

Místa pro přecházení – zkušenosti z jejich realizace v ČR

Ing. Petr Novotný, AMOK

Místo pro přecházení je takové místo na pozemní komunikaci, které stavebním nebo organizačním opatřením usnadňuje příčné překonání vozovky chodci.

Dle dosavadních zvyklostí a pravidel provozu na pozemních komunikacích se mělo za to, že jediným opatřením pro bezpečné přecházení jsou přechody pro chodce vyznačené vodorovným a mimo křižovatky i svislým

dopravním značením. Přechody pro chodce se v minulosti zřizovaly velmi často, většinou bohužel bez dalších opatření pro zvýšení bezpečnosti nebo zkrácení čekacích dob chodců.

Se změnou legislativy upravující povinnosti účastníků provozu na přechodech (povinnost řidičů umožnit chodci zastavením vozidla přejít bezpečně komunikaci) a vlivem



jejího falešného výkladu ze strany sdělovacích prostředků došlo k tomu, že veřejnost nabyla dojmu skoro absolutní přednosti na vyznačeném přechodu.

To vedlo k následujícím jevům:

- snížení ostrážitosti chodců vstupujících do vozovky,
- vynucování přednosti na vzdálenosti, kdy je zastavení vozidla obtížné nebo nemožné,
- velkému snížení kapacity komunikace v případě přecházení jednotlivých chodců v hustém sledu.

Výsledkem těchto jevů bylo zvýšení počtu nehod, a to jednak s chodci, jednak najetím zezadu. Dále se při schvalování projektů křižovatek vyskytly požadavky na odsun přechodů od křižovatky, aby vozidlo vyjíždějící z křižovatky nesnižovalo její kapacitu. To vede k logickému směrovému vychýlení pěších linií a jejich prodlužování, resp. hromadnému chození mimo přechody, neboť chodec je velice citlivý na okliky.

Příčinou vysoké nehodovosti chodců je však i nesprávné stavebně-technické uspořádání přechodů pro chodce, které novou právní úpravu nereflektuje (např. jinde nepřipustné přechody přes dvoupruhový jízdní pás nebo dokonce přes čtverpruhovou směrově nerozdělenou komunikaci). Značná část stávajících přechodů je z hlediska přísnějších kritérií definovaných i v novelizované ČSN 73 6110 nevyhovujících a vzniká tedy otázka, jak přecházení zajistit po jejich případném odstranění.

Jedním z možných řešení, které se začalo používat po podobných zkušenostech v Evropě, jsou místa pro přecházení. V platné ČSN 73 6110 jsou definovány takto:

Veškerá opatření především stavební, která zmiňují bariérový účinek komunikace, činí přecházení jednodušším a bezpečnějším

a vytváří místa pro přecházení. Mezi tato opatření patří zejména střední dělicí (ochranné) ostrůvky, vysazené chodníkové plochy a místní zúžení, včetně opatření pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace podle zvláštního předpisu (Vyhláška MMR ČR č. 369/2001 Sb.). Tato místa pro přecházení nejsou vyznačena jako přechod, pouze usnadňují přecházení; pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace nejsou použitelná.

Výhody:

- chodec nevstupuje do vozovky s falešným pocitem absolutní přednosti a tím bezpečnosti
- nesnižují kapacitu komunikace – vyšší plynulost dopravy
- stejný režim pro chodce i cyklisty
- nižší náklady na provoz a údržbu i investice (speciální osvětlení přechodu)
- místo pro přecházení umožní překonat na rozdíl od neřízeného přechodu i dopravní pás s dvěma jednosměrnými pruhy
- lze ho zřít i na komunikaci s vyšší dovolenou rychlostí než 50 km/h

Jelikož zahraniční zkušenosti s fungováním míst pro přecházení jsou pozitivní, používala je projekční kancelář AMOK v projektech ještě před jejich zakotvením v ČSN 73 6110. A proto je možno publikovat zkušenosti z prvních realizací v České republice:

1. Významnou realizací byla rekonstrukce Masarykova náměstí v Pardubicích. Z dopravně-inženýrského hlediska spočívala v těchto úpravách:

- stávající směrově nedělená vozovka šíře 15,00 m s povrchem ze žulové dlažby (vodorovně DZ s minimální trvanlivostí) byla zeleným dělicím pásem rozčleněna na dělený čtyřpruh s šířkovým uspořádáním jízdního



pásu 0,25 + 3,00 + 3,00 + 0,25

- jízdní pruhy v jízdních pásech mají rozdílný povrch:

- vnější slouží hlavně pro provoz MHD – povrch je tuhý – žulová dlažba z kostky drobné do betonového lože
- vnitřní slouží IAD a je živčný

- v přibližně třetinových vzdálenostech mezi křižovatkami (á 80 m) byla přerušením zeleného pásu a snížením obrub vytvořena místa pro přecházení

2. Další významnou realizací jsou místa pro přecházení na okružní křižovatce (s vnějším průměrem 27 m) v Roudnici nad Labem.

Jde o křižovatku dvou silnic II. třídy, kterou projíždí denně 15,5 tisíce vozidel. Z důvodů nízké rezervy kapacity, požadavků Policie ČR odsunout přechody od křižovatky a nedobrych zkušeností s fungováním přechodů pro chodce na přílehlých úsecích komunikací, byla na hlavních ramenech křižovatky zvolena místa pro přecházení.

Zkušenosti z provozu:

1. Pardubice

Místa pro přecházení soustředila příčný pohyb chodců do dvou míst. V těchto místech jsou jednak očekávání a nebrání jim v rozhledu stojící autobusy.

Chodci skutečně vstupují do vozovky obezřet-

ně. Za dva roky provozu zde nebyla zaznamenána kolize vozidla s chodcem.

Pozitivní je, že pokud se nahromadí na hranné chodníku či na ostrůvku skupina chodců s jasným úmyslem přejít, dávají řidiči této skupince přednost, byť ze zákona nemusí.

Řešení s rozdílnými povrchy účinně separovalo IAD od veřejné hromadné dopravy, tudíž k souběžné jízdě dochází minimálně a v době mimo špičku se přecházení fakticky omezuje jen na dva jízdní pruhy (každý v jednom dopravním pásu).

2. Roudnice nad Labem

Pohyb chodců nesnižuje kapacitu křižovatky. (Platí zde obezřetný vstup do vozovky). Jelikož jsou v této lokalitě místa pro přecházení na původních místech přechodů, je davana spontánní přednost chodcům v daleko větší míře, než v Pardubicích.

Další místa pro přecházení jsme realizovali na okružní křižovatce v Chocni a na průtahu silnice III. třídy ve městě Brandýs nad Orlicí.

Tato místa zatím nebyla podrobně zkoumána, ale ohlasy nejsou žádné, tudíž ani negativní.

Závěr:

Zkušenosti z provozu jsou pozitivní a pro budoucnost slibné. Je zřejmé, že místa pro přecházení jsou dobrou možností, jak v určitých situacích zajistit bezpečné přecházení i bez vyznačeného přechodu pro chodce, resp. řízení světelnou signalizací. Nejčastějším případem užití místa pro přecházení v praxi zřejmě bude (a zahraniční zkušenosti to potvrzují)

užití na „klasické“ dvoupruhové komunikaci s intenzitou do cca 8000 vozidel za den. Uži-



Komentář lektora:

Místo pro přecházení vozovky je místo vybrané jako vhodné a stavebně upravené pro přecházení chodců přes vozovku. Toto místo se sice nevyznačuje ani svislou ani vodorovnou dopravní značkou, pro řidiče neplatí povinnosti a pro chodce práva vztahující se k přechodu pro chodce, ale pro výběr místa pro přecházení vozovky platí přiměřeně všechny podmínky jako pro vyznačený přechod pro chodce. Takovouto podmínkou se rozumí i požadavek, aby místo pro přecházení bylo tam, kde je soustředěn pohyb chodců a to jen nárazově.

Je tedy otázkou, zda situování míst pro přecházení vozovky na křižovatce v místě, kde řidič i chodec očekává vyznačený přechod pro chodce je správné a jediné řešení vedoucí k zajištění co nejbezpeč-

nějšího přecházení chodců v obci a zda nebylo možné navrhnout a realizovat účinnější opatření. Stejná otázka platí i pro místo pro přecházení vozovky vedené přes směrově dělenou čtyřpruhovou vozovku. Pokud je porušováno pravidlo, že stejné situace mají být vyznačovány stejným způsobem a je upřednostňováno hledisko kapacity křižovatky, nelze jednoznačně hovořit o zajištění bezpečnosti pěších, která by měla být v takových případech prioritou.

Mám za to, že v autorem popsanych příkladech je třeba ještě provést podrobnou analýzu nejen dopravních nehod, ale i kolizních situací před a po instalaci popsanych opatření a pak je lze objektivně posoudit.

Ing. Pavel Tučka