

Téma 2: Omezení vjezdu vozidel do měst nebo jejich částí

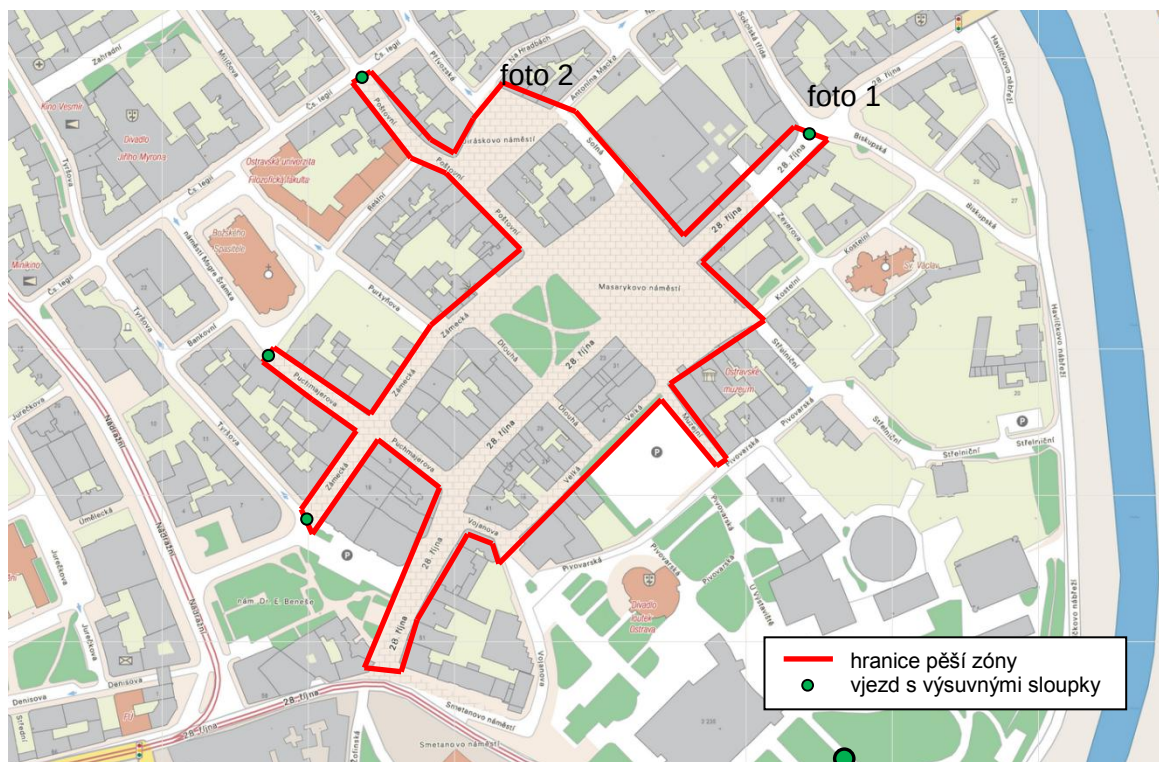
Stávající systém tras pro nákladní dopravu v Ostravě je veden po silniční síti a místních komunikacích tak, aby zohledňoval potřeby dopravní obsluhy průmyslových závodů a zároveň, pokud možno, respektoval ochranu obytných oblastí před negativními vlivy dopravy. Síť tras nákladní dopravy vznikala víceméně spontánně spolu s rozvojem průmyslu. První cílený zásah byl proveden na začátku 90 let minulého století, kdy byly odstraněny duálně vedené trasy nákladní dopravy, byly zhodnoceny technické parametry komunikací, přilehlá zástavba, apod. Tímto opatřením byla dána stávající kostra tras nákladní dopravy. Spolu s trasami nákladní dopravy jsou v Ostravě určeny i trasy pro přepravu nadměrných nákladů. Ty jsou vedeny pouze po sil. I. a II. třídy a sledují v zásadě městský dopravní okruh. Převoz a trasa nadměrných nákladů je schvalován odborem dopravy Magistrátu města Ostravy.

Na území města Ostravy se v současnosti objevuje několik zón s omezením vjezdu vozidel, které jsou rozděleny podle druhu vozidel. Jedná se o zóny a oblasti:

- pěší,
- se zákazem vjezdu vyznačených vozidel mimo vozidla zásobování do 6 t,
- se zákazem vjezdu vyznačených vozidel mimo vozidla zásobování,
- se zákazem vjezdu vyznačených vozidel mimo vozidla dopravní obsluhy,
- se zákazem vjezdu nákladních vozidel nad 12t mimo vozidla dopravní obsluhy.

Pěší zóna

Pěší zóna je vyznačena v centru Ostravy v městském obvodu Moravská Ostrava a Přívoz. Zahrnuje centrální Masarykovo náměstí a jemu přilehlé ulice. Vyznačení je provedeno na všech vstupech svislým dopravním značením IP27a/b. V období mezi osmnáctou a desátou hodinou je do zóny umožněn vjezd vozidlům dopravní obsluhy do 6 t celkové hmotnosti. Na dopravně významnějších vstupech do pěší zóny jsou instalovány, krom svislého dopravního značení, také výsuvné sloupky. Tyto sloupky však byly po krátké době používání na nátlak majitelů provozoven a obchodů v oblasti pěší zóny deaktivovány a byly trvale spuštěny. V dubnu 2011 bylo vedením MO Moravská Ostrava a Přívoz na základě stížností od občanů na nerespektování dopravního značení rozhodnuto o opětovném používání těchto sloupků. U ostatních vstupů do pěší zóny, u nichž nejsou instalovány sloupky, bylo rozhodnuto osadit městský mobiliář, který zamezí vjezdu do pěší zóny. Výsuvné sloupky nejsou napojeny na žádný centralizovaný dispečink, ale jsou ovládány na místě samém strážníky Městské policie Ostrava. V případě potřeby vjezdu / výjezdu do a z pěší zóny (vozidla IZS, vozidla označeného symbolem O1, obyvatelé oblasti, apod.) v době 10:00 – 18:00 je nutné zavolat na bezplatnou telefonní linku městské policie a do dvou minut by se měl na místě objevit strážník, který umožní vjezd / výjezd. Mezi 18:00 a 10:00 jsou sloupky spuštěny. Po cca 2 měsících provozu lze konstatovat znatelný úbytek vozidel v pěší zóně, avšak objevují se i problémy. Nejčastějším problémem je, že vozidlo zásobující nějakou provozovnu nestačí ze zóny vyjet před vysunutím sloupků a dále průběžné zásobování provozoven (prodejny pečiva, trhovci, apod.) zbožím v průběhu dne.



Obr. 1: Pěší zóna Moravská Ostrava



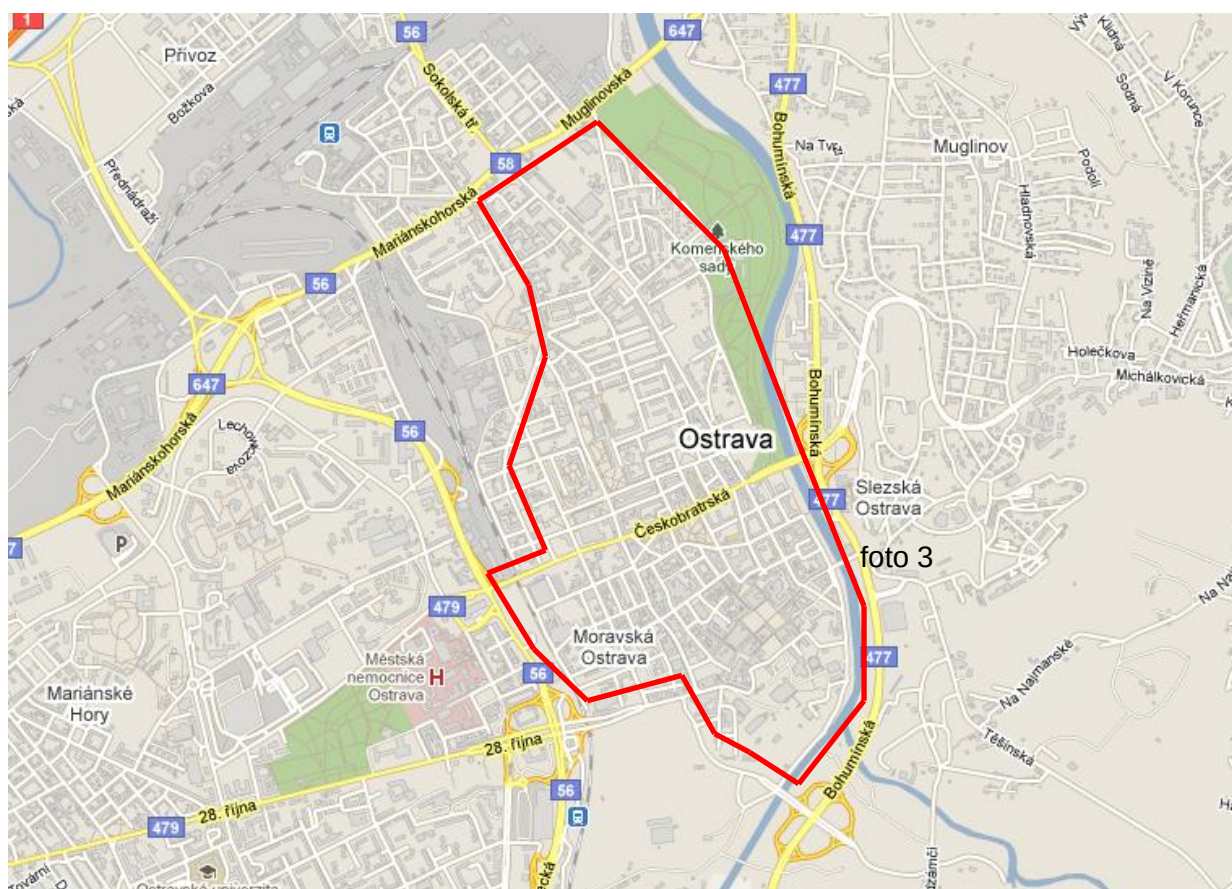
foto 1 – vstup do zóny z ul. Sokolská třída



foto 2 – vstup do zóny z ul. A. Macka

Oblast se zákazem vjezdu vyznačených vozidel mimo vozidla zásobování do 6t

Oblast je vyznačena na kordonu širšího území centra v MO Moravská Ostrava a Přívoz. Její hranici tvoří dopravně významné silnice I. a II. tříd ostravské silniční sítě. Na vstupech je vyznačena sestavou SDZ B12: „Zákaz vjezdu vyznačených vozidel“ se symboly nákladního vozidla a traktoru a dodatkou tabulkou E13 s textem „Mimo zásobování do 6t“. Snaha o ochranu širšího centra města před nákladní dopravou je však do určité míry degradována tím, že v nedaleké minulosti bylo v této oblasti povoleno umístění sídla nejedné společnosti takového charakteru (hobymarket, supermarket, areál elektromontážní společnosti, apod.), který si vyžaduje zásobování těžkými nákladními vozidly v některých případech dokonce návěsovémi soupravami. I když byly v rámci povolování předloženy trasy, po nichž se má daný areál zásobovat, řidiči však tyto trasy mnohdy nerespektují a projíždějí danou oblastí dle potřeby ke svému dalšímu cíli. Druhým problémem je, že oblast západovýchodním směrem protíná sil. II/479 ul. Českobratrská, která spojuje sil. I/56 ul. Místeckou se sil. II/477 ul. Bohumínskou. Na této komunikaci se pak objevuje nejvíce „nelegálních“ průjezdů oblastí.



Obr. 2: Oblast zákazu vjezdu vyznačených vozidel mimo zásobování do 6t

Při zavedení této oblasti byl mezi vyznačenými druhy vozidel také autobus, avšak před cca pěti lety byl na popud Dopravního podniku Ostrava, a. s. odstraněn, neboť u řidičů panovala obava z pokut, protože celková hmotnost autobusu převyšuje 6t. Obdobný případ nastal v letošním roce, a to u řidičů Ostravských komunikací, a. s. Zde se přistoupilo k udělení výjimky z místní úpravy Magistrátem města Ostravy pro konkrétní vozidla zajišťující správu komunikací v oblasti.

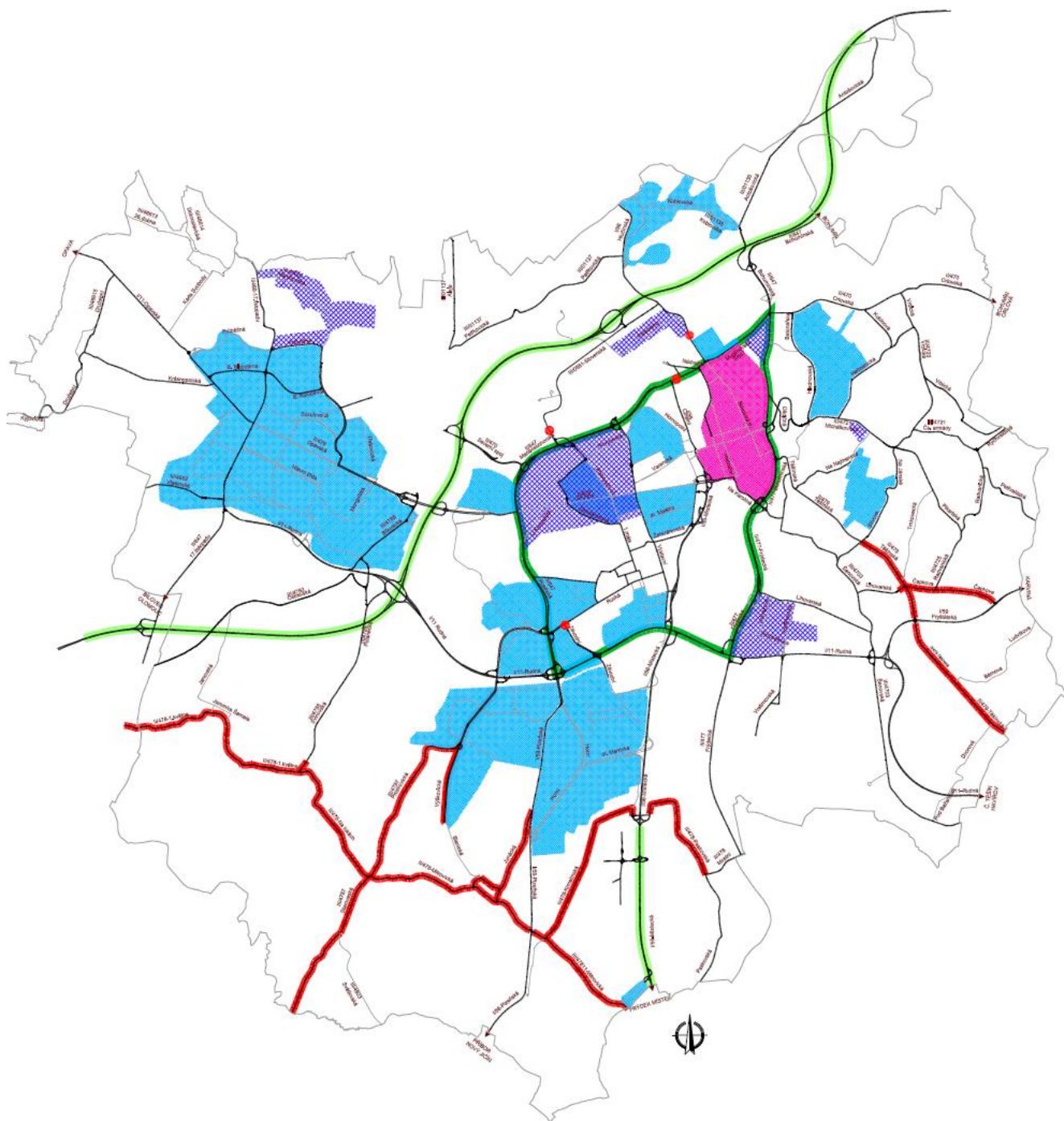
OD MMO zadal letos zakázku na prověření funkčnosti této oblasti a zpracování návrhu na úpravy dopr. značení.



foto 3 – vstup do oblasti z mostu M. Sýkory

Oblasti se zákazem vjezdu vyznačených vozidel mimo vozidla zásobování a oblasti se zákazem vjezdu vyznačených vozidel mimo vozidla dopravní obsluhy

Oblasti se zákazem vjezdu vyznačených vozidel v Ostravě zpravidla kopírují obytné oblasti, zejména bydlení sídlištního charakteru. V okrajových částech Ostravy a v těch oblastech, kde je obytná zástavba charakteru rodinných domů, jsou zákazy vjezdu řešeny dle konkrétní místní situace. Do ucelených oblastí viz příslušná barva na obr. 3 je zakázán vjezd nákladním automobilům a traktorům. V případě, že oblastí neprochází komunikace s provozem MHD, je zakázán vjezd také autobusům. Na vstupech do oblastí je osazena sestava svislého dopravního značení B12 s dodatkovou tabulkou umožňující vjezd vozidlům zásobování popř. dopravní obsluhy. U městských obvodů Poruba, Ostrava Jih, Mariánské Hory a Hulváky pak oblast se zákazem vjezdu vyznačených vozidel kopíruje i zóna zákazu stání vozidel nad 3,5t mimo vyznačená parkoviště. V mnohých MO je však i přes zákaz vjezdu nákladních vozidel jejich pohyb „značný“ (dostatečný na to, aby ze strany místních obyvatel byl vnímán jako problém) neboť zde zůstaly bývalé průmyslové areály, které jsou revitalizovány a obsazovány novými aktivitami, které vyžadují přísun a následně odvoz materiálu, zboží a dalších surovin.



Obr. 3: Jednotlivé druhy omezení pohybu nákladních vozidel na komunikační síti Ostravy

- | | | |
|---|---|---|
| ■ B12 mimo zás., | ■ B12 mimo dopr. obsl., | ■ B4 nad 12t mimo dopr. obsl., |
| ■ B12 mimo zás. do 6t, | ■ mýto, | ■ městský dopr. okruh, |
| ■ komunikace bez omezení vjezdu, | ● podjezd s $v \leq 4\text{m}$ | |

Oblasti se zákazem vjezdu nákladních vozidel nad 12t mimo vozidla dopravní obsluhy

První úvahy o omezení vjezdu nákladních vozidel nad 12 t na vybrané komunikace, se začaly objevovat v roce 2007. Spojeny byly s rozvojem průmyslové zóny Hrabová v jižní části města a tím i zvýšení intenzit nákladní dopravy. Jejich iniciátory byly městské obvody, jejichž katastry procházejí silnice, a to zejména silnice II. a III. tříd, vedoucí do oblasti zóny. Druhým impulsem pro tyto aktivity bylo zavedení mýta pro nákladní dopravu na silnici R56 mezi Frýdkem – Místkem a Ostravou, kdy došlo k přesměrování intenzit nákladní dopravy na nezaplatněné silnice II. a III. tříd. Prvou komunikací s omezením vjezdu nákladních vozidel nad 12t (mimo vozidel dopravní obsluhy) byla sil. II/478 ul. Krmelínská / ul. Paskovská v úseku od sil. I/58 ul. Plzeňské po ul. Mostní mimo MÚK sil. I/56 ul. Místecká x sil. II/478 ul. Krmelínská (severní přístup do zóny Hrabová). Omezení vjezdu vozidel nad 12t předcházelo zpracování dokumentace, jejímž cílem bylo navrhnout varianty způsobu omezení vjezdu na komunikaci, posoudit možné objízdné trasy a vyvolané dopady na komunikace v širším území. Následně proběhla celá řada jednání, kdy účastníci byli zprvu striktně rozděleni na dva tábory. Na jedné straně městské obvody požadující omezení vjezdu na druhé straně KÚ MSK, SSMSK a Policie ČR (a to jak Správa Sm. kraje, tak i Městské ředitelství), kteří se odvolávali na zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích. Zlom nastal v okamžiku, kdy se k návrhu omezení vjezdu na sil. II/478, kladně vyjádřilo v únoru 2008 Ministerstvo dopravy. Na základě postoje Ministerstva dopravy a s přetrvávajícím tlakem městských obvodů, přehodnotili svůj postoj také KÚ MSK a Správa Sm. kraje Policie ČR. Po cca ročních jednáních bylo v roce 2008 přistoupeno k osazení omezujícího dopravního značení. V rámci přípravy místní úpravy, byl proveden směrový průzkum, který prokázal nárůst intenzit nákladní dopravy v území po spuštění provozu v zóně Hrabová a byl jedním z podkladů pro vydání stanovení změny místní úpravy.



foto 4 – omezení vjezdu nákladních vozidel nad 12t, sil. II/478 ul. Paskovská

V roce 2010 přišla ze strany městských obvodů snaha o rozšíření území omezení vjezdu nákladních vozidel nad 12t. Na podzim roku 2010 byl proto proveden směrový průzkum se zápisem SPZ na vstupech a výstupech celého jižního území Ostravy. Z výsledků průzkumu nevyplynul výrazný nárůst intenzit nákladní dopravy na zájmových komunikacích v dotčených obvodech, který by se vymykal celoměstskému nárůstu intenzit. V rámci průzkumu se také prokázala poměrně nízká respektovaná již platného omezení vjezdu na ul. Krmelínskou. Zhruba 40% z projíždějících nákladních vozidel jelo po této komunikaci nelegálně. Přesto bylo rozhodnuto, tentokrát již se silnou podporou KÚ MSK, o omezení vjezdu nákladní dopravy nad 12t do prakticky celé jižní části Ostravy zahrnující městské obvody Polanka nad Odrou, Proskovice, Stará a Nová Bělá, Hrabová a navíc přilehlou obec Stará Ves nad Ondřejnicí a část města Klimkovice. Realizace tohoto opatření je plánována na srpen 2011. Jedinými komunikacemi, na které není omezen vjezd nákladních vozidel, tak zůstává sil. I/58 ul. Plzeňská a sil. R/56 ul. Místecká.

Obr. 4: Navržené SDZ. V rámci omezení vjezdu nákladní dopravy nad 12t do jižní části Ostravy, bylo nutné umožnit do „zakázané“ oblasti vjezd vozidel převážející látky, které mohou znečistit vodní zdroje, neboť sil. I/58 ul. Plzeňská vede podél ochranného pásma vodního zdroje v tzv. Bělském lese.



Zpracoval:

Ing. Martin Venglář