

na ohraničeném území např. obce. K hodnocení shlukové analýzy doporučuji využití časového rozmezí nejlépe 10 let. Proto pokládám další výzkum metodiky a bezplatných online nástrojů pro interpretaci dat nehodovosti ve zvolené lokalitě nebo správním území za odůvodněný.

Snížení počtu zraněných či usmrcených při dopravních nehodách by mělo patřit mezi priority samospráv. Bohužel každé 4 roky dochází k určité obměně ve složení vedení měst. Skutečnost, že akční plán je nastaven na 2 roky, nedává dostatek časového prostoru k realizaci všech opatření. Proto by měla být zohledněna časová náročnost přípravy opatření, která vyžadují stavební povolení. Obecně se dá říct, že chybí informovanost úředníků i samospráv o vývoji nehodovosti v jejich městech / obcích, o místech dopravních nehod, pokud se nejedná o dopravní nehodu se smrtelnými následky. Také si troufnu říci, že většina představitelů měst si myslí, že odpovědní za BESIP jsou jiné osoby než samospráva. Otrokovice jsou městem, které má zpracovanou místní strategii od roku 2018, a kde funguje úzká spolupráce mezi úředníkem odpovědným za plnění strategie BESIP, správci PK a policií. Tento model se osvědčil jen částečně. Mezery jsou zejména ve finančním krytí a vazbě na rozpočet města.

Strategie BESIP by měla nastavit úzkou spolupráci mezi vedením města, úřadem, dalšími odpovědnými subjekty za BESIP a občany, proto je nutné vtáhnout radu města (vedení města) do tvorby akčního plánu. Pro lepší zařazení do procesů roční tvorby rozpočtu, by mělo být zahrnuto také jednoduché roční vyhodnocování plnění a vývoje nehodovosti. Proto se v Otrokovicích jeví vhodnější nastavení aktualizace 1 + 4 roky. Měl by to být živý dokument, každoročně vyhodnocovaný a závěry (návrhy) by měly být promítnuty do rozpočtu.

Metodika tvorby Strategie BESIP je vodítkem. V případě, že představitelé měst a obcí přijmou svou zodpovědnost za zvýšení bezpečnosti v silničním provozu, můžeme vytyčených cílů dosáhnout.

Co je však v článku opomíjeno, je nutnost zapojení veřejnosti.

Na závěr si dovoluji pár kacířských myšlenek:

- Neměla by být zákonná povinnost správce PK řešit místa dopravních nehod s vážnými a smrtelnými následky?
- I když budeme mít bezpečnou infrastrukturu (bezpečné cesty), na kterých budou jezdit bezpečná vozidla, stále zůstává slabý článek – řidič. Na to se nesmí zapomínat a úsilí směřovat i tímto směrem.

Mgr. Renáta Krystyníková, Odbor dopravně-správní, Městský úřad Otrokovice

Bezpečný boční odstup při předjíždění cyklistů



Ing. Lukáš Kadula

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
výzkumný pracovník



Ing. Jiří Ambros, Ph.D.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
výzkumný pracovník



Ing. Veronika Valentová, Ph.D.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
ředitelka Divize dopravního inženýrství,
bezpečnosti a strategií



Mgr. Jan Elgner

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
výzkumný pracovník



Plk. Mgr. Bc. Jiří Zlý, MBA

Ředitelství služby dopravní policie
ředitel

Článek se zaměřuje na aktuální návrh novely zákona č. 361/2000 Sb., která by měla zavést taxativní vymezení bezpečného odstupu při předjíždění cyklistů. Z dat prvního českého celostátního průzkumu dopravního chování byl mj. zjištěn podíl dispozice jízdními koly u držitelů řidičských oprávnění, kde byl kvantifikován předpoklad značného průniku těchto kategorií účastníků silničního provozu. Prostor je věnován vývoji nehodovosti a jejich následků v důsledku předjíždění bez dostatečného bočního odstupu v uplynulé dekádě, zmíněna je také oblast elektrokol, jsou uvedeny zahraniční příklady a zkušenosti doplněné o souhrnná data fatalit cyklistů v evropských zemích.

[Klíčová slova: 1,5 m boční odstup při předjíždění, cyklisté, silniční zákon, dopravní nehodovost, Česko v pohybu, Strategie BESIP 2021-2030]

The article deals with the current amendment to the Act No. 361/2000 Sb. ushering exhaustive definition of safety distance during overtaking cyclists. In the first Czech all-state general survey focused on behaviour in traffic the share of bicycle layout within driving licences holders group quantitated the assumption of significant these road traffic participant categories penetration. The traffic accident and their consequences development is presented as well as their aftermaths caused due to absence of safe side distance during overtaking. The e-cycles field is also included as well as examples and experience from abroad and aggregative data on cyclists fatality in European countries.

[Keywords: cyclists, Road Act, traffic accidents, Czech Republic in motion, BESIP 2021 – 2030 strategy]

NAVRHOVANÁ NOVELA ZÁKONA O PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH [1]

Dne 14. dubna 2021 schválila poslanecká sněmovna ve 3. čtení návrh taxativního vymezení bezpečného odstupu při předjíždění cyklistů. Řidič motorového vozidla nesmí předjíždět, pokud nedodrží bezpečný boční odstup při předjíždění cyklisty. Bezpečným bočním odstupem při předjíždění cyklisty se

rozumí vzdálenost mezi nejbližšími okraji motorového vozidla, přípojného vozidla nebo nákladu a jízdního kola, přířevného vozíku nebo cyklisty nejméně 1,5 m. V místě s nejvyšší dovolenou rychlostí nepřevyšující 30 km/h je vzdálenost bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty nejméně 1 m. Novela je zatím v legislativním procesu, aby vešla v účinnost, musí ji schválit Senát a podepsat prezident.



Obr. 1 Infografika znázorňující návrh novelizace zákona č. 361/2000 Sb., týkajícího se bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty

Obr. 1 znázorňuje bezpečný boční odstup při předjíždění cyklisty. Je zřejmé, jaký velký prostor by byl v případě taxativního vymezení nutný na komunikaci v případech, kdy je cyklista předjížděn motocyklistou, řidičem osobního a nákladního automobilu.

ZAHRANIČNÍ PŘÍKLADY A ZKUŠENOSTI

Odstupy při předjíždění cyklistů jsou definovány v řadě zemí. V některých státech/zemích se používají už od 70. let minulého století (1972 – Wisconsin, USA; 1975 – Belgie), ale největší rozšíření nastalo až po roce 2000 (nejnověji Irsko v roce 2019 a Německo v roce 2020). Požadované hodnoty minimálního odstupu se nejčastěji pohybují mezi 1 m (respektive ekvivalentem 3 stop v přibližně polovině států USA) a 1,5 m v několika evropských zemích [2].

Vybrané evropské země s minimálním požadavkem na boční odstup při předjíždění cyklistů:

- Belgie: 1 m,
- Francie: 1 m v intravilánu, 1,5 m v extravilánu,
- Německo: 1,5 m v intravilánu, 2 m v extravilánu, cyklisté navíc musí dodržovat odstup od zaparkovaných vozidel minimálně 1 m,
- Španělsko: 1,5 m, řidič motorového vozidla musí zpomalit,
- Portugalsko: 1,5 m, řidič musí posoudit bezpečnost předjíždění podle šířky komunikace
- Irsko: 1 m při rychlosti ≤ 50 km/h, 1,5 m při rychlosti > 50 km/h

Z uvedeného je zřejmé, že některé země definují velikost odstupu na základě rychlosti jízdy, některé dle lokality (intravilán/extravilán). V řadě zemí je při předjíždění cyklisty umožněno přejet podélnou čárou souvislou.

Z pohledu posouzení vhodnosti nebo účinnosti odstupů je však nutno zmínit několik skutečností:

- Požadované hodnoty odstupů se většinou nezakládají na výzkumech. Proběhly jen omezené studie, založené na

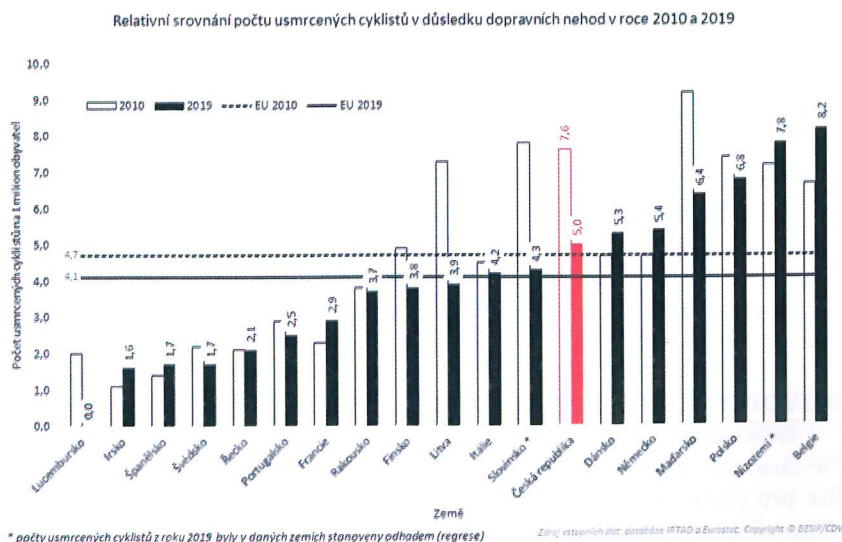
subjektivním hodnocením odstupů a/nebo pocitu bezpečnosti ze strany cyklistů.

- Většinou nejsou známa výchozí data (jaké odstupy se dodržují ve stavu, kdy nejsou nijak předepsány), což omezuje možnosti srovnání s daty po zavedení předepsaného odstupu a vyhodnocení účinnosti této změny. Navíc bylo zjištěno, že odstupy jsou ovlivňovány dalšími charakteristikami komunikace, například šířkou jízdního pruhu, intenzitou dopravy nebo protijedoucími vozidly.
- Není známo, jak spolehlivě a konzistentně dokážou řidiči i cyklisté odhadovat velikost odstupu, což opět komplikuje hodnocení.

Jen velmi málo studií se zaměřilo na vliv zavedení pravidla minimálního odstupu na změnu nehodovosti cyklistů. Studie provedená v USA [3] konstatovala, že změny po zavedení zákona nebyly statisticky významné. Australská studie [4] zjistila statisticky významný pokles nehodovosti, ale protože nebylo možno zohlednit potenciální zkreslení (zapojením kontrolní skupiny), výsledky byly označeny pouze jako „předběžné“. Zavedení zmíněného pravidla do zákona mělo v zásadě malý skutečný efekt – informovanost mezi cyklisty i řidiči byla nízká [5]. Doporučuje se proto zavedení pravidla podpořit informačními kampaněmi, případně i dopravním značením. Ve všech zmíněných zemích je minimální odstup zaveden zákonem. Zároveň ale platí, že dodržování pravidla se obtížně kontroluje a vymáhá. Proto je často chápáno spíše jako doporučení směřující k podpoře a zrovnoprávnění cyklistické dopravy.

VÝVOJ NEHODOVOSTI CYKLISTŮ V ČR A PŘEDJÍŽDĚNÍ BEZ DOSTATEČNÉHO BOČNÍHO ODSTUPU JAKO PŘÍČINA NEHOD

V roce 2010 bylo v České republice usmrceno 7,6 cyklistů na 1 mil. obyvatel, v roce 2019 pak 5,0, tzn. -34,2 %. V evropských zemích, uvedených v grafu na obr. 2 bylo v roce 2010 usmrceno 4,7 cyklistů na 1 mil. obyvatel, v roce 2019 pak 4,1, tzn. -12,8 %. Přestože Česká republika v uvedeném relativním



Obr. 2 Relativní srovnání počtu usmrcených cyklistů v důsledku dopravních nehod v roce 2010 a 2019

srovnání patří v oblasti usmrcených cyklistů nad evropský průměr (obdobně jako v případě celkových fatalit, tj. bez ohledu na kategorii účastníka silničního provozu), a z 19 uvedených zemí byla 13. (pozn. v roce 2010 pak 17.), snížení fatalit cyklistů v České republice je v uvedeném srovnání nepochybnitelné.

V období 2011-2020 bylo v České republice v důsledku předjíždění bez dostatečného bočního odstupu evidováno 307 nehod zaviněných řidiči motorových vozidel s následky u cyklistů. Při těchto nehodách byly 4 osoby usmrceny, 37 osob těžce zraněno, 245 osob lehce zraněno a 29 cyklistů zraněno nebylo. Nehody lze blíže zkoumat ve webové aplikaci Dopravní nehody v ČR [6]: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=6k8>. Ve stejném období bylo evidováno 40 174 nehod s účastí cyklistů, tzn. že uvedená příčina se na všech nehodách s účastí cyklistů podílela 0,76 %, na všech usmrcených cyklistech 0,81 %, těžce zraněných 0,94 % a lehce zraněných 0,79 %.

V roce 2020 bylo v důsledku předjíždění bez dostatečného bočního odstupu evidováno 28 nehod, při nichž byla 1 osoba usmrcena, 2 těžce zraněny, 19 lehce zraněno.

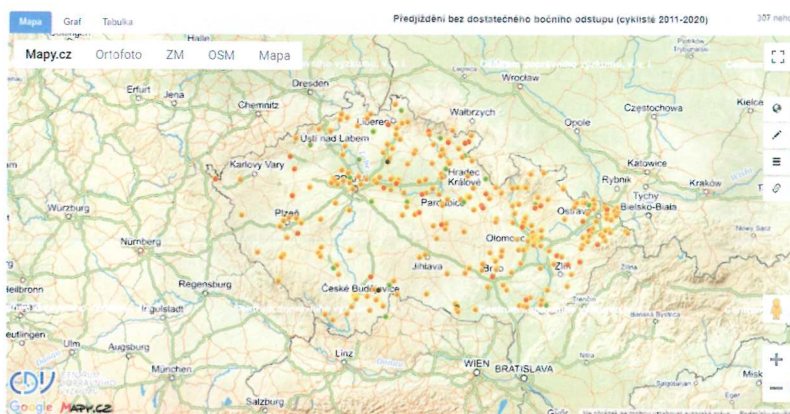
ZÁVAŽNÉ POZNATKY Z NEHODOVOSTI CYKLISTŮ, NA KTERÉ NOVELA NEREAGUJE

Téma, které nesmí v kontextu nesprávného předjíždění zaniknout, je ujetí viníka od nehody. V důsledku uvedené příčiny k němu došlo v období 2011-2020 u 94 nehod, tj. ve 31 % nehod.

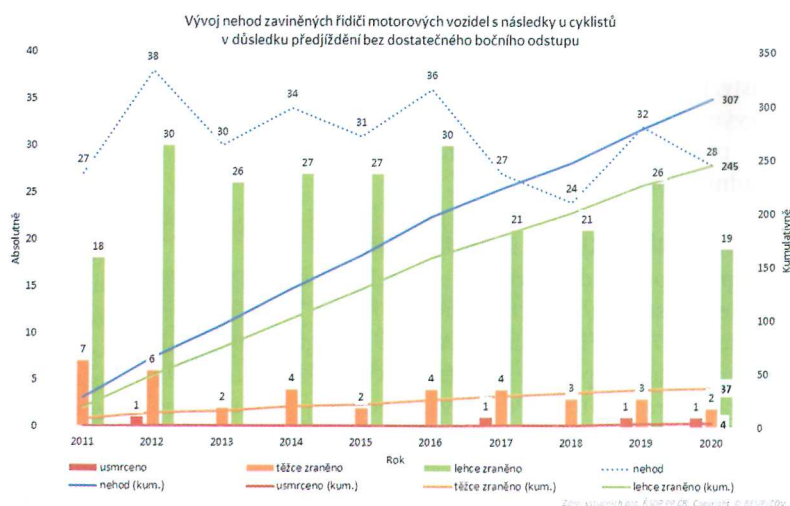
Dalším palčivým tématem, které v souvislosti s cyklisty zaznává velmi často, nicméně v debatách bezpečného odstupu při předjíždění bylo potlačeno, jsou cyklistické přílby. Vzhledem k následkům na životech a zdraví cyklistů by bylo vhodné důrazněji apelovat na používání ochranných přileb i mimo věkovou skupinu do 18 let věku. Jak vyplývá z dat Observatoře bezpečnosti silničního provozu, v roce 2020 bylo zjištěno, že 52,4 % dospělých a 13,9 % dětí cyklistickou přílbu na jízdách kolech nepoužívá [7]. Uvedené podíly ještě více dokresluje data z nehodovosti z téhož roku, kdy 73 % usmrcených, 53 % těžce zraněných a 59 % lehce zraněných cyklistickou přílbu nemělo. Přestože se v uplynulé dekádě jedná o podíly nejnížší, má právě tato oblast pravděpodobně nejvyšší potenciál vedoucí ke snížení následků dopravních nehod s účastí cyklistů. Výzkumný projekt prokázal, že 37 % cyklistů by dopravní nehody mohlo přežít, pokud by použili cyklistické přílby [8].

ROZVOJ CYKLISTIKY DLE STRATEGICKÝCH DOKUMENTŮ ČR

Dle zásad udržitelného rozvoje uvedených v evropské Metodice pro plány udržitelné mobility, Metodice pro přípravu plánů udržitelné městské mobility měst ČR schválené MD, Strategii BESIP 2021-2030 [9] či Konceptu městské a aktivní mobility [10] je nutné zaměřit se na výstavbu infrastruktury



Obr. 3 Nehody zaviněné řidiči motorových vozidel s následky u cyklistů v důsledku předjíždění bez dostatečného bočního odstupu v období 2011-2020 [6]



Obr. 4 Vývoj nehod zaviněných řidiči motorových vozidel s následky u cyklistů v důsledku předjíždění bez dostatečného bočního odstupu

pro nemotorovou a hromadnou dopravu. Kromě přímých dopadů na bezpečnost silničního provozu má aktivní mobilita další pozitivní dopady na zdraví obyvatel. Zvyšování podílu nemotorové dopravy ve městech vede ke snížení počtu motorových vozidel, snižování rychlostí, a tím i k poklesu počtu závažných dopravních nehod. Je prokázán i pokles počtu závažných dopravních nehod mezi motoristy [11].

Dle evropské Metodiky pro plány udržitelné mobility je zajištění bezpečnosti zranitelných účastníků dopravy kritickou výzvou pro zajištění změn v dopravním chování. Výstavba cyklistické infrastruktury, širší chodníky, rozšiřování pěších zón v centrech měst, zklidněných zón v rezidenčních oblastech a dohled nad dodržováním rychlostních limitů je základem zvyšování bezpečnosti provozu ve městech. V následujícím období, tak jako v jiných zemích EU, by se měla stát standardní součástí plánování cyklistické infrastruktury spolupráce s neziskovým sektorem, který umožňuje bezprostřední kontakt s veřejností a reflektování jejich zájmů.

Cyklodoprava musí být zahrnuta do územního plánování od počátečních prověřovacích studií záměru, aby nebyla opomíjena při rozvoji městské infrastruktury. Rovněž při rekonstrukcích a novostavbách pozemních komunikací v extravilánu je žádoucí integrovat do projektové přípravy bezpečné řešení pohybu cyklistů a chodců a odstraňovat bari-

éry pro tyto skupiny účastníků silničního provozu. Důležité je také umožnit bezpečný přístup a uložení jízdních kol v prostorech autobusových a vlakových zastávek a nádraží.

Pokud jde o stávající síť komunikací, bezpečný prostor pro pohyb ve městech a obcích je podmíněn tzv. zklidňováním dopravy. Klíčové je přitom bezpečné uspořádání dopravního prostoru, aby stavebně-technické řešení a nejvyšší dovolená rychlost byly v souladu s odpovídaly potřebám obyvatel. Konkrétní nástroje pro zklidňování dopravy jsou dány v rámci technických podmínek. Řadu užitečných doporučení a příkladů zklidnění lze nalézt také na stránkách <https://uliceiprochodce.cdvinfo.cz/>, které byly vytvořeny za státní podpory Technologické agentury ČR v rámci programu ĚTA. Koncepční přístup k podpoře cyklo dopravy je podrobněji definován v Konceptu městské a aktivní mobility pro období 2021-2030.

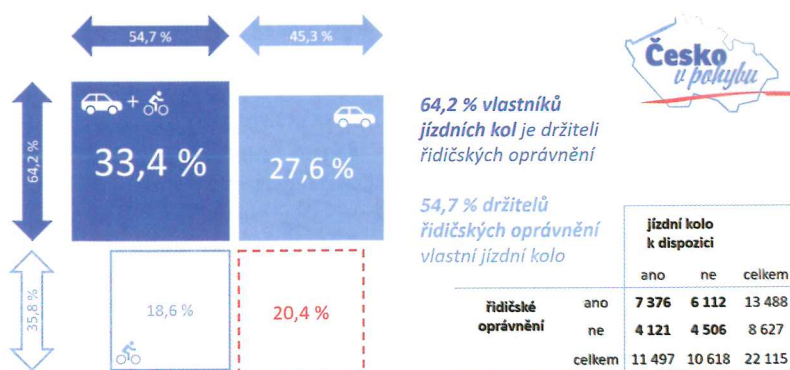
K chování může významně přispět i dostatečná infrastruktura pro tento mód dopravy. V současné době je chování cyklistů často těžko předvídatelné zejména z důvodu, že tahy pro cyklisty nejsou ucelené. Jsou přerušovány zejména v místě křižovatek, kde je zahrnutí cyklistů do dopravního uspořádání nedostatečně řešeno. Důvodem je často to, že vyhrazení prostoru pro cyklisty by bylo na úkor dopravní kapacity křižovatky. Také ostatní parametry infrastruktury pro cyklisty jsou často navrhovány i obnovovány v minimálních normových požadavcích, přestože tyto neodpovídají intenzitám cyklistů, nebo častěji cyklistů a chodců (smíšené stezky). Rychlý nárůst počtu elektrokol a koloběžek v posledních letech ukazuje, že ani kopcovitý reliéf města již není překážkou pro rozvoj cyklo dopravy. V současné době máme k dispozici i řadu nízkonákladových opatření, která mohou zvýšit vnímavost řidičů vůči cyklistům v prostoru komunikace. Jedná se zejména o cyklopiktokoridory a víceúčelové pruhy (více na <https://rocy.cdvinfo.cz/viceucelove-pruhy/>), které lze využít i tehdy, když pro samostatnou cyklostezku nebo standardní jízdní pruh pro cyklisty není dostatek prostoru [12].

Z pohledu budování přestupních uzlů, rekonstrukcí autobusových i vlakových nádraží, je nutné vést osvětlu směrem k investorům a vyvolat i diskusi o úpravě technických norem, aby docházelo k tvorbě návazných tras nejen pro pěší a motorovou dopravu, ale také pro cyklistickou dopravu a bezpečné uložení jízdních kol.

Mezi lety 2017 a 2019 byla v rámci šetření Česko v pohybu [13], prvního českého celostátního průzkumu dopravního chování, získána data od více než 22 tisíc osob. Respondenti mimo jiné odpovídali, zda jsou držitelé řidičských oprávnění a jaké dopravní prostředky mají k dispozici.

Výsledky průzkumu ukazují, že 64 % vlastníků jízdních kol jsou držitelé řidičských oprávnění, resp. 55 % držitelů řidičských oprávnění vlastní jízdní kolo. S ohledem na značný průnik cyklistů a motoristů se jeví jako potenciálně velmi efektivní zaměřit se na opatření vedoucí ke snížení projevů agrese, a naopak k podpoře vzájemné tolerance a koexistence v silničním provozu.

Dispozice jízdními koly u držitelů řidičských oprávnění



Obr. 5 Infografika dispozice jízdními koly u držitelů řidičských oprávnění (n=22 115, Česko v pohybu)

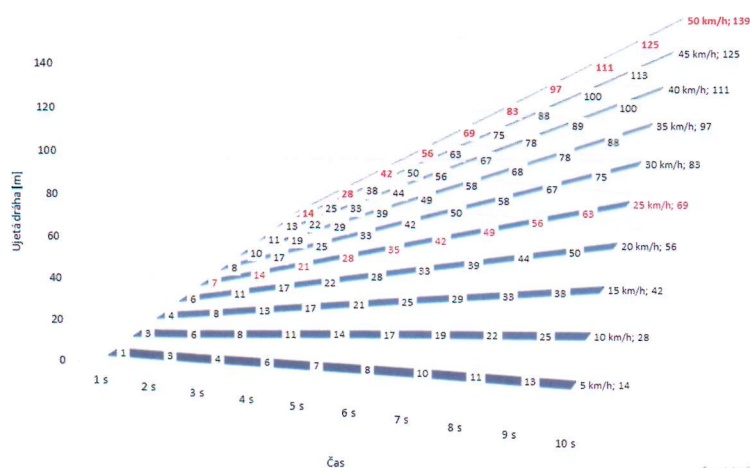
Naprosto klíčový je vzájemný respekt a ohleduplnost na silnicích ať již je účastníkem cyklista v pozici řidiče nemotorového vozidla nebo motorista, tedy řidič motorového vozidla. Význam výše uvedeného lze dokladovat již několikaletými hodnotově zaměřenými kampaněmi bezpečnostně vyspělých zemí jako je například Švédsko [14].

Souvislost mezi držením řidičského oprávnění a jízdního kola byla otestována Pearsonovým Chí-kvadrát testem, jehož nulová hypotéza svědčí pro nezávislost uvažovaných veličin. Jelikož tento test zamítáme na hladině významnosti 0,05, lze tvrdit, že držení řidičského oprávnění a vlastnictví jízdního kola spolu významně souvisí. Pozn. Pearson's Chi-squared test with Yates' continuity correction (Hodnota testovací statistiky: 100.58, stupně volnosti: 1, p-hodnota: $< 2.2 \cdot 10^{-16}$).

Dalším faktorem, který nelze v souvislosti s rozvojem cyklistiky opomíjet, jsou elektrokola, resp. elektrokoloběžky. Samostatně oddělení BESIP Ministerstva dopravy také v uplynulém roce opakovaně na problematiku elektrokol upozorňovalo, jak v souvislosti s používáním cyklistických přílebk, tak především s ohledem na dodržování platné legislativy, např. ve zprávě [15]: Počet elektrokol roste, řada z nich má tuning, který není v provozu legální. „Jízdní kola s asistovaným šlapáním jsou považována za běžná jízdní kola. Aby však mohli cyklisté nadále těžit z výhod jízdních kol s asistencí, je klíčové, aby na silnici vyjeli jen s technicky způsobilými vozidly, tzn. s elektrokoly bez tuningu. V Evropě nejsme jediní, koho tato nelegální vozidla na silnicích „trápí“. Budme zodpovědní k sobě i ostatním účastníkům silničního provozu, kteří respektují daná pravidla,“ uvádí se ve zprávě. Bohužel se zvyšující penetrace elektrokol každoročně promítá již také v evidenci fatálních následků dopravních nehod cyklistů.

V souvislosti s předjížděním cyklistů je nutné zmínit právě také oblast elektrokol. Elektrokola jsou považována za šlapací jízdní kola s pedály v případech, kdy jsou vybavena přídavným elektrickým motorem s maximálním trvalým výkonem nižším nebo rovným 250 W, jehož motor je vyřazen z činnosti, jestliže cyklista přestane šlapat, a jinak je jeho výkon postupně snižován až do vyřazení motoru z činnosti, dokud rychlost vozidla nedosáhne 25 km/h [16]. A právě rychlost cyklistů je v případech předjíždění řidiči motorových vozidel naprostě klíčová. Pokud cyklista jede rychlostí 25 km/h ujede

Závislost ujeté dráhy na čase



Obr. 6 Závislost ujeté dráhy na čase

za 5 s 35 metrů a za 10 s vzdálenost téměř 70 m. V případech, kdy je „elektrokolo“ upraveno tzv. tuningem a „cyklista“ je elektropohonem podporován do rychlosti 50 km/h, pak oproti zmíněnému příkladu urazí násobně větší vzdálenost, tzn. během 10 s téměř 140 m. Je nutné zmínit, že motorista dnes v zásadě není schopen v provozu poznat, zdali předjíždí běžné jízdní kolo, elektrokolo, natož elektrokolo upravené tuningem. Proto může na silnicích docházet při předjíždění k značnému množství konfliktních situací, a to nejen v případech motorista vs. cyklista, ale k řadě interakcí může docházet také při čelních srážkách s protijedoucím vozidlem v případech, kdy se motorista nestihne zařadit do jízdního pruhu. Oblast elektrol a jejich tuningu je jednou z věcí, ke které je opravdu nutné vést věcnou diskusi, protože podíl elektrol bude nepochybně v čase narůstat.

BOČNÍ ODPSTUP DLE ŘEDITELSTVÍ SLUŽBY DOPRAVNÍ POLICIE

Policie vnímá bezpečný odstup při předjíždění cyklisty jako důležitou součást bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a zejména těch nejzranitelnějších účastníků provozu, kterými cyklisté jsou. Detailní data k nehodovosti s účastí cyklistů jsou veřejně známá, hlavní příčina související s novelou je popsána výše. Velmi důležitá je také viditelnost cyklisty, která může hrát významnou roli, zda k dopravní nehodě dojde či nikoliv. Je důležité, aby byla použita povinná výbava (odrazky a světla) a vhodné oblečení, které bude zejména za snížené viditelnosti vidět lépe než tmavé. Ačkoliv opakovaně upozorňujeme, zejména v souvislosti s fatálními následky cyklistů na přilby, bohužel jsou stále ve většině případů opomíjenou součástí pasivní bezpečnosti cyklistů. V uplynulé dekádě bylo usmrceno téměř pět set cyklistů, 401 z celkem 494, tedy 81 %, nemělo cyklistickou přilbu.

Na podporu snížení nehodovosti a jejich následků s účastí cyklistů je třeba zaměřit se mnohem více na osvětu a práci s dětmi ve školách a školkách. To se týká i řidičů. U těch je však kromě autoškoly možná cesta v zásadě jen mediální. Je to dáno tím, že momentálně není systémově řešeno další vzdělávání stávajících řidičů. Například umožnění předjíždění cyk-

listů přes podélnou čáru souvislou (V1a) a medializace tohoto opatření by zcela jistě bezpečnosti cyklistů napomohlo. K této legislativní úpravě ovšem dosud nedošlo. K nehodám při nedostatečném bočním odstupu může docházet i ve snaze předjet cyklistu, a přitom nepřejet podélnou čáru souvislou. Odpovědnost řidiče za dostatečný boční odstup nikdo nerozporuje, ovšem záleží na mnoha faktorech (nákladní vozidlo, povětrnostní podmínky, stav pozemní komunikace a její šířkové uspořádání, jízda cyklisty apod.), nicméně musí být předmětem výuky v autoškolě a součástí různých preventivních kampaní. Bezpečné předjíždění cyklistů je jedním ze základních prvků výuky teorie řízení a zásad bezpečné jízdy, stejně tak jako praktického výcviku v autoškolě. Jedná se o velmi sledovaný prvek bezpečné jízdy při zkouškách odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění.

Copyright © CVR

Odhad bezpečné vzdálenosti řidiči motorových vozidel nebude tak snadný, jak je uvedeno v odůvodnění návrhu novely zákona. Ne vždy je na komunikacích vyznačena šířka jízdního pruhu vodorovným dopravním značením, zejména ne na silnicích nižších tříd. Navíc zejména silnice III. třídy, nejen že nemají často ani 6,0 m šířky, ale mohou mít i pod 5,0 m a jsou zde i komunikace jednopruhové, které nemají dostatečnou šířku pro umožnění takového předjíždění. Kromě toho na silnicích nižších tříd jsou často zejména krajnice a okraje jízdních pruhů ve špatném stavebním stavu a cyklisté tak často nejezdí při pravém okraji komunikace. To může v praxi na těchto komunikacích často znamenat jízdu za cyklistou i několik kilometrů. Kromě výše uvedeného ne všechny jízdní pruhy mají stejnou šířku, ta se může běžně pohybovat od 2,75 m až po 4,0 m.

Dohled a evidence přestupků nebude snadná, neboť se jedná o okamžik, který je proměnný v místě a čase a trvá velmi krátkou dobu. Pokud by již byl tento manévr zadokumentován, není zřejmé, zda by odečet vzdálenosti z fotografie (v současnosti není na českém trhu žádný technický prostředek, který by byl schopen uveřejnit jednání zaznamenat a změřit a byl metrologicky ověřený) byl v našem právním prostředí akceptovatelný pro přestupkové řízení, nehledě na skutečnost, že by nejprve muselo dojít ke znaleckému vyhodnocení takové fotografie, případně k odbornému vyjádření. Další proměnnou je však také doložení přesné vzdálenosti, na kterou byla fotografie pořízena a úhlu, pod kterým byla pořízena, aby mohla být vypočtena veličina bočního odstupu. V přestupkovém řízení provádí dokazování správní orgán. Ředitelství služby dopravní policie tedy bude vypracovávat metodiku k dané problematice, a to v součinnosti s Ministerstvem dopravy.

6 ZÁVĚR

Cílem článku je přispět do veřejné diskuse fakty, která buď nezazněla vůbec, nebo jen velmi okrajově. Ambicí autorů není hodnotit, zdali je případně legislativní zakotvení 1,5 m, resp. 1 m správné či nikoliv. Zahraniční srovnání přináší objektivní fakta mj. o absenci relevantního výzkumu v důsledku předjíždění bez dostatečného bočního odstupu. Bylo také konstatováno, že se dodržování pravidla v zemích, kde je zavedeno,

obtížně kontroluje a vymáhá. Byly srovnány následky nehod cyklistů v 19 evropských zemích, kdy v roce 2010 patřila Česká republika 17. a v roce 2019 s 5 usmrčenými cyklisty na milion obyvatel 13. příčka.

Klíčové je upozornit na nehodovost a její následky v důsledku předjíždění bez dostatečného bočního odstupu. Na základě výše uvedených dat lze konstatovat, že uvedená příčina se v uplynulé dekádě na nehodovosti s účastí cyklistů podílela minoritním podílem. Z analýzy však vyplynulo, že od 31 % nehod v důsledku předjíždění bez dostatečného bočního odstupu řidič motorového vozidla (viník) ujel. Pokud vejde uvedená novela v účinnost, bude důležité tento parametr sledovat velmi bedlivě. Z pohledu nehodovosti cyklistů lze sledovat výrazný potenciál v používání cyklistických přílebeh a ve výstavbě ucelené cyklistické infrastruktury, jejímž rozvoji se věnuje několik strategických dokumentů ČR.

Zdroje

- [1] Pozměňovací návrh poslance Petra Dolínka k návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (sněmovní tisk č. 374)
- [2] Lamb, J. S. a kol. (2020). Should we pass on minimum passing distance laws for cyclists? Comparing a tactical enforcement option and minimum passing distance laws using signal detection theory. *Transportation Research Part F*, roč. 70, s. 275–289.
- [3] Nehiba, C. (2018). Give me 3': Do minimum distance passing laws reduce bicyclist fatalities? *Economics of Transportation*, roč. 14, s. 9–20.
- [4] Schramm, A. a kol. (2016). Evaluation of the Queensland Minimum Passing Distance Road Rule – Final Report. Centre for Accident Research & Road Safety – Queensland, Brisbane.
- [5] Herrera, N. a kol. (2020). Driver compliance and safety effects of three-foot bicycle passing laws. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, roč. 6, č. 100173.
- [6] CDV. Dopravní nehody v ČR. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. ©2021. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=6k8>
- [7] CDV. Observatoř bezpečnosti silničního provozu. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., ©2019. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/nub/post/map>
- [8] Bíl, M., Dobiáš, M., Andrášik, R., Bílová, M., Hejna, P., 2018. Cycling Fatalities: When A Helmet is Useless and when it Might Save Your Life. *Safety Science* 105C, 71–76
- [9] MD. Strategie BESIP 2021–2030. Ministerstvo dopravy ©2020. Dostupné z:

Policie vnímá bezpečný odstup při předjíždění cyklisty jako důležitou součást bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a zejména těch nejzranitelnějších účastníků provozu, kterými cyklisté jsou. Ať již novela vejde v účinnost v navrhované či pozměněné podobě, je zcela na místě iniciovat výzkum dopadů taxativního zavedení bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklistů v České republice.

Vzájemný respekt a ohleduplnost jsou základem funkční společnosti nejen na silnicích, a nejen mezi cyklisty a motoristy. Význam výše uvedeného lze dokladovat již několikaletými hodnotově zaměřenými kampaněmi bezpečnostně vyspělých zemí jako je například Švédsko [14].

Poděkování

Tento článek byl vytvořen za finanční podpory Ministerstva dopravy v rámci programu dlouhodobého koncepčního rozvoje výzkumných organizací.

- [10] MD. Koncepce aktivní a městské mobility. Ministerstvo dopravy ©2020. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-202>
- [11] Klanjčič, M., Gauvin, L., Tizzoni, M., & Szell, M. (2021). Identifying urban features for vulnerable road user safety in Europe. <https://doi.org/10.31235/osf.io/89cyu>
- [12] SKLÁDANÁ, Pavlína. Cyklopiktokoridor: Ano či ne? *Moderní obec*, 2011, roč. 17, č. 9, s. 32–33. ISSN 1211-0507.
- [13] CDV. Česko v pohybu. První celostátní průzkum dopravního chování. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. ©2020 [Cit. 16. 4. 2021]. Dostupné z: <https://www.ceskovpohybu.cz/>
- [14] Swedish Traffic Safety Council for Active and Sustainable Mobility. #Moving beyond zero., ©2021. Dostupné z: <https://movingbeyondzero.com/>
- [15] CDV. Počet elektrokol roste, řada z nich má tuning, který není v provozu legální. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. ©2020 [Cit. 18. 4. 2021]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/pocet-elektrokol-roste-rada-z-nich-ma-tuning-ktery-neni-v-provozu-legalni/>
- [16] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly

Lektorský komentář

Autoři článku velmi přehledně zpracovali problematiku, která se věnuje konkrétnímu vymezení hranice pro tzv. bezpečný odstup při předjíždění cyklistů motorovými vozidly.

Za velmi přínosné považují komplexní pojetí zahrnující důležité faktory, které se prolínají do vzájemných vztahů mezi jednotlivými účastníky silničního provozu. Ze Strategie BESIP 2021–2030 vyplývá snaha o výchovu k respektu, toleranci a absenci agresivních projevů chování. Zvolená forma a zejména obsah adekvátním způsobem reagují na informace z důvodové zprávy a diskuse k předloženému sněmovnímu návrhu. Oceňují názorný analytický rozbor příčin dopravních nehod, ke kterým došlo v uplynulé dekádě, související s legislativním návrhem. Jejich celkové pojetí a prezentace objektivně reagují na celou řadu oblastí, které by byly dotčeny zavedením podobného taxativního vymezení. Nad rámec důvodové zprávy pozměňovacího návrhu přináší některé opomíjené, přesto velmi důležité faktory, podílející se na společném sdílení prostoru cyklistů s motoristy. Diskuse, reakce široké veřejnosti i mediální zájem, zcela jasně potvrzují citlivost problematiky, ve které dochází k vymezení pravidel jedné skupiny účastníků silničního provozu nad druhou.

Z odborného hlediska se neztotožňují s myšlenkou, že by podobné zásahy do zákona č. 361/2000 Sb., měly být realizovány formou pozměňovacího návrhu. Prosazování exaktně stanové hranice bočního odstupu bez posouzení technického vybavení Policie ČR, která by toto měla kontrolovat a postupovat do správného řízení, taktéž považují za neuvážené. Dochází k popření základního legislativního pravidla o vymahatelnosti nařízeného. Naopak velmi kvitují tématem vyvolanou diskusi a cyklistickými osobnostmi podpořené preventivní kampaně. Myšlenka bezkolizního soužití všech účastníků silničního provozu je nepochybně správná pro udržitelnost a plynulost provozu.

Oblast dopravy prochází velmi dynamickým rozvojem a klade na její účastníky nové požadavky. S přihlédnutím k počtům registrovaných nových i ojetých vozidel, tranzitní dopravě, denní migraci obyvatelstva za prací, dostupnosti nejrůznějších druhů dopravních prostředků i k celkové náročnosti provozu na pozornost jedince, je třeba aktivně přistupovat k udržitelnosti dopravy a jejímu rozvoji s ohledem na bezpečnost. Kom-

plexně k této problematice přistupuje Strategie BESIP 2021-2030. Definuje důležité strategické oblasti i cílové skupiny. Bezpečnost silničního provozu prezentuje jako celek spojených nádob, které skutečného dopadu na snížení počtu usmrčených a těžkých následků dosáhnou jen společným úsilím v podobě působení na všechny účastníky silničního provozu, vhodnou úpravou infrastruktury, reakcí na moderní technologie v dopravě a účinnou vymahatelností a dohledem nad dodržováním stanovených pravidel.

Publikovaný článek oceňuji pro odborná fakta, výstižné grafy a obrázky. Kvituji respektující názor směrem k předkladateli návrhu. Nad jeho rámec přináší některé nezveřejněné a méně diskutované informace s ohledem na celou řadu oblastí, kterých by se taxativní vymezení bočního odstupu dotklo v reálném pojetí silničního provozu.

Mgr. Veronika Vošická Buráňová, krajská koordinátorka BESIP

Zpráva z odborné sekce Bezpečnost silničního provozu

Jako předseda odborné sekce Bezpečnost silničního provozu při České silniční společnosti jsem dostal příležitost vás oslovit i prostřednictvím našeho časopisu. Pokusím se stručně zmínit události posledního období, nastínit plánované aktivity a zejména vás chci vyzvat k aktivnímu zapojení do činnosti sekce formou odborných názorů či konkrétních komentářů na aktuální témata týkající se bezpečnosti silničního provozu.

Považuji za vhodné krátce připomenout historii sekce. Zde si vypůjčím část textu kolegy Ing. Jaroslava Heinricha, předchozího dlouholetého tajemníka sekce.

Ustanovující zasedání sekce se konalo v budově ČSVTS na Novotného lávce 8. 3. 2007. V prvním období se činnost sekce soustředila především na co nejplnohodnotnější zavedení Evropské směrnice 2008/96/ES.

Kromě úsilí o co nejrychlejší implementaci směrnice 2008/96/ES, které vyvrcholilo v roce 2011, patří mezi nejzdařilejší akce sekce několik kulatých stolů, které se konaly ke specifickým problémům bezpečnosti silničního provozu:

- *Problematika stromů kolem pozemních komunikací (9. 3. 2010)*
- *Spirálovité křižovatky (2012)*
- *Povrchové vlastnosti vozovek (2012)*

Členové sekce se rovněž účastnili a účastní v několika pracovních skupinách PIARC, kde zastupují zájmy české odborné veřejnosti. Kromě všech výše uvedených aktivit připravila sekce i několik podkladů k aktuálně závažným iniciativám, z nichž nejzávažnější byly pravidelně se opakující pokusy o zvýšení nejvyšší dovolené rychlosti na českých dálnicích.

V letošním roce jsme tedy měli možnost „oslat“ 14 let fungování naší sekce. Jistě pamatujete celou řadu aktivit, konferencí, zasedání, vydání odborných stanovisek např. nesouhlas s navýšením rychlosti na 160 km/hod či k Celostátnímu sčítání dopravy 2010. Díky aktivitám předešlého vedení sekce, předsedovi Ing. Josefu Mikulíkovi, CSc., místopředsedkyni Ing. Zoře Šachlové a již zmíněnému tajemníkovi Ing. Jaroslavu Heinrichovi, máme na co navazovat. Dne 18. června 2020 byli v Praze v budově ČSVTS zvoleni do vedení sekce jako tajemník doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D. (ČVUT FD) a Ing. Jindřich Frič, Ph.D. (CDV) jako předseda. V rámci interního fungování a zajišťování běhu sekce nám přislíbil a zajišťuje podporu Ing. Martin Lipl (HBH).

Jak je vidět, původní témata jsou „evergreeny“, a byť jsme v některých oblastech dosáhli jistých úspěchů, za vyřešené je mít nelze a vystávají nové výzvy, jako například problemati-

ka spojená s bezpečností provozu autonomních vozidel. Sekce byla historicky velmi aktivní i ve výběrech PIARC, jehož světový kongres máme v Praze hostit již za dva roky. Vzhledem k epidemiologické situaci v roce 2020 se bohužel nekonalo mnoho aktivit a schůzek. Nicméně podařilo se nám zahájit zasedání sekce on-line formou, kdy první se uskutečnilo dne 12. ledna 2021 s velmi uspokojivou účastí téměř třiceti českých odborníků na bezpečnost. Dne 14. dubna 2021 proběhlo další zasedání, na kterém byl věnován čas odborným přednáškám i následně diskusi o implementaci navazující směrnice 2019/1936 ES k bezpečnosti. Od roku 2019 jsme stihli prodiskutovat několik odborných témat, od přístupu k řízení bezpečnosti dopravní infrastruktury přes Národní strategii BESIP 2030, parametry dopravního značení, instalaci VDZ za specifických podmínek viditelnosti, k vlivu pandemie Covid19 na bezpečnost silničního provozu a další.

V následujícím období chceme pokračovat v nastaveném režimu jednání sekce, tedy rozdělení na tři části: 1. úvodní část s formálními náležitostmi, 2. odborná část 2-3 přednášky, 3. přijetí usnesení a diskuse. Všichni členové byli vyzváni a postupně začínají posílat své návrhy na prezentaci témat v rámci odborné části zasedání. Má-li naše sekce i celá ČSS plnit své poslání, je nezbytné, aby se jednotliví členové aktivně zapojovali do přednášek a diskusí. Vaše návrhy odborných témat k projednání prosím zasílejte na nově zřízený e-mail tajemníka: sekceBSP@silnicnispolecnost.cz. Zároveň si vás dovoluji požádat o aktualizaci svých kontaktních údajů, případně o přihlášení se do naší odborné sekce, aktuálně evidujeme 37 členů z řad odborníků na bezpečnost silničního provozu v rámci celé ČR.

Činnost a dění v sekci můžete sledovat rovněž na aktualizovaných webových stránkách: <http://silnicnispolecnost.cz/index.php/cs/cinnost/bezpecnost-silnicniho-provozu>.

Závěrem vám chci popřát především pevné zdraví, pozitivní mysl a těšíme se na setkání s vámi, byť zatím formou on-line jednání.

Ing. Jindřich Frič, Ph.D., předseda sekce Bezpečnost silničního provozu