

DOPRAVA: Jak přispět k bezpečnější dopravě v obci?

Oproti minulému dílu, kde jsme se zabývali ovzduším, se v nové části seriálu Obec 21. století vrátíme zase zpátky na zem. Dozvíte se, jak můžete zvýšit bezpečnost a plynulost silničního provozu ve vaší obci. Zaměříme se také na budování bezpečných přechodů, cyklostezek a dalších projektů, které jsou podporovány dotačními tituly.



Hned na úvod je potřeba říci, že v dnešním článku se nebudeme zabývat velkými dopravními stavbami a projekty, ale spíše se budeme soustředit na projekty, které jsou vhodné pro obce a města. Budeme se tedy věnovat především projektům, které je možné podpořit dotací v rámci Integrovaného operačního programu, prioritní osy 1 – Infrastruktura. Ta má zajišťovat konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony.

Integrovaný regionální operační program

Integrovaný regionální operační program (IROP) v novém programovém období navazuje na Integrovaný operační program (IOP) a regionální operační programy (ROP), avšak jejich zaměření nekopíruje. Jeho hlavním cílem je zajistit vyvážený rozvoj obcí, měst a regionů ČR. IROP v letech 2014–2020 disponuje alokací 4,64 mld. EUR, která bude rozdělena do čtyř prioritních os a prioritní osy pro technickou pomoc. Řídicím orgánem IROP je Ministerstvo pro místní rozvoj ČR.



Jak zabezpečit pohyb chodců po obci?

V současné době už si řidiči zvykli na radarové ukazatele rychlosti, které je při vjezdu do obce upozorňují, že překročili povolenou rychlost, a v podstatě je značné množství z nich ignoruje. Proto častou příčinou dopravních nehod zůstává nedodržení maximální dovolené rychlosti. V případě střetu vozidla ve vysoké

rychlosti s chodcem, mívají tyto nehody často fatální následky. Proto je nutné vytvářet takový uliční prostor, který by mj. motivoval k dodržování maximální povolené rychlosti, a to především ve městech a obcích, kde je nutné zohlednit všechny potřeby obyvatel a účastníků pěší, cyklistické i automobilové dopravy.

Upozornění na vjezd do obce je možné provést dělicími ostrůvky na vjezdu, pozornost řidiče pak může udržovat např. střídavé parkování na komunikaci. Mezi prvky, které především ve městech a obcích motivují řidiče ke zvýšené pozornosti a k udržení požadované rychlosti, patří především různé ostrůvky, ať už směrovací, dělicí či ochranné, nebo dělicí pásy, které lze také využít jako ochranné prvky pro přecházení chodců či odbočování vozidel. Pro ochranu chodců, mohou sloužit také přechody s vysazenými chodníkovými plochami. Tyto prvky se mohou používat také ve vztahu k zastávkám hromadné dopravy.

Opatření na vjezdu do obce

Příčinou vyšší rychlosti vozidel na vjezdu do obce bývají komfortní šířky jízdních pruhů, které nemotivují řidiče ke snížení maximální dovolené rychlosti na 50 Km/h. K tomu také přispívají dlouhé přímé úseky před vjezdem do obce, nebo klesání před začátkem. Mnohdy však již těsně za vjezdem existují přechody pro chodce (či přejezdy pro cyklisty) a je proto nutné, aby řidiči maximální dovolenou rychlost dodržovali. K tomu mohou přispět například vjezdové ostrůvky (jednostranné, oboustranné).

Aby byl ostrůvek účinný, je nutné provést dostatečné vychýlení tak, aby vozidlo bylo nuceno změnit svoji trajektorii. Popřípadě stavební a technické provedení, aby byl ostrůvek dostatečně výrazný (obrubu, zeleň, osvětlení, dopravní značení). Všechny tyto prvky pak přispívají k tomu, aby byl řidič včas obeznámen se změnou dopravního režimu.

Provozem na pozemních komunikacích se zabývá [zákon č. 361/2000 Sb.](#) Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.



Oboustranné vjezdové ostrůvky plní stejnou funkci jako jednostranné, zabraňují však předčasnému zrychlování vozidel i na výjezdu z obce a současně zabraňují objíždění ostrůvku v protisměru.

Opatření na průtahu

Ke zvýšení bezpečnosti přecházejících chodců přispívají **bezpečné přechody pro chodce s ochrannými (dělicími) ostrůvky**, které rozdělují přecházení na dvě fáze, což umožňuje efektivněji využít mezeru mezi vozidly. Proto je vhodné tyto ostrůvky navrhovat tam, kde jsou vyšší intenzity pohybu vozidel a v místech častého přecházení chodců, zejména dětí, u nákupních center apod.

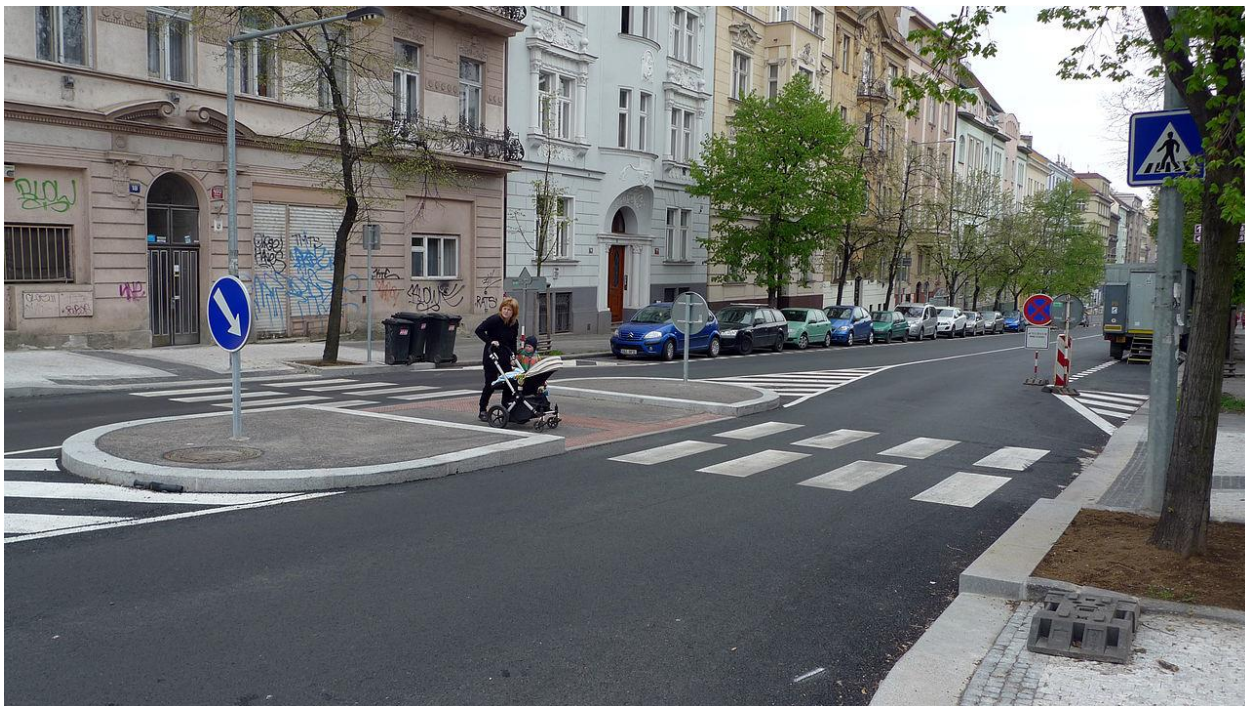
Mezi nejčastější stavebně technické chyby přechodů pro chodce jsou:

- neúměrně dlouhé přechody pro chodce (často přes 4 a více jízdních pruhů)
- špatně dimenzované nebo nedostatečně široké dělicí ostrůvky
- chybné nebo nevhodně provedené osvětlení
- špatné rozhledové poměry
- chybné provedené nebo chybné prvky pro vedení osob se sníženou schopností pohybu a orientace



Přecházením „na dvakrát“ se zvyšuje kapacita přechodu a současně se snižuje náročnost při přecházení, protože se při přecházení mohou věnovat pouze jednomu jízdnímu směru.

Ochranné ostrůvky upozorňují na existenci přechodu pro chodce a současně zamezují předjíždění v místech přechodu pro chodce a snižují rychlost projíždějících vozidel díky optimalizované šířce jízdních pruhů.



Realizování středních ochranných ostrůvků jen pomocí vodorovného dopravního značení (z důvodu snížení finanční náročnosti) není vhodné, stejně jako nízké dlážděné ostrůvky, neboť ty nemají takový efekt ochrany chodců jako ostrůvky provedené v obrubě a se zelení. V místech, kde jsou příliš široké jízdní pruhy a nejsou tak vysoké intenzity vozidel, je možné budovat vysazené chodníkové plochy.

Prvky vedoucí ke zvýšení bezpečnosti:

- dělicí ostrůvky na vjezdu (jednostranné, oboustranné),
- přechody s ochrannými (dělicími) ostrůvky
- přechody s vysazenými chodníkovými plochami,
- střídavé parkování na komunikaci,
- směrovací ostrůvky,
- dělicí pásy,
- úpravy křižovatek,
- pořízení radarových měřičů,
- realizace Zón 30 apod.



Nedochází zde k dělení přecházení nadvakrát, jako u ostrůvků, ale jde o zkrácení délky přecházení. Současně se také zlepšují rozhledové poměry, protože díky vysazené chodníkové ploše může chodec přijít k okraji jízdního pásu a není zastíněn případným parkujícími vozidly.

Tím se zlepší oční kontakt mezi chodcem a řidičem. Vysazenou chodníkovou plochu je vhodné doplnit zelenou plochou, jejíž délkou, je pak možné také vyloučit protiprávní parkování v místě přechodu.

Cyklostezky

Co je to vlastně cyklostezka? Stručně řečeno vše, co je označeno příslušnou značkou. Podle zákona o pozemních komunikacích je jízdní pruh nebo pás pro cyklisty součástí té pozemní komunikace, na jejímž tělese je umístěn, a samostatná stezka pro cyklisty je podle své povahy a umístění buď místní komunikací IV. třídy, nebo účelovou komunikací. Pokud nejsou samostatnými místními komunikacemi, jsou součástí místních komunikací též přilehlé chodníky. Na těchto komunikacích jsou pak zřízeny buď samostatné stezky pro cyklisty označené modrou svislou značkou s kolem (příkazová značka C08a), nebo stezky pro cyklisty a chodce. Ty jsou dvojího druhu – se samostatnými pruhy pro chodce a pro cyklisty („půlená“ značka C10a), nebo se společnými pruhy (značka C09a – „chodci nad kolem“).



Kdo kam může a jak se tam má chovat?

Čistě pro cyklisty není cyklostezka nikdy. I stezku pro cyklisty může užít osoba pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení. Tedy někdo, kdo je z hlediska zákona o silničním provozu považován za chodce. Může ji používat i jezdec koloběžky. Jelikož nemotorovým vozidlem je vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo, lze dojít k závěru, že tohoto je třeba považovat za rovnocenného účastníka k cyklistovi.

Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty dohromady bez rozdělení pruhů, nesmí cyklista ohrozit chodce jdoucí po stezce. Totéž však na druhou stranu platí i pro chodce. Tam, kde má každý svůj pruh, je chodec povinen užít pouze pruh vyznačený pro chodce. Pruh vyznačený pro cyklisty může chodec užít pouze při obcházení, vcházení a vycházení ze stezky pro chodce a cyklisty. Přitom nesmí ohrozit cyklisty jedoucí v pruhu vyznačeném pro cyklisty. Znovu také platí, že stejnou povinnost má cyklista vůči chodcům.

Financování

Zvýšení bezpečnosti železniční, silniční, cyklistické a pěší dopravy, rozvoj cyklodopravy a rozvoj zelené infrastruktury, přestupní terminály pro veřejnou dopravu, aplikace moderních technologií v dopravě a nákup nízkoemisních a bezemisních vozidel, to jsou projekty, na které bude možné čerpat dotace z Evropských fondů. Konkrétně se jedná o **Integrovaný regionální operační program**.



V rámci prioritní osy 1 - **Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony** bude možné podpořit různé typy projektů.

V rámci snížení emisí v městech bude podporována výstavba a modernizace přestupních terminálů pro veřejnou dopravu a systémů pro přestup na veřejnou dopravu P+R (parkoviště park and ride – „zaparkuj a jed“), K+R (Kiss and Ride – forma kombinované přepravy s návazností individuální automobilové dopravy na veřejnou hromadnou dopravu), B+R (Bike and Ride – forma kombinované přepravy s návazností na cyklistické dopravy na veřejnou hromadnou dopravu).

Dále bude podporována výstavba, rekonstrukce nebo modernizace inteligentních dopravních systémů a dalších systémů pro veřejnou dopravu, nákup nízkoemisních a bezemisních vozidel pro přepravu osob,



INTEGROVANÝ
REGIONÁLNÍ
OPERAČNÍ
PROGRAM

pořízení čerpacích a dobíjecích sítí, nákup vozidel, zohledňujících specifické potřeby účastníků dopravy se ztíženou možností pohybu a orientace.

V neposlední řadě se z Integrovaného operačního programu se bude dotovat zvyšování bezpečnosti železniční, silniční, cyklistické a pěší dopravy, projekty rozvíjející cyklodopravu (výstavba a rekonstrukce cyklostezek a cyklotras, budování doprovodné infrastruktury ve vazbě na další systémy dopravy nebo cyklistické jízdní pruhy) a doplňková zeleň v okolí přestupních terminálů budov, na budovách (zelené zdi a střechy), aleje a doplňující zeleň v síti u cyklostezek a cyklotras (zelené pásy, aleje a liniové výsadby).

Výše dotace na zmíněné projekty bude 85 %, u komunitně vedeného rozvoje (přes MAS) až 95 %.

Bohužel v žádném operačním programu z fondu Evropské unie nejsou alokovány dotace na místní komunikace. Podle dostupných informací se chystají dotace z národních programů, ale kdy a v jaké podobě se tak stane, není zatím známo.

Závěrem

Navzdory absencím dotací na místní komunikace mají operační programy v oblasti dopravy stále co nabídnout. Můžete díky nim učinit obec bezpečnější, vzhlednější a občanům můžete přinést další možnosti sportovního vyžití. Můžete do měst a obcí získat nové dopravní prostředky na alternativní pohony a také dobíjecí či čerpací stanice, které mohou i zajistit bezplatný provoz vašeho úřadu, či jiných veřejných budov.

V příštím díle...



Květnové číslo měsíčníku Obec 21. století se bude věnovat tématu hřišť a sportovišť. Zjistíme jaké dotace je možné na hřiště získat a které instituce nám je mohou poskytnout. Popíšeme si nejmodernější trendy v oblasti víceúčelových povrchů a řekneme si jak využívat obecní hřiště v zimním období.

Pokud nechcete přijít o další díly z tohoto seriálu, případně vás zajímá jakékoliv téma, které doposud nebylo v našich článcích rozebráno, můžete nám váš námět zaslat prostřednictvím kontaktního formuláře [zde](#).