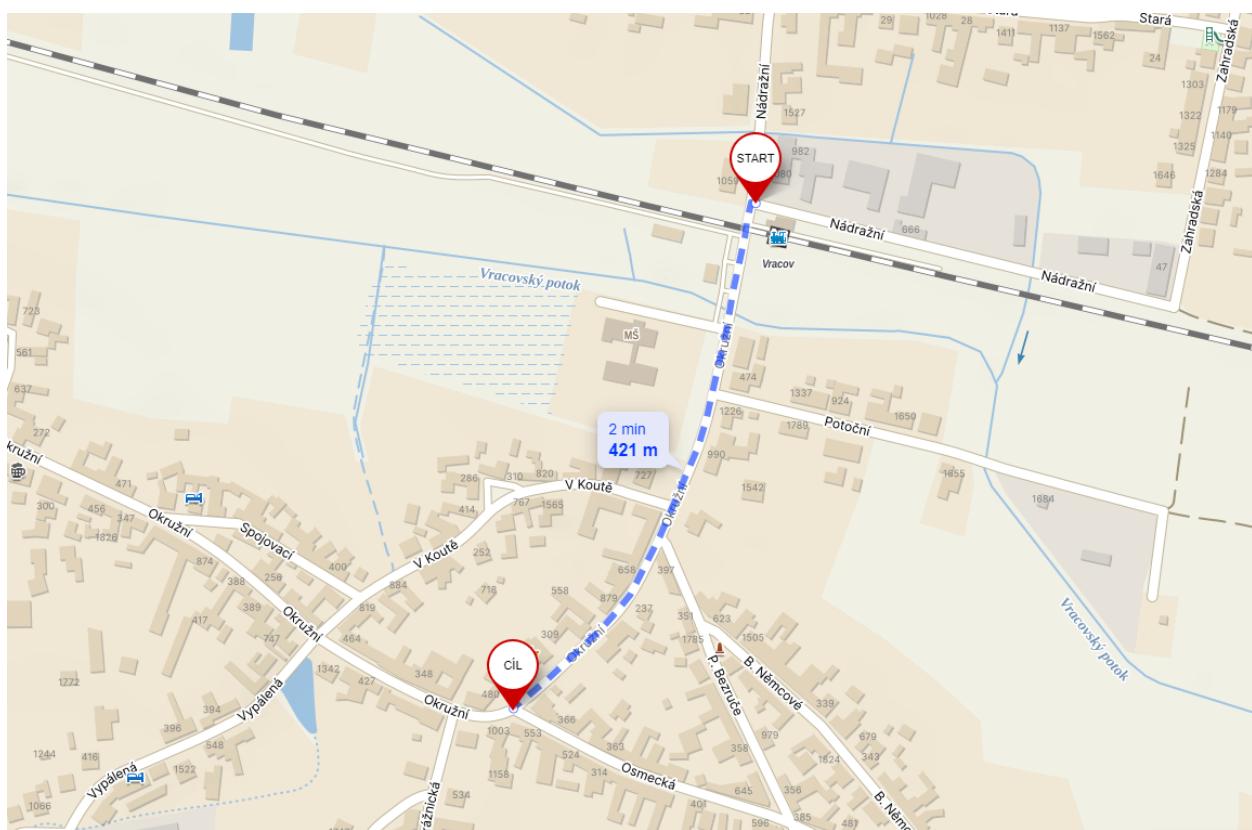
Ve 20 případech (71 %) se jednalo o srážku s jedoucím vozidlem, v 7 případech (25 %) o havárii (pád z kola) a v 1 případě se jednalo o jiný typ nehody.

10 nehod (36 %) se stalo v křižovatkách, zbytek na přímých úsecích nebo v zatáčkách.

Riziková místa

Nejrizikovějším místem z pohledu nehodovosti cyklistů je úsek ulice Okružní od křižovatky s ulicí Osmecká po křižovatku s ulicí Nádražní. Jedná se o 420 m dlouhý úsek komunikace, kde se během posledních 10 let stalo 8 nehod (29 % všech evidovaných nehod cyklistů ve Vracově). Jedná se zejména o srážky cyklistů s jedoucím vozidlem. Komunikace (ulice Okružní) je nedostatečně osvětlená - lampy veřejného osvětlení se nacházejí za řadou vzrostlých stromů ve vzdálenosti cca 10 od okraje vozovky.

Frekvence pohybu cyklistů je vysoká zejména v ranních hodinách během dojížďky na vlakovou stanici, často za špatné viditelnosti. Cyklisté vjíždějí na silnici v nepřehledném místě těsně za železničním přejezdem.



Obr. 3: ulice Okružní - úsek mezi křižovatkami s ulicemi Osmecká až Nádražní.

Obecná doporučení zvyšující bezpečnost chodců a cyklistů ve městech

Omezení rychlosti na 30 km/h mimo hlavní tahy

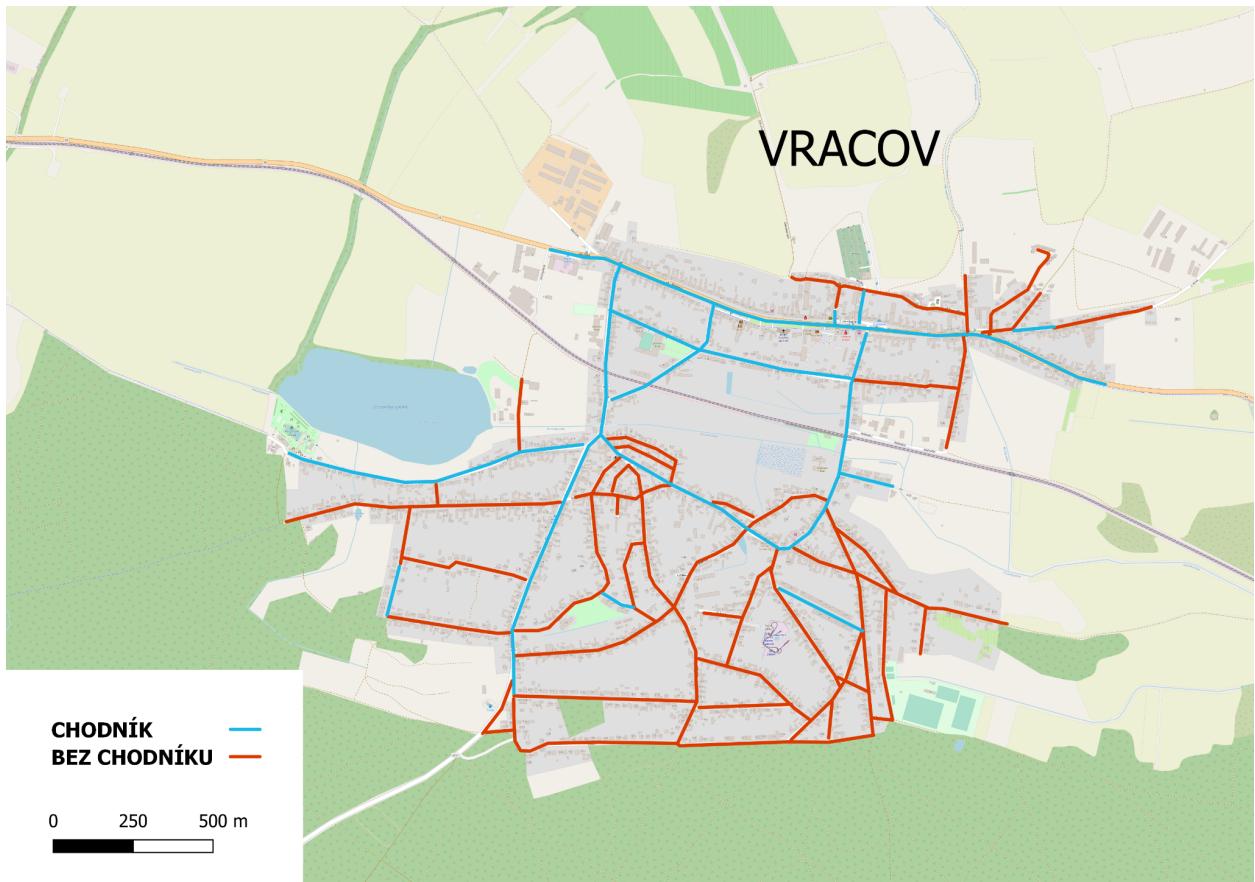
Omezení rychlosti na 30 km/h ve městech se stává stále více diskutovaným a implementovaným opatřením s cílem zlepšit bezpečnost a kvalitu života v urbanistickém prostředí. Tato opatření jsou součástí snahy snížit počet dopravních nehod, zranění a úmrtí, které jsou spojeny s vysokou rychlostí vozidel ve městských oblastech.

Omezení rychlosti na 30 km/h přináší několik výhod. První a nejdůležitější je zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů. Nižší rychlosť vozidel snižuje riziko vážných zranění a úmrtí v případě nehody. Chodci a cyklisté mají větší šanci na přežití a snižuje se také riziko dlouhodobých zdravotních následků. V městech, kde chodci, cyklisté a motoristé sdílejí dopravní prostor, by měla být maximální rychlosť omezena na 30 km/h dle doporučení Světové zdravotnické organizace¹ (WHO) i Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj² (OECD). V případě Vracova se jedná o všechny místní komunikace, na nichž nejsou vybudovány chodníky.

¹ Zdroj:

https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/un-road-safety-week/streets-for-life-policy_brief.pdf

² Zdroj: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/speed-crash-risk.pdf>



Obr. 4: komunikace, podél nichž jsou vybudované chodníky

Druhou výhodou je zvýšení kvality života v městském prostředí. Nižší rychlosť vozidel snižuje hluk, vibrace a znečištění ovzduší. Města se stávají přívětivějšími pro obyvatele, kteří se mohou pohybovat pěšky či na kole bez obav o svou bezpečnost a komfort.

Implementace omezení rychlosti na 30 km/h však vyžaduje důkladné plánování a informování veřejnosti. Města musí provést odpovídající úpravy dopravní infrastruktury, včetně vhodného značení, úprav křižovatek a zvýšení viditelnosti pro chodce a cyklisty.

Je také důležité vést osvětové kampaně, které budou informovat o důvodech a výhodách omezení rychlosti na 30 km/h a upozorní řidiče na potřebu dodržovat tuto zásadu.

Zjednodušení dopravního značení, zejména křížovatek

Velký počet dopravních značek v městských oblastech může představovat riziko pro bezpečnost provozu. Když je prostor zahlcen značkami, může to vést ke zmatení řidičů a snížení jejich schopnosti vnímat klíčové informace na silnici. Příliš mnoho dopravních značek může vést k vizuálnímu zahlcení, kdy řidiči mají potíže s identifikací důležitých a aktuálních informací.

Dalším rizikem je, že velký počet značek může odvádět pozornost řidičů od důležitých faktorů, jako je sledování provozu, chodců nebo cyklistů. Při soustředění na četné značky může být snížena reaktivita a schopnost rychlého rozhodování v situacích, které vyžadují okamžitou pozornost, například při předcházení nebezpečí.

Proti tomu existují křížovatky, kde platí přednost zprava, které přinášejí několik výhod. Tento systém přednosti upřednostňuje plynulý a předvídatelný provoz. Řidiči se řídí jediným jednoduchým, srozumitelným a všude platícím pravidlem a vědí, jak se mají chovat na křížovatkách. Přednost zprava umožňuje snížit rychlosť provozu a zlepšit přehlednost na křížovatkách.

Další výhodou je zvýšení bezpečnosti a minimalizace rizika kolizí. Při přednostním právu zprava je pro řidiče snadnější sledovat přicházející vozidla a přizpůsobit svou jízdu. Tím se snižuje riziko případných srážek a nehod.

Aby bylo zajištěno bezpečné prostředí na silnicích, je důležité najít vyvážený přístup k umisťování dopravních značek a minimalizovat jejich počet. Města by měla provádět pravidelné hodnocení.

Stání vozidel na vozovce

Častým problémem (nejen) ve Vracově jsou automobily parkující na vozovce či na chodníku v místech špatného rozhledu nebo úzké komunikace. Tako zaparkované vozy vytvářejí překážku pro ostatní řidiče, a to zejména pro chodce a cyklisty v místech, kde nejsou vybudované chodníky.

Prvním problémem spojeným se zaparkovanými automobily na kraji silnice je snížení viditelnosti. Když je vozidlo zaparkováno v blízkosti křižovatek, zatáček nebo přechodů pro chodce, může blokovat řidičům výhled a omezovat jejich schopnost vidět přicházející vozidla nebo chodce. Tento nedostatek viditelnosti zvyšuje riziko nehody, zejména při náhlých manévrech.

Dalším problémem je parkování na úzkých komunikacích. Když jsou zaparkovaná vozidla na krajnici, zužuje se průjezdná šířka silnice, což může ztížit plynulý provoz. Zúžený prostor může vést k nebezpečným situacím, jako je nutnost těsného míjení vozidel nebo obtížnost pro cyklisty a chodce, kteří se při objízdění stojících vozidel dostávají do protisměrného dopravního proudu. Zaparkovaná vozidla ztěžují průjezd vozidlům složek integrovaného záchranného systému.

Řešením tohoto problému je nutnost dodržování pravidel parkování a vyhrazení dostačného prostoru pro zaparkování vozidel mimo průjezdnou část silnice. Města by měla provádět pravidelnou kontrolu parkování a sankcionovat řidiče, kteří parkují nevhodně. Kromě toho by měla být vytvořena dostačná infrastruktura pro parkování vozidel, jako jsou parkovací zóny, garáže nebo jiná alternativní místa pro zaparkování.

Navržená opatření

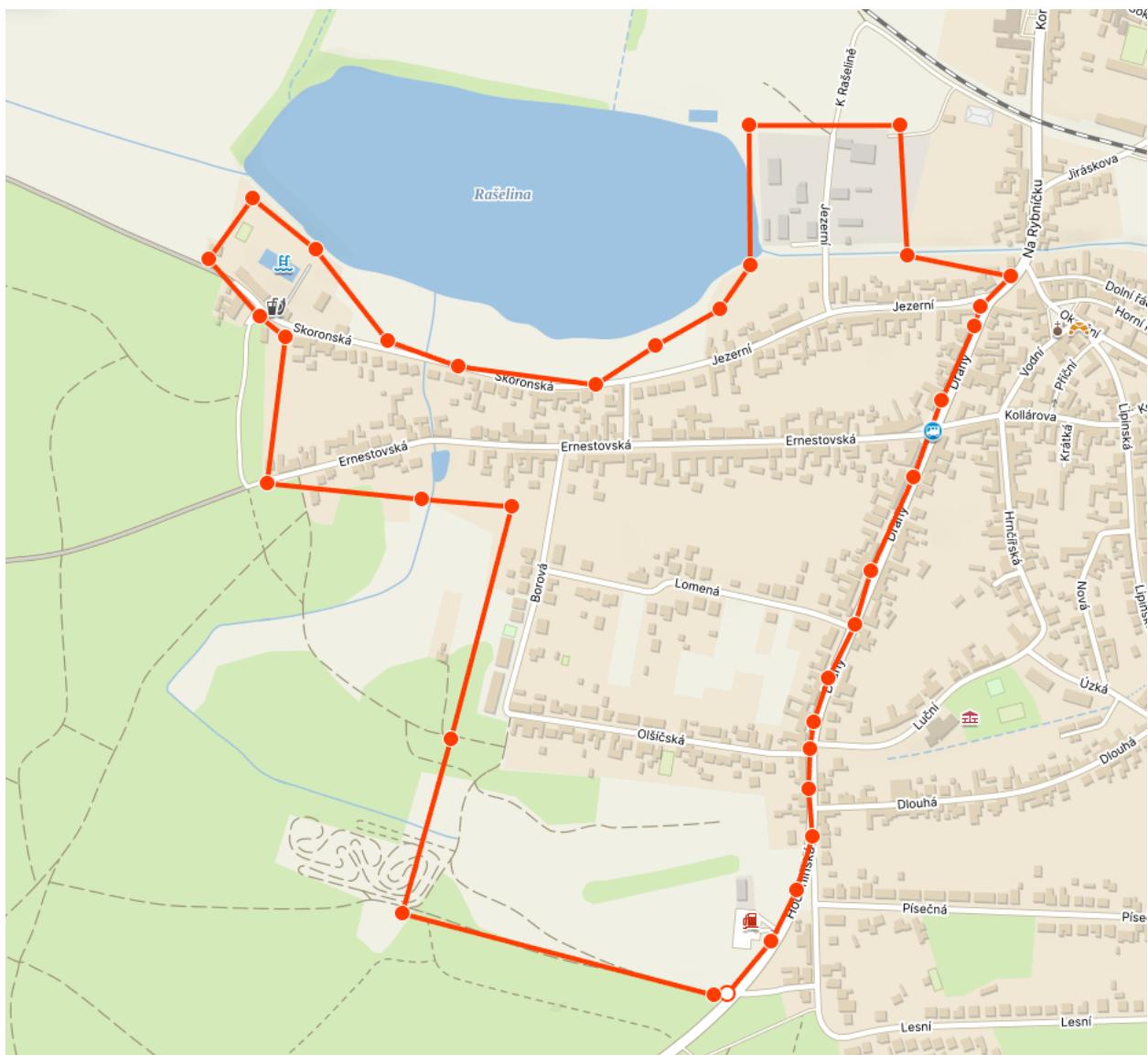
Obecná opatření

- Zjednodušení dopravního značení, zejména u křízovatek. Kde to rozhledové poměry umožňují, zachovat obecné pravidlo přednosti zprava místo označení hlavní a vedlejší komunikace.
- Kontrolovat stání vozidel na krajnici a chodníku v místech se špatnými rozhledovými poměry, v blízkosti křízovatek, zatáček, přechodů pro chodce a na úzkých komunikacích.

Zklidnění dopravy v rezidenční zóně

V ulicích Jezerní, Skoronská, Ernestovská, Lomená, Borová, Olšíčská zavést zónu s maximální rychlostí 30 km/h, zákazem stání na komunikaci a předností zprava na všech křízovatkách. Tato oblast slouží výhradně pro potřeby bydlení, nenachází se zde průmyslové objekty, nedochází k průjezdu s výjimkou zemědělské techniky po ulici Skoronská/Jezerní. S výjimkou ulice Jezerní/Skoronská a části ulice Borová zde nejsou chodníky, frekvence pěší i cyklistické dopravy je zde však vysoká včetně častého pohybu dětí na vozovce. V letních měsících je častý pohyb cyklistů na příjezdových cestách ke koupališti. Oblast je ohraničena na jedné straně frekventovanou silnicí III/4257, ve všech ostatních směrech okrajem intravilánu. Místní komunikace se kříží v úhlech blízkých 90 % a rozhledové poměry na křízovatkách jsou s výjimkou křížení Olšíčská - Borová dobré. V nové rezidenční čtvrti Olšíčka již byla zóna 30 s předností zprava zavedena.

Na základě zkušeností se zavedením zóny 30 v této lokalitě by v budoucnu mohlo být přistoupeno k rozšíření i do dalších částí Vracova.



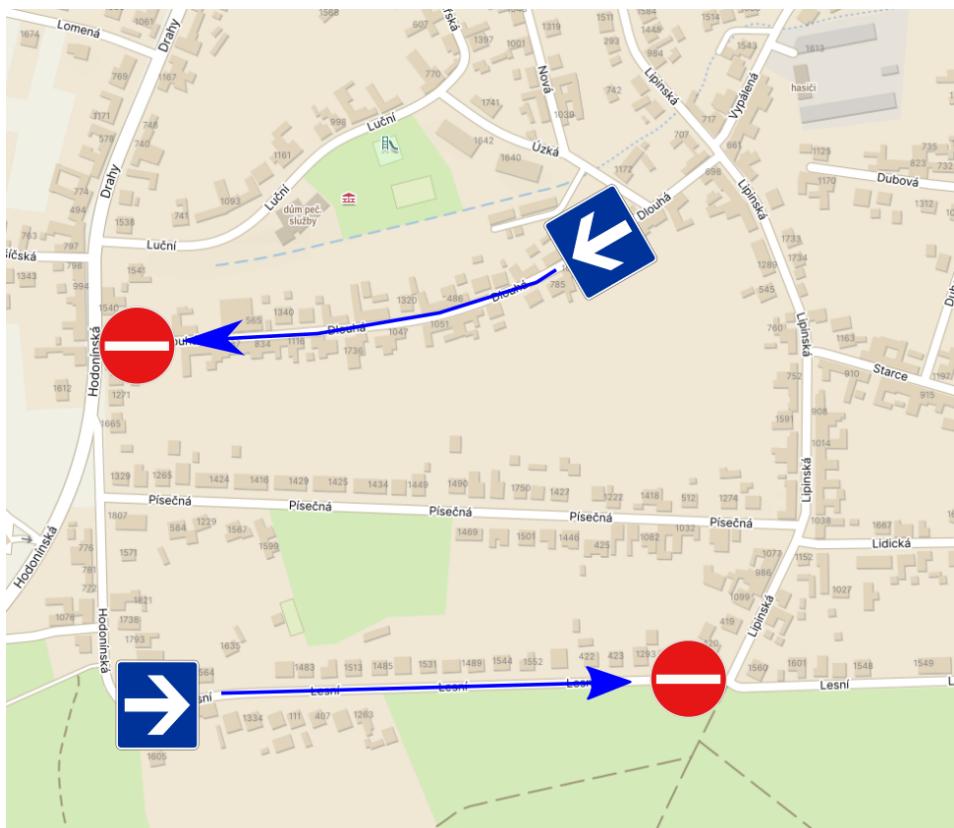
Obr. 5: navržená oblast pro zavedení zóny 30 s předností zprava a se zákazem stání

Jednosměrné ulice

Ulice Lesní a Dlouhá jsou úzké a ze strany občanů se vyskytly opakované stížnosti na nízkou plynulost dopravy a nutnost vyhýbání se s protijedoucími vozidly. Zejména u ulice Dlouhé často míjející se vozidla vyjíždějí mimo vozovku.

V obou ulicích by měl být zaveden jednosměrný režim. V ulici Dlouhé od křižovatky s ulicí Úzká průjezd ve směru ulice Drahý; u ulice Lesní mezi křižovatkami s ulicemi Hodonínská a Lipinská průjezd ve směru ke stadionu. V obou ulicích by měl být povolen vjezd cyklistů v obou směrech.

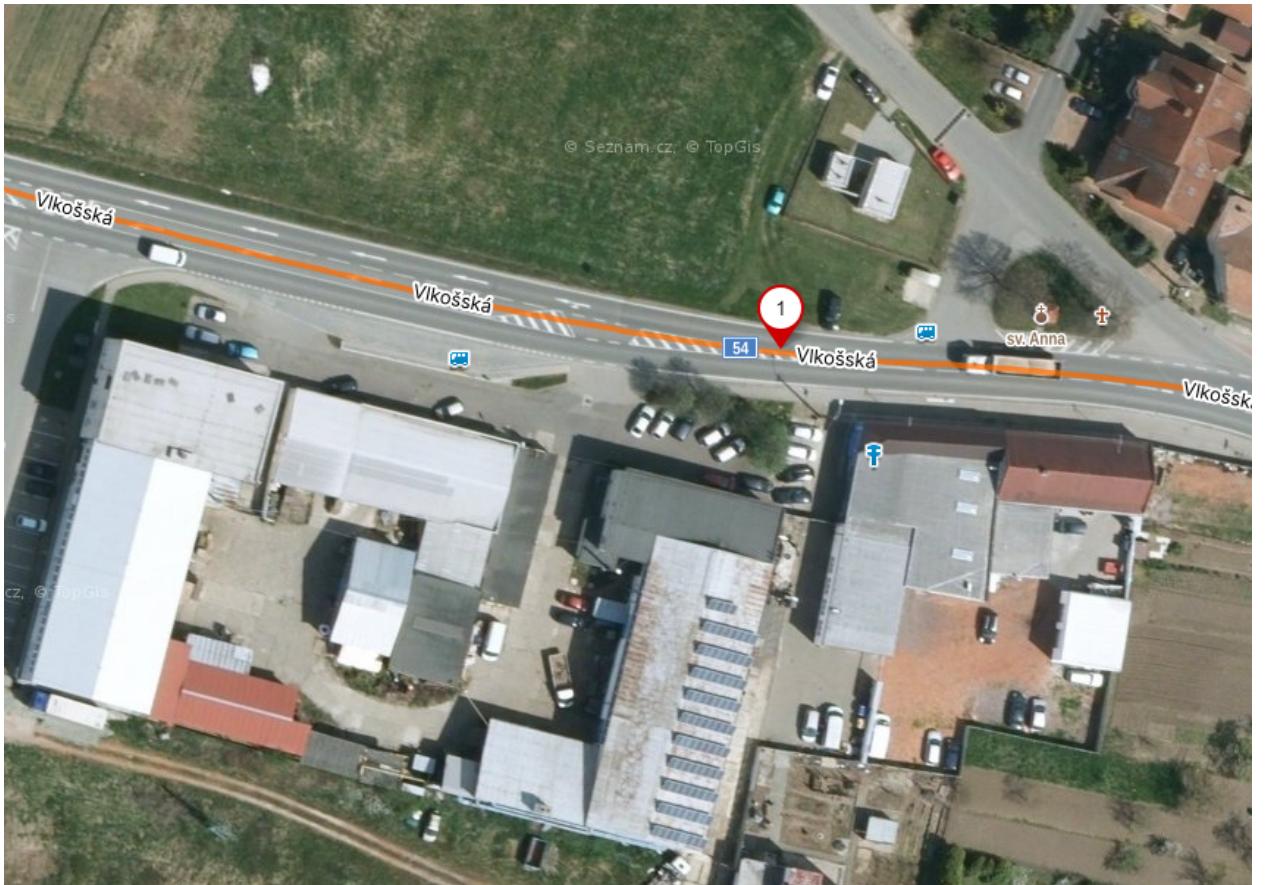
Jednosměrný režim by měl být po několika měsících vyhodnocen dotazníkovým šetřením mezi obyvateli dotčených lokalit.



Obr. 6: návrh jednosměrného režimu v ulicích Lesní a Dlouhá

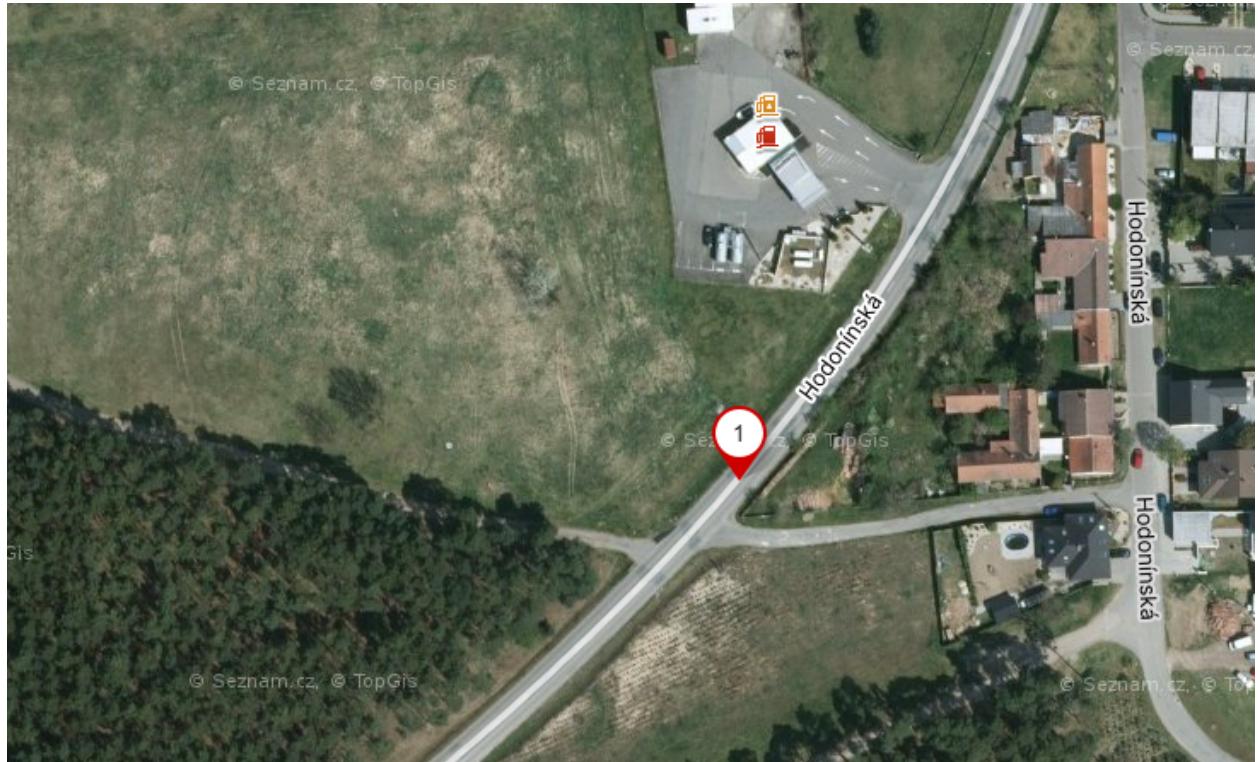
Navržená opatření pro zvýšení bezpečnosti chodců

- Vybudovat přechod pro chodce u autobusové zastávky Vracov, Slokov, kterou využívají zejména lidé zaměstnaní v průmyslové zóně.



Obrázek 7: autobusová zastávka Vracov, Slokov

- Vybudovat přechod pro chodce v lokalitě Olšíčka s ohledem na budoucí zvýšenou frekvenci pohybu chodců



Obr. 8: lokalita Olšíčka před výstavbou

- Prověřit, zda osvětlení přechodů na silnicích I/54 a III/4257 odpovídají normě ČSN EN 13201-2³

³ Norma ČSN EN 13201-2 uvádí, že svislá osvětlenost chodců musí být výrazně vyšší než vodorovná osvětlenost přilehlé vozovky, která je zajistěna běžným osvětlením komunikace – to platí pro případ pozitivního kontrastu, který se volí vždy, když se přechod osvětuje samostatnými svítidly

Navržená opatření pro zvýšení bezpečnosti cyklistů

- Vybudování cyklostezky podél chodníku mezi vlakovou stanicí a křižovatkou ulic V Koutě a Okružní. Cyklostezka oddělí cyklisty od motorové dopravy v místě, kde opakovaně dochází ke kolizím mezi cyklisty a motorovou dopravou. Délka opatření: 160 m.

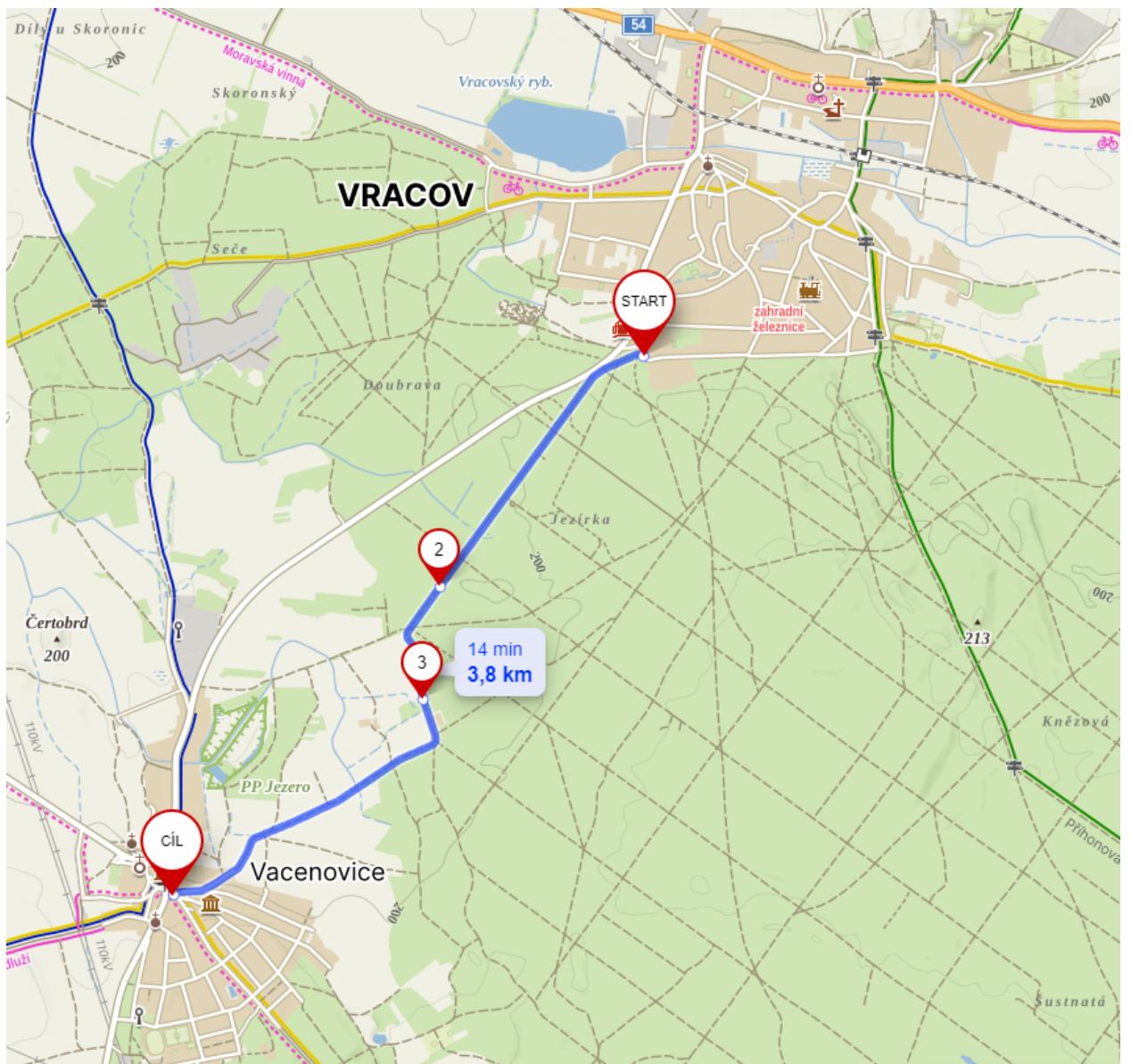


Obr. 9: navržená cyklostezka

- Vybudování cyklostezky Vracov - Vacenovice. Silnice III/4257 mezi Vracovem a Vacenovicemi je hojně využívány cyklisty. Průměrný denní počet cyklistů je 150⁴, v letních měsících však mnohem vyšší. Komunikace je využívána pro dojížďku do zaměstnání, cyklisté se zde často pohybují za zhoršené viditelnosti. Silnice je přímá a automobily zde často překračují povolenou rychlosť 90 km/h. Při takové rychlosti bývají kolize s cyklistou velmi často smrtelné. Lze očekávat, že po

⁴ Zdroj: <https://scitani.rsd.cz/>

dokončení úseku dálnice D55 mezi Starým Městem u Uherského Hradiště a Bzencem dojde ke zvýšení intenzity dopravy v tomto úseku. Z hlediska bezpečnosti zejména cyklistů je žádoucí oddělit cyklistickou dopravu od dopravy motorové a to vybudováním cyklostezky, například v trase zaznačené na obrázku 9. Na většině katastrálního území Vracov je tato trasa tvořena zpevněnou účelovou komunikací s asfaltovým povrchem.



Obr. 9: Návrh cyklostezky Vracov - Vacenovice

PŘÍLOHA

Přílohou tohoto dokumentu je seznam podnětů týkajících se dopravy ve Vracově, který byl získán od městské policie a občanů Vracova.

Všechny podněty si lze prohlédnout lokalizované v mapě na této adrese:

<https://janoskaz.github.io/vracov/doprava/>

- Chybějící chodníky v ulicích Borová, Olšíčská, Ernestovská
 - Návrh řešení: zavedení zóny 30 km/h
- Chybějící chodníky v ulici Sportovní
- Stání odstavených automobilů na ulici Okružní
 - Návrh řešení: důsledná kontrola ze strany Městské policie
- Nedodržování přednosti zprava v ulici Dubové
- Nedodržování přednosti zprava na křižovatce Dubová/Starce
- Nedodržování přednosti zprava na křižovatce Dubová/Strážnická
- Nedodržování přednosti zprava na křižovatce Dlouhá/Úzká
- Nepřehledná křižovatka Jana Husa/Cihelná, nedodržování přednosti zprava
- Nepřehledná křižovatka Jana Husa/Polní, nedodržování přednosti zprava
- Nepřehledná křižovatka Kučovanská/Boženy Němcové/A. Petržely/Tyršova, nedodržování přednosti zprava
- Nepřehledný výjezd z ulice Sokolská do ulice Jiráskova
- Nevhodně stanovená přednost na křižovatce Borová / Olšíčská
 - Návrh řešení: zavedení přednosti zprava
- Nepřehledná křižovatka Osmecíká/Sportovní/A. Petržely/P. Bezruče, nedodržování přednosti zprava
- Nedodržování přednosti zprava na křižovatce Lomená/Borová
 - Návrh řešení: zavedení zóny 30 km/h
- Ulice Dlouhá je úzká, problém při vyhýbání protijedoucích vozidel
 - Návrh řešení: jednosměrný režim

- Podélné stání na ulici Sportovní před bytovými domy
 - Návrh řešení: jednosměrný režim, jeden jízdní pruh vyhradit pro parkování
- Ulice Horní a Dolní řádky úzké, problém při vyhýbání vozidel
 - Návrh řešení: jednosměrný režim
- Nedodržování nejvyšší předepsané rychlosti na ulici Jana Husa
- Chybějící přechod u bývalého Koloniálu
- Přechod pro chodce u křižovatky Okružní/Strážnická blízko zatáčky, v nepřehledném úseku
- Chybějící přechod pro chodce u autobusové zastávky Slokov
 - Návrh řešení: vybudování přechodu pro chodce
- Chybějící přechod pro chodce v lokalitě Olšíčka
 - Návrh řešení: vybudování přechodu pro chodce
- Přechod pro chodce u křižovatky V Koutě/Okružní/Vypálená je nepřehledný
- Přechod pro chodce u křižovatky Okružní/Horní řádky je nepřehledný, hojně využívaný dětmi
- Přechod pro chodce v ulici Na rybníčku – Drahý u odbočky do ul. Okružní je v nepřehledném místě, řidiči kteří místo neznají jej vidí na poslední chvíli.
- Přechod pro chodce na ul. Bzenecká u křižovatky s ulicí Zahradská špatně označený, je na mostku a v zimě dochází k námraze. Požadavek na posunutí mimo mostek
- V ulici Dubové špatný rozhled v zatáčce směrem k ulici Strážnická
 - Návrh řešení: umístit zrcadlo
- Špatný rozhled při výjezdu z ulice Strážnické do Okružní
 - Návrh řešení: umístit zrcadlo
- Křižovatka Luční / Úzká / Hrnčířská - ve směru od ulice Hrnčířské špatný rozhled
 - Návrh řešení: umístit zrcadlo
- Vyjízdění cyklistů od nádraží do ulice Okružní, často nedostatečně osvětlení
 - Návrh řešení: rozšíření chodníku u školky o cyklopruh
- Odbočení z ulice Lipinské do Dlouhé - problém vyhnout se protijedoucímu vozidlu

- Před pekárnou stojící vozidla brání výhledu na přechod pro chodce
 - Návrh řešení: důsledná kontrola ze strany Městské policie
- Stojící vozidla v jednosměrné části ulice Kollárova brání rozhledu
 - Návrh řešení: důsledná kontrola ze strany Městské policie
- Špatný rozhled při výjezdu z ulice Ernestovská na ulici Drahý, pokud u koloniálu stojí zaparkovaná vozidla
- Ulice Lesní mezi křižovatkami s ulicemi Hodonínská a Lipinská je úzká a je problém se zde vyhnout
 - Návrh řešení: jednosměrný režim
- Nepřehledná křižovatka Okružní/Vypálená
- Nepřehledná křižovatka Okružní/Osmecká
- Výtluky na ulici Hodonínská - napojení na silnici 4257 u domu č.p.1076
 - Návrh řešení: rekonstrukce komunikace
- Křižovatka Hodonínská - Drahý nepřehledná, velmi ostrý úhel napojení
 - Návrh řešení: přestavba křižovatky na stykovou s pravoúhlým napojením
- V ulici Nádražní špatný stav vozovky
- Návrh řešení: rekonstrukce komunikace
- Ulice Lesní - špatný stav vozovky (vlny)
- V ulici Nádražní mezi nádražím a náměstím velký provoz a vysoké rychlosti jedoucích vozidel, požadavek na zpomalení dopravy
 - Návrh řešení: umístění zpomalovacího prvku (zpomalovací práh)