# Opakovaně se vyskytující závady v projektování komunikací zejména pro chodce

Publikováno: 18. 7. 2014
CDV

*V následujícím textu je popsáno několik opakujících se závad v projektech zejména na komunikacích pro chodce, ač je to v rozporu nejen s předpisy, ale i účelem stavby a „zdravým rozumem“ a lidé si oprávněně stěžují.*

## Zvlněné chodníky (módní výstřelek)

Nejčastější závadou jsou „zvlněné“ chodníky ( viz obr. 1 a 2). V ČSN 736100 Názvosloví pozemních komunikací – Část 1 – Základní názvosloví je uvedeno, že komunikace pro chodce je komunikace určená výhradně pro chodce a dělí se na chodníky, stezky pro chodce a pěšiny.

Z definice a účelu užívání tedy jednoznačně vyplývá, že chodník je určen k užívání všem chodcům a proto musí být přizpůsoben jejich pohybu. Pohybují se po něm tedy nejen sportovně zdatní dospělí chodci, ale i chodci s kočárky, chodci slabozrací a nevidomí, vozíčkáři, batolata, malé děti na kolech, větší děti na kolečkových bruslích, skateboardech apod., ti všichni potřebují ke svému bezpečnému pohybu rovnou plochu s malým příčným sklonem. Chodník není určen k pohybu vozidel (ani příčnému).

V příloze 2 vyhlášky č.398/2009 sb. je uvedeno, že komunikace pro chodce musí mít šířku nejméně 1500 mm (1 pruh pro chodce 0,75 m + 0,5 m bezpečnostní odstup od vozovky a 0,25 m na druhé straně bezpečnostní odstup od pevné překážky – zdi, plotu apod.), příčný sklon nejvýše 2% a podélný sklon nejvýše 8,33%. Z přílohy 1 téže vyhlášky vyplývá, že nejmenší šířka průchozího profilu pro vozíčkáře je 900 mm.

V ČSN 73 610 Projektování místních komunikací (leden 2006) se celá kapitola 10 zabývá návrhem komunikací pro chodce. Hned v prvním odstavci 10.1.1 je uvedeno, co všechno komunikace má zajistit (vysokou bezpečnost provozu; minimalizaci subjektivního pocitu ohrožení; spojení cílů bez oklik; bezbariérový, plynulý pohyb; dostatečnou svobodu pohybu – míjení přecházení, změnu rychlosti; co nejmenší rušení jinými účastníky silničního provozu; dobrou přehlednost, pochopitelnost a orientaci; příjemnou chůzi prostředím s hodnotným výtvarným zpracováním a ochranu před nepřízní počasí, je-li to možné. Dále jsou jsou v kapitole uvedeny různé šířkové možnosti návrhu chodníků a další parametry, ze kterých vyplývá taktéž, že nejmenší šířka chodníků je 1,5 m – bodově 0,9 m (čl. 10.1.2.2) , příčný sklon se navrhuje nejméně 0,5% a nejvíce 2 % (čl. 9.5.5).

V čl. 10.1.2.12 je uvedeno, jak se mají navrhovat samostatné sjezdy (chodníkové přejezdy) a správné navržení je také uvedeno v obr. 46. Z popisu i obrázku vyplývá, že co nejširší plocha chodníku se navrhuje ve sklonu nejvíce 2 % a jen pochozí šikmá plocha samostatných sjezdů smí mít v šířce 0,5 m od obruby sklon menší nebo roven 12,5 %. V obr. 48 je uvedeno uspořádání sníženého chodníku při šířce neumožňující standardní uspořádání tj. ve zcela ojedinělých případech úpravy stávajícího chodníku užšího než 1,5 m.

Z toho jednoznačně vyplývá, že všechny „zvlněné“ chodníky byly navrženy (a schváleny !!!) a postaveny v rozporu s platnými předpisy. To by bylo částečně zdůvodnitelné na přechodnou dobu, ale jen v případě, že by navržené řešení bylo podstatně lepší než řešení v předpise uvedené. “Nezávaznost“ norem v EU i v ČR je zavedena právě proto, aby bylo možné postavit a vyzkoušet nové vhodnější a lepší řešení – nesmí být zneužívána pro naprostou degradaci smyslu výrobku.

„Zvlněné“ chodníky jsou možná hezké na pohled – střídají barevné plochy dlažeb a zaoblené hrany vjezdů pohodlých pro zajíždějící vozidla možná připomínají zaoblené stavby Gaudího, ale jsou velmi

nepohodlné - jednou nohou šlapete výš než druhou a po několika krocích zase jinak, a značně nebezpečné - ve sněhu nejsou sklony zřetelně vidět, což může vést k úrazům, také při náledí jsou různé sklony při našlápnutí zcela nevhodné a to i pro občany, kteří nemají s pohybem žádné potíže. Pro staré nebo zdravotně handicapované občany či malé děti je tato plocha velmi zrádná. Drncání a naklánění malých cyklistů, bruslařů a naklánění kočárků a vozíčkářů je výsměchem pohodlému přesunu. Není žádný důvod, proč by se na úkor chodců měla přes chodník pohybovat jen vozidla pohodlně a plynule, těm se pomohlo dostatečně (na šířku max. 0,5 m) sníženými či sklopenými obrubníky (Z1 – úprava čl. 10.1.2.12), aby nemusela přejíždět obrubníky běžné. Se „zvlněnými“ chodníky mají problémy i stroje na jejich údržbu (na metení, kropení či odklízení sněhu), čímž samozřejmě opět trpí chodci.

Částečné „zvlnění“ chodníku lze navrhovat jen v místech přechodů pro chodce a míst pro přecházení a to v rozsahu nezbytném pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu.

*Obr. 8: foto Seznam – mapy © GEODIS BRNO, spol. s r.o.*

Uprostřed je vidět lávka pro pěší, která je u takového uzlu nezbytná. Řešení je však úplně chybné. Od ulice Bělohorské vede k ulici Patočkově ulice Na Malovance, které má podélný spád cca 8 až 10 % a je v dolní části jednosměrná směrem dolů. Po obou stranách parkují vozidla. Místo, kde se nyní přechází z chodníku na kolmý chodník k lávce pro pěší je v zaoblené části obrubníku, takže není vidět při přecházení do jízdního pruhu. Navazující chodník vede pod lávku. Když chcete přejít, musíte vyjít celou podjezdnou výšku po schodech nebo vyjet výtahem. Při tom bylo možné vést návazný chodník po druhé straně ulice Na Malovance, využít vhodný terén a v rámci pozemku stavenitě tunelu ho přivézt bez ztracené výšky přímo k vyústění lávky. Pokud se chcete dostat k zastávce hromadné dopravy, musíte ještě kousek níž až na zaslepený konec ulice Za Pohořelcem. Odtud sejdete dolů po schodech (nebo sjedete dalším výtahem) až k zastávce, která je již v zahloubené části MÚK – přibližně na úrovni vjezdu do tunelu, takže všichni musí překonávat výškový rozdíl zbytečně. Přitom logickým řešením by bylo umístit označník zastávky přibližně pod lávku pro chodce. Zastávka by byla přímo přístupná ze všech stran, kromě cesty shora, bez výškových změn a ušetřily by se náklady na jedno schodiště a chodník od něho, jeho údržbu zejména zimní, jeden výtah a jeho provoz a hlavně by většina chodců chodila logicky, přímo, bez zbytečných zacházek, schodů atd.

Už jsem viděla několik lávek s nepříliš vhodným řešením, které by se při troše přemýšlení asi daly navrhnout vhodněji, ale shora popsané řešení mně připadá úplně absurdní.

# Závěr

Celkově je zřejmé, že řešení pěší dopravy v České republice zůstáváme mnohé dlužni. V myslích projektantů i stavebních úřadů stále přežívá falešná snaha preferovat infrastrukturu pro motorovou dopravu na úkor pěšího pohybu. Zde prezentovaná řešení vjezdů a „zvlněné chodníky“ jsou toho příkladem. Doslova tragédií jsou nevhodně zvolená šířková uspořádání, zejména nesmyslně velké šířky jízdních pruhů na obslužných komunikacích. Tyto jdou na úkor obytné funkce, prostoru pro pohyb obyvatel a jejich bezpečnosti i estetiky zpracování prostoru komunikace. Před častými chybami v šířkovém uspořádání varují i zahraniční zkušenosti včetně doporučení, že tato úloha by měla být svěřována pouze nejzkušenějším projektantům. Např. Spolková republika Německo vydala v roce 2007 nový předpis RASt (Směrnice pro navrhování místních komunikací), adekvátní české ČSN 73 6110, kde se zcela záměrně přistupuje k „typizaci“ šířkového uspořádání místních komunikací (12 základních návrhových případů). Méně zkušený projektant si vybere odpovídající „prefabrikované“ řešení (a nemůže udělat velkou chybu), pro zkušené zůstává i možnost „montáže“ šířkového uspořádání z jednotlivých návrhových prvků.

Je proto akutně potřebné změnit způsob myšlení a přístup k navrhování infrastruktury (nejen) pro pěší, neboť se ukazuje, že progresivně pojatý projekční předpis (novelizovaná ČSN 73 6110) k zajištění kvality zdaleka nestačí. Budiž jsou nám mementem i zásady evropské dopravní politiky nabádající k preferenci tzv. něžné mobility (pěší, cyklistické), včetně tvorby odpovídající infrastruktury.