Zklidňování dopravy je evropský trend

Publikováno: 26. 10. 2007

Postavení problému- současný stav

Na jakékoli statistice dopravních nehod, např. na nejčerstvější informaci MVČR, lze dokumentovat, že s bezpečností dopravy na pozemních komunikacích je třeba něco radikálního provést.

Pokud možno k lepšímu a pokud možno s minimem nákladů.

Stát se navenek sice snaží této problematice věnovat pozornost-již dlouhá léta existuje Rada vlády pro bezpečnost silničního provozu (BESIP) , stejně jako specielně vyčleněné oddělení na MDS ČR. Zdá se však, že je to činnost pouze „jako“. Existují sice komplexní programy, včetně „Akčního programu zvyšování bezpečnosti silničního provozu“ , bohužel však koncipované v obecné úrovni bez jakékoli adresné zodpovědnosti.

To na jednu stranu. Daleko citelnější je však skutečnost, že proklamované zásady zlepšení bezpečnosti silničního provozu nejsou dotaženy do plánovací a prováděcí úrovně tj. na úroveň projektantů, správních orgánů, investorů a prováděcích podniků.

Stále hledáme formy pro osvětu širší odborné veřejnosti. Řada investičních akcí, rekonstrukcí komunikací je sice zarámována i snahou o zlepšení bezpečnosti silničního provozu, ale dlužno přiznat, že se jedná obvykle pouze o zlepšení stavebního stavu komunikace.

A rovněž dlužno říci, že zlepšení stavebního stavu komunikace se vždy nemusí krýt s efektem zvýšení bezpečnosti provozu.

Oficielní legislativa

V současné době má naše odborná veřejnost k dispozici již oficielní materiály MDS ČR:

- TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích
- TP 85 Zpomalovací prahy
- TP 103 Navrhování obytných zón
- TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi

Protože posice TP v praxi není až tak jasně definovaná – např. vymezení jejich závaznosti a platnosti vůči stávajícím ČSN, v praxi to znamená, že progresivní návrhy zklidňování se musí vždy perně obhajovat a prosazovat. Obvykle přitom záleží na rétorice zástupců zůčastněných stran při projednávání. Určitě není cítit duchovní podpora resortu MDS ČR.

Prosazování záměru zklidňování v širší veřejnosti

Samozřejmě, že dopravní zklidňování se váže především na místní komunikace, neboť funkce silnic byla, je a bude vždy jednoznačně dopravní.

Ve městě a obci jsou jiné požadavky a podmínky. Tady je to veskrze komplexní proces zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty, pro obyvatele přilehlé zástavby, pro existenci MHD, městských služeb a technického vybavení města a to všechno na úkor automobilové dopravy.

Je to problém „následný“, redukují se nároky automobilové dopravy na uliční prostor. Je to problém „rostlý“, který přinesl na jedné straně historický vývoj společnosti a na straně druhé neudržitelnost dopravní situace ve městech.

Definovat optimální stav, který by vyhovoval všem, je v podstatě politický problém. Proto by se v praxi , především v začátcích tj.při stanovení zásad řešení dopravních problémů měli angažovat politici. A ne pouze zpětně reagovat na realizace v zájmu svých voličů.

Dosud je problematika dopravního zklidňování převážně stavěna pouze jako problém čistě dopravně inženýrský. Musíme však důrazně připomenout, že je to oblast celkového zlepšení architektury uličního prostoru.

Tento záměr je neměřitelný,s individuelním přístupem, úzce souvisí s charakterem zástavby, funkcí komunikace i názory obyvatel. Měla by zde mít prioritu osvěta, výchova, vztah k veřejnému prostoru- ve většině případů se bude jednat totiž o přesvědčování veřejnosti pro záměr sice s obecným prospěchem, ale s osobním omezením.

Angažovanost prováděcích firem

Protože tento časopis je určen především pro provádění staveb, chtěl bych zde na toto téma připomenost důležitou skutečnost: do dnešní doby sice víme jaké dispoziční zásady, geometrie prvků bychom měli navrhovat, ale nevíme jak je vhodně provést stavebně? Z jakých materiálů? Jak esteticky zasazené do prostředí? Přičemž je evidentní, že povrchové provedení dopravní plochy inspiruje řidiče k adekvátnímu chování. V tomto smyslu tj. zklidňování dopravy jsou např. asfaltové kryty ne vždy nejvhodnější. I když pro automobilisty skýtají optimální podmínky pro rychlou jízdu ,ale na druhou stranu rovněž přispívají i ke zvýšení nabídkové funkce pro cyklisty a vůbec pro nemotorizovanou dopravu. U automobilistů inspirují k rychlé jízdě, pro nemotorizované jsou atraktivní dopravní cestou.

Situace dnešní praxe mě nutí k apelu na firmy v tomto smyslu : Spojme síly k vyvinutí adekvátních stavebních prvků, k vytvoření typologického katalogu, k vytvoření vzorových příkladů jejich použití pro naší praxi. Jinak bude platit dosavadní zásada : co projektant to realizace, stav to poplatný především osvícenosti kompetentních úředníků.

Protože je dopravní zklidňování skutečně progresem, je to jistě i akceptovatelná komerční nabídka pro silničářské firmy.

Ukázky demonstrování vybraného prvku v realizacích

Výše uvedenou problematiku si můžeme demonstrovat na velmi úzkém okruhu zklidňovacích prvků tj. prvků pro zlepšení bezpečnosti chodců.

Dále jsou uvedny vybrané příklady opatření na zvýšení bezpečnosti chodců, které se od sebe odlišují především v těchto parametrech :

- funkcí křížené komunikace, sběrná nebo obslužná komunikace
- stavebním provedením
- pořizovacími náklady.

Vesměs se jedná o sběrné komunikace s vysokým dopravním zatížením a neadekvátními rychlostmi vozidel.

A - Oblast centra – Praha:

Tady si uvedeme příklad enormě zatíženého přechodu na sběrné komunikaci ul.Resslovy v Praze. Tato komunikace je 4-pruhová, obousměrná s enormní dopravní zátěží. Stavební úprava děleného pěšího přechodu je přiměřená, ochranné ostrůvky jsou tvořeny kamennými obrubníky, efektem pro pěší je především rozpůlení přechodu na dva jízdní pásy.

Rychlosti se pohybují na hranici dovolené rychlosti, Rozhodujícím vlivem je však velmi vysoká intenzita automobilové dopravy.

Původní stav: zebra přechod v nevhodné poloze z hlediska poptávky chodců, délka přechodu přes 4

jízdní pruhy, přechod nedělený.

Současný stav: chráněný dělený přechod, ochranné ostrůvky z kamenných obrubníků, částečně zúžený jízdní pás.

Příklad minimalistického řešení s lokálním relativním účinkem.

Obr, pohled na chráněný pěší přechod přes čtyřpruh

B - Oblast mimo centrum - Praha:

Původní stav: jedná se o příklad rovněž enormě zatížené radiály v Praze 5, navržené jako 4-pruhová, obousměrná komunikace. Pěší přechod v této čistě dopravní trase je umístěn v prostoru Základní školy. Problém: bohatě šířkově dimenzovaný profil evokuje vysoké rychlosti vozidel, nad hranicí povolené rychlosti.
Současný stav: instalace SSZ (světelného signalizačního zařízení) na výzvu pěších, zúžení jízdního pásu v rychlejším směru na jeden jízdní pruh, vytvoření děleného přechodu s ochranným ostrůvkem.

Příklad čistě funkčního řešení, s důrazem na fyzickou ochranu pěších.

Obr. Pohled na zúžený čtyřpruh v místě přechodu

C - Oblast okraj centra – Kladno

Původní stav: 4-pruhová komunikace, nevhodný přechod u zastávek BUS, vysoké rychlosti, důsledek neukázněné přecházení chodců mimo vyznačený přechod.

Současný stav: 4-pruhová komunikace, rekonstrukce a posun zastávek BUS, zpomalovací prahy.

Obr: pohled na přechod s BUS zastávkou, chráněný úzkými zpomalovacími prahy

Tato originální dispozice úzkých zpomalovacích prahů vznikla paradoxně na základě požadavku provozovatele MHD. Původní návrh byl instalovat zpomalovací pruhy na obou pruzích na celou šířku pruhu.

Přesunutá poloha zastávek eliminovala téměř stoprocentně neukázněnost chodců. Originální řešení zkrácených prahů v krajních pruzích s provozem linek BUS dopravy a ponechání prahů na celou šířku vnitřního jízdního pruhumělo za následek výrazný efekt:

- intenzity z vnitřního-rychlejšího pruhu se přesunuly do krajního pruhu, šířka prahu cca 190cm neovlivnila průjezd BUSů a zpomalovala osobní vozidla pouze částečně,
- tím, že se přesunuly intenzity ze dvou pruhů do jednoho se výrazně snížila jeho rychlost,
- chráněný přechod byl téměř stoprocentně využíván chodci.

Rekonstrukce zastávek bus je provedena stavebně v zálivech, provedení zpomalovacích prahů z litinových dílů je provizorní, neadekvátní prostředí.

D - Oblast centra – Mělník

Původní stav: hlavní pěší trasa na centrální historické náměstí byla zabezpečena pouze vyznačeným zebra přechodem na šířku cca 2 jízdních pruhů, přičemž levý pruh sloužil jako vyhrazený pro zájezd do frekventovaného parkoviště na nám.Karla IV. Kolizní komunikace je jednosměrná.

Současný stav: provizorní úpravou (mobilními květináčemi) byl zkrácen přechod na jeden jízdní pruh, odbočovací pruh na parkoviště zrušen, instalován úzký zpomalovací práh před přechodem.

Realizované opatření je funkčně vyhovující, provedení neadekvátní prostředí.

Obr. Pohled na provizorní zúžení s úzkým zpomalovacím prahem

Závěry, apely

Celospolečenskou aktivitou, která se snaží přispět k podpoře a propagaci zklidňovacích opatření je mj. loňského roku vyhlášená soutěž „Zklidňování dopravy ve městech a obcích“ v rámci programu „Doprava pro 21.století“ Nadace Partnerství a Nadace VIA, pod záštitou MDS ČR.

Slibujeme si od něj získání podnětných a příkladných realizací na území ČR, kde se jedná vždy o bolestivý kompromis mezi dobrým úmyslem a finančními možnostmi obcí.

Rovněž probíhá projekt MDS ČR, který se snaží zmapovat realizovaná opatření, doplnit je o dopravně-inženýrské parametry a posoudit jejich efekt.

Autor příspěvku (jako přímý spoluúčastník obou aktivit) by vítal jakýkoli námět, impuls a zkušenost při zavádění prvků zklidňování do naší praxe .

Článek byl zpracován i za pomoci VZ 2002-11-28
Funkční způsobilost a optimalizace pozemních komunikací