# Vjezdový ostrůvek v obci Bedihošť

Publikováno: 4. 6. 2007

## Situace

Obec Bedihošť leží na silnici II/367 mezi Prostějovem a Kojetínem. Komunikace dále navazuje na silnici I/47 na Kroměříž a Hulín. Obec Bedihošť je vzdálena cca 4 km od Prostějova. Sledovaný úsek Prostějov – Bedihošť je proveden v kategorii S9,5/90, směrové uspořádání je přímé.

Obrázek 1: Vjezd do Bedihošti od Prostějova – místo současného vjezdového ostrůvku (3/2003)

V roce 2003 provedlo CDV na objednávku obce zkrácený bezpečnostní audit úseku silnice II/367 před vjezdem do obce Bedihošť ve směru od Prostějova kvůli úrovňovému křížení silnice II/367 s polní cestou.

## Měření rychlosti

V rámci auditu bylo provedeno měření rychlosti vozidel. Měřilo se kontinuálně laserovou pistolí v obou směrech, měřicí stanoviště bylo před vjezdem do obce od Prostějova.

Z výsledků měření vyplývá, že asi 85 % z měřených řidičů nedodržuje zákonem stanovené rychlosti na vjezdu do obce. Tyto hodnoty platí pro oba směry. Omezení rychlosti v obci není tedy respektováno vysokým podílem řidičů.

## Realizovaná opatření

Opatření byla provedena v roce 2005 ve dvou fázích. Nejprve byly provizorně instalovány v úseku 20 metrů od napojení polní cesty po stranách silnice kolejnice „Leitboy Klemmfix“ s vodicími deskami tak, aby se šířka jízdního pruhu snížila na 3,10 metru. Zároveň došlo k přemístění svislé dopravní značky IS 12a/b „Obec / Konec obce“ tak, aby se realizované opatření již nacházelo na území obce. Na opatření bylo upozorněno značkou IP22 „Změna místní úpravy“ a A6a „Zúžená vozovka“.

Obrázek 2: Pohled na vjezd od Prostějova s realizovaným opatřením (8/2005)

Definitivním řešením bylo následné vybudování fyzického vjezdového ostrůvku (podzim 2005). Ostrůvek byl proveden podle TP 145 v oboustranné verzi. Oboustranně vychýlený ostrůvek spolehlivě zabraňuje přenosu vysokých rychlostí z extravilánu do intravilánu. Ostrůvek zvyšuje bezpečnost provozu i tím, že znemožňuje nebezpečné předjíždění a homogenizuje pohyb dopravního proudu.

Obrázek 3: Definitivní řešení vjezdovým ostrůvkem (8/2006)

## Zhodnocení přínosu

Po zhotovení vjezdového ostrůvku bylo v roce 2006 provedeno měření rychlosti vozidel. Bylo měřeno kontinuálně laserovou pistolí tak, aby bylo možno provést srovnání vývoje rychlosti ve stavu „před úpravou“ (3/2003) a „po úpravě“ (8/2006). V následujících grafech a tabulkách jsou shrnuty výsledky srovnání v obou směrech.

**Směr Bedihošť:**

| | | 60 m | 70 m | 90 m | 110 m | 130 m | 150 m |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **před úpravou** | $V_{15}$ | 51 | 50 | 52 | 56 | 59 | 60 |
| | $V_{50}$ | 62 | 64 | 66 | 71 | 73 | 74 |
| | $V_{85}$ | 73 | 74 | 77 | 83 | 84 | 89 |

| | | 60 m | 80 m | 100 m | 120 m | 140 m |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **po úpravě** | $V_{15}$ | 47 | 46 | 46 | 45 | 46 |
| | $V_{50}$ | 51 | 52 | 52 | 52 | 52 |
| | $V_{85}$ | 60 | 59 | 59 | 59 | 61 |

Pozn.: V tabulkách jsou uváděny vzdálenosti profilu od měřícího stanoviště, rychlostní charakteristiky jsou v jednotkách km/h.

Ze srovnání je zřejmý přínos vjezdového ostrůvku: u rychlosti V85 došlo ke snížení průměrně o 20 km/h, tj. o 25 %.

**Směr Prostějov:**

| | | 60 m | 80 m | 100 m | 120 m | 140 m | 160 m | 180 m |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **před úpravou** | V15 | 51 | 52 | 56 | 58 | 62 | 64 | 70 |
| | V50 | 63 | 64 | 69 | 70 | 73 | 80 | 86 |
| | V85 | 79 | 80 | 81 | 83 | 92 | 93 | 97 |
| | | **60 m** | **80 m** | **100 m** | **120 m** | **140 m** | **160 m** | **180 m** |
| **po úpravě** | V15 | 46 | 46 | 47 | 47 | 47 | 49 | 49 |
| | V50 | 52 | 52 | 53 | 54 | 56 | 58 | 61 |
| | V85 | 60 | 60 | 61 | 63 | 65 | 69 | 71 |

Ze srovnání opět vyplývá zřejmý přínos vjezdového ostrůvku: u rychlosti V85 došlo totožně ke snížení průměrně o 20 km/h, tj. o 25 %.

## Závěr

Vjezd do obce není nehodovou lokalitou. Po realizaci úrovňového křížení polní cesty se silnicí II/367 vznikla nová dopravní situace, není však nebezpečná – v místě jsou vyhovující rozhledové poměry a místo je celkově přehledné.

Definitivní řešení vjezdovým ostrůvkem jako stavebním opatřením zdůrazňuje řidičům změnu dopravního režimu na vjezdu do obce. Přispívá tak ke snížení rychlosti především na vjezdu do obce, kde není respektována a zvyšuje tak bezpečnost provozu. Zjištěné dosažené snížení rychlosti je výrazné – průměrně o 20 km/h, tj. o 25 % vůči rychlosti před úpravou.