Moderní trendy úprav na komunikacích – zvyšování bezpečnosti ve městech a obcích – vybrané prvky

Publikováno: 1. 9. 2014
CDV

Bezpečné chování v provozu na pozemních komunikacích ve svém základě znamená neohrožovat život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní. Ne vždy je v našich silách dopravní nehodě předcházet, protože ke vzniku dopravní nehody přispívá celý dopravní systém. Proto by komunikace měla být tzv. samovysvětlující – měla by řidiči dávat jasnou informaci o tom jak se má na komunikaci chovat a co má následně očekávat. V případě, že k nějaké chybě (dopravní nehodě) dojde, musí komunikace odpouštět lidské chyby, být tzv. odpouštějící – v případě selhání lidského činitele a následného vzniku nehody by mělo být okolí komunikace uzpůsobeno tak, aby následky na zdraví byly co nejmenší a k usmrcení aby nedocházelo vůbec.

Častou příčinou dopravních nehod bývá nedodržení maximální dovolené rychlosti, v místě častého výskytu chodců pak může docházet k nehodám s chodci, které mívají zpravidla těžké následky na zdraví. 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 motorové 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

Za vjezdy do obcí bývá ještě často přenášena extavilánová rychlost. Příčinou 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 výškové vedení trasy komunikace (klesání). Mnohdy však již těsně za vjezdem existují příčné vztahy chodců (cyklistů) a je proto nutné, aby řidiči maximální dovolenou rychlost dodržovali. K tomu mohou přispět např. **vjezdové ostrůvky** (jednostranné, oboustranné).
Aby byl ostrůvek účinný, je nutné provést dostatečné vychýlení tak, aby vozidlo bylo nuceno změnit svoji trajektorii, a takové stavební a technické provedení, aby byl ostrůvek dostatečně výrazný (obruba, zeleň, osvětlení, dopravní značení). Všechny tyto prvky pak přispívají k tomu, aby byl řidič včas obeznámen se změnou dopravního režimu a vjezd do obce byl zvýrazněn.
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.

CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*

Obr. 2: Ochranný ostrůvek pro podporu přecházení – Prostějov.

V místech, kde jsou příliš široké jízdní pruhy a nejsou tak vysoké intenzity vozidel, je možné budovat **vysazené chodníkové plochy**. Zde nedochází 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.
Při navrhování jednotlivých prvků (ať již výše uvedených, či jiných) je nutné dbát na jejich funkčnost. Minimální parametry uvedené v normách (ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích apod.) nemusí vždy zaručit optimální míru bezpečí (např. pro doprovod s kočárkem či kolem je šířka ostrůvku 1,5 m nedostačující). Je proto vždy nutné zvážit účel, kterého chceme daným opatřením dosáhnout.
Současně je nutné veškerá opatření provádět tak, aby nedocházelo ke znevýhodnění některých skupin uživatelů, stavby proto musí být v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

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,
- realizace Zón 30 apod.