Nehodovost v alejích – jaká opatření mohou pomoci?

Publikováno: 28. 2. 2011

Všeobecně

Stromy u silnic sice nejsou bezprostřední hrozbou (neexistují stromy skákající před automobily, jak se v médiích často vtipně připomíná), v případě sjetí vozidla z vozovky však znamenají několikanásobné zvýšení následků nehod. Přitom nelze vycházet z primitivního předpokladu, „kdo je hloupý, nechť se zabije“, protože člověk je tvor potenciálně chybující, nehody nikdy nelze zcela vyloučit a požadavek na tzv. „odpouštějící komunikaci“, která dokáže zmírnit následky případné nehody, je moderní a evropský (popularizován pod heslem „forgiving road“).

Toto platí i pro prevenci nehod se stromy. Např. v německém předpise ESAB (Doporučení pro zmírnění nehod se stromy) se již v úvodu (kapitola 1) konstatuje: „Všichni lidé dělají chyby, i při nejlepším vědomí a sebevětším pocitu zodpovědnosti. Proto musí být silnice pokud možno utvářená tak, aby řidičské chyby neměly tragické následky“.

Opatření ke zmírnění nehodovosti a následků nehod v alejích je celá řada, tj. problém bezpečnosti v alejích ani zdaleka nelze redukovat na konfrontační otázku „kácet či nekácet“, jak se často děje. Je proto nesmyslné hledat antagonismus mezi požadavkem ochrany zeleně a ochrany života a zdraví a automaticky předpokládat, že požadavek na vyšší silniční bezpečnost automaticky znamená likvidaci silniční zeleně. Tak tomu není. Na kácení je proto nutno nahlížet nikoli jako na jediný a hlavní prostředek, ale pouze jeden z prostředků, jehož případná volba musí vyplynout z pečlivé analýzy a výběru.

Požadavek kvalitní analýzy nehodovosti

Na počátku vždy musí být podrobná analýza nehodovosti, resp. hledání nehodově nápadných míst nebo úseků (tzv. nehodových lokalit). V principu se hledání řešení tohoto problému neliší od hledání sanačních opatření pro zmírnění jakékoli nehodové lokality (ať už jsou faktory usnadňující vznik nehod jakékoli – špatná drsnost povrchu vozovky, nevhodně klopená či nedostatečně označená zatáčka, psychologické klamy, apod.).

Tj. logický postup je následující:

- podrobná analýza dopravní nehodovosti na úsecích s alejemi (zjištění míst či úseků se zvýšenou nehodovostí resp. vyššími ztrátami z dopravních nehod)
- sestavení pořadí závažnosti problémů
- hledání opatření pro každý z definovaných problémů (viz dále).

Opatření ke zmírnění nehodovosti a následků nehod se stromy

K dispozici jsou např. následující opatření:

Stavební opatření

Jestliže k nárazům na stromy dochází převážně za mokra, je to zpravidla signál k přezkoumání drsnosti povrchu vozovky a jejímu případnému zlepšení (některou z dostupných metod, např. otryskání či pokládka mikrokoberce).

Tam, kde dochází k nehodám v zatáčce, jejíž poloměr je menší než odpovídá ostatním zatáčkám na

trase a je to pro řidiče neočekávané a překvapující, může pomoci zlepšení poloměru zatáčky v zájmu harmonizace trasy.

Provozní opatření

Jestliže má nehodovost dle provedené analýzy souvislost s náledím, padajícím listím či znečištěním vozovky (např. vlivem zemědělských vozidel vyjíždějících z pole), je žádoucí to zohlednit při plánování údržby (posyp, častější čištění…).

Instalace silničních záchytných systémů

Následky nehod dokáží velmi výrazně snížit svodidla (která odvrátí přímý střet vozidla se stromem). Pro jejich účinnost je ovšem žádoucí dostatečný boční odstup od vozovky tak, aby narážející vozidlo se neodrazilo zpět do jízdní dráhy (v případě stromů v těsné blízkosti vozovky to může být problém, byť i tento lze částečně kompenzovat užitím speciální konstrukce svodidla). Tam, kde je silný provoz motocyklistů, je žádoucí pod svodidla umístit tzv. ochranu proti podjetí, aby padající motocyklista nebyl ohrožen nárazem na sloupky svodidel.

Dopravní značení

V zatáčkách může být velmi účelné zdůraznění jejich směrového vedení řidičům pomocí série vodicích tabulí (dopravní zařízení č. Z3), nebezpečí sjetí z vozovky se tak může velmi zmírnit.

Okraj vozovky je žádoucí učinit výrazným kvalitní vodicí čarou. Tato má být provedena technologií zajišťující kvalitní viditelnost i za mokra a v noci.

Pro zvýšení efektu varování je žádoucí užívat dělicí čáry souvislé resp. dvojité dělicí čáry souvislé namísto čáry přerušované. Souvislá čára v sobě skrývá podvědomé varování před nebezpečím, naopak přerušovaná čára vede k jeho podceňování (pro některé řidiče je i motivací k předjíždění).

Omezení dovolené rychlosti

Nejběžnějším opatřením, které může účinně snížit počty i následky nehod, je omezení dovolené rychlosti (v delších rizikových úsecích běžně na 70 km/h, na kratších úsecích se specifickými riziky, např. v zatáčkách, na hodnoty ještě nižší, např. 50 km/h). Dochází-li k většině nehod za mokra, je vhodné platnost značky „Nejvyšší dovolená rychlost“ omezit užitím dodatkové tabulky „za mokra“. Přitom je nutné ověřit, zda omezení rychlosti je řidiči akceptováno. Jestliže nikoli, je nutné jeho autoritu podpořit silničním dozorem (přítomnost policie, automatické rychlostní kamery).

Odstranění stromů

Tam, kde prokazatelně není možno dosáhnout úspěšného snížení nehodovosti některým z výše uvedených opatření či jejich vhodnou kombinací, je žádoucí strom či stromy, které jsou zdrojem zranění, odstranit. K tomuto opatření je vhodné přistoupit jen v nezbytných případech, kdy cíle není možno dosáhnout jiným způsobem.

Závěr - potřeba kvalifikované péče o silniční zeleň

Kromě výše popsaných rizik není též sporu o tom, že mnoho alejí je přestárlých a ohrožujících provoz hrozícím pádem prasklých větví. O aleje je proto nutno pečovat komplexně bez ohledu na výše prezentovanou potřebu analýzy nehodovosti a výběr kritických úseků k provedení bezpečnostních opatření, protože podstata rizika je zde jiná (nikoli chyba řidiče, nýbrž stav samotné zeleně). Je bohužel faktem, že personální situace správců komunikací není dobrá, lidí na údržbu nedostatek a zejména chybí specialisté právě na péči o zeleň (která se mnohdy děje nekoncepčně a amatérsky). Lze vyjádřit oprávněnou obavu, že podceňováním tohoto problému si zakládáme na vážné problémy v blízké budoucnosti, vyplývající ze zhoršování stavu silniční zeleně jako takové.