

## PŘECHODY SE SSZ

### Přechody pro chodce v rámci křižovatek

- zkušenosti s naplňováním ustanovení ČSN 73 6110 – Z1

Stávající přechody pro chodce na křižovatkách, které vznikly před změnou uvedené ČSN, často doporučenou délku nespĺňují. Při rekonstrukcích a novostavbách se sice k normě přihlíží, dodržet ji ale v podstatě znamená další stavební náklady navíc. Prostorové podmínky ve městě to mnohdy ani neumožňují. Šířka jízdních pruhů je obvykle 3,5 nebo 3,25 m, případně 3,0 m. Přechody jsou situovány v místě existujících pěších vazeb. Nedochozí k záměrnému odsunu přechodů od křižovatek, a to i s ohledem na co nejmenší ztrátové časy (mezičasy). Pokud je to u vícepruhových přechodů možné, dělí se fyzickými ostrůvky.



Rekonstrukce křižovatky Rudná x Místecká – nový fyzický ostrůvek na přechodu přes ul. Rudnou od Poruby

- přechody přes jedno nebo obě ramena průběžné komunikace v křižovatce

Z celkového počtu 55 křižovatek (1 je doposud provizorní) se na 25 vyskytují přechody pro chodce na všech ramenech, u 29 křižovatek na jednom nebo více ramenech přechod chybí nebo zde neexistují pěší trasy vůbec, křižovatka 28.října x Vítkovická je s podchody.

Vše záleží na dopravním řešení dané křižovatky, nejčastěji se vynechává jeden z přechodů u průběžné hlavní komunikace (13 křižovatek), jeden na hlavní a jeden na vedlejší není u 4 křižovatek, u 1 křižovatky chybí přechod přes vedlejší komunikaci. Bez jakékoliv pěší vazby jsou celkem 3 křižovatky. U ostatních do počtu 29 také většinou nejsou pěší vazby včetně chybějících chodníků (3 křižovatky), není řízena celá křižovatka (např. výjezd tramvají z vozovny či ze smyčky - 3 křižovatky), v jednom případě je křižovatka nedostavěná (v cílovém stavu bude mít přechody na všech ramenech), u jedné křižovatky se přechod zrušil a pěší mohou využít nedaleký podchod pod komunikací.

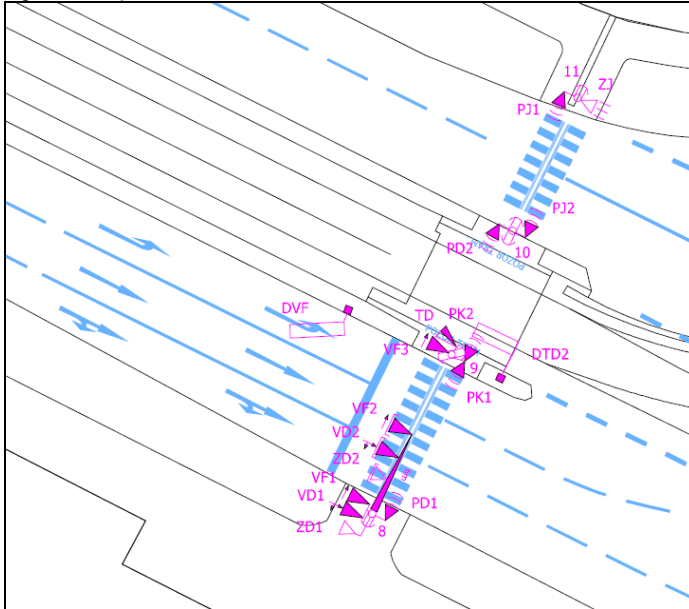


Křižovatky (postupně zleva doprava): Českosobratská x Sokolská třída, Výškovická x U Studia, Bohumínská x Těšínská

- dopravní řešení – možnost přejít celou komunikaci napříč v jednom cyklu nebo jen část

Při návrhu signálního plánu je vždy snaha zajistit chodcům přejítí dělených částí přechodu v jednom cyklu. Pokud je přechod přes komunikaci dělen na tři dílčí části (vjezd do křižovatky, tramvajové těleso a výjezd) je to velmi problematické až prakticky nemožné. V takovýchto případech používáme u dvou dílčích částí postupnou signalizaci.

Obdobné je to v případě, že je přechod dělen nadvakrát, také se využívá postupné signalizace. Pokud se délka přechodu neliší o víc než 3 m jsou krajní návěstidla jedna signální skupina, návěstidla na dělicím ostrůvku druhá signální skupina.



Křižovatka Opavská x Martinovská - dělené přechody na rameni Opavská od Poruby

- signál volno pro chodce pouze na výzvu

Pokud je pro řízení dané křižovatky přínosem, uplatňuje se. Minimálně dopravní řešení předpokládá osazení vybraných přechodů chodeckými tlačítky. Maximální čekací doba pro chodce závisí i na jeho délce, čím je přechod delší, tím je vyšší mezičas vyklizení chodce, kratší délka pro vstup do vozovky a delší čekání na volno. Dále závisí na použité délce cyklu řízení, koordinaci - může být i více než TP 81 doporučených 60 vteřin.



Křižovatka Rudná x Lidická – přechod přes ul. Rudnou od Havířova, délka 21 m

- zkušenosti z předsazených přechodů (na začátku/konci tramvajové zastávky)

Zatím máme pouze projekčně (investiční záměr) navrženo doplnění řízeného přechodu i na konci tramvajové zastávky na křižovatce 17.listopadu x Nábřeží SPB. Důvodem je vysoká nehodovost vozidel jedoucích po ul. 17.listopadu směrem k ul. Opavské.

- doplňková šipka a současně signál volno pro chodce ve volném směru

Používáme jak doplňkovou šipku svítící až do začátku volna daného signálu s plným kruhovým světlem, tak její „přetržení“, aby chodci přecházející ve volném směru mohli na přechod vstoupit před vozidly. Dá se říci, že vše závisí na dispozici křižovatky a rozhodnutí je na autorovi návrhu signálních plánů.

V prvním případě je reálné nebezpečí, že rozjetý řidič už před přechodem nezastaví. U druhého jsme se setkali s dotazy, proč tomu tak je. Pokud řidič křižovatku nezná, vypnutí doplňkové šipky považuje i za chybné nastavení, zná-li ji a často jí projíždí, vypnutí nerespektuje a pokračuje v jízdě.



Křižovatka Hornopolská x Novinářská – přerušení svitu doplňkové šipky před signálem volno

- zkracování signálu volno pro chodce u dělených přechodů, pokud řešíme preferenci MHD

Zkracuje se vše kolizní v probíhající fázi, tedy i volno pro chodce (umožní se třeba jen v minimální délce 5 vteřin, takže chodec není schopen projít v jednom cyklu).

### Samostatné přechody pro chodce

- oprávněnost ustanovení normy – signalizované přechody přes dva a více jízdních pruhů v jednom směru

V takovémto případě je v Ostravě požadováno osazení SSZ, i když se jedná o řešení jednoznačně nejdražší. S alternativou snížení počtu jízdních pruhů a např. vybudování fyzického ostrůvku nemusí souhlasit majitel komunikace nebo její údržba.

- zapojení řízených přechodů do koordinace

U všech samostatných přechodů je volno pro chodce realizováno pouze na výzvu. Pokud se přechod nachází v koordinovaném tahu, realizace výzvy se provádí dle diagramu dráha – čas tak, aby pokud možno nedošlo k narušení obousměrné liniové koordinace.



Přechod Opavská – poliklinika v koordinaci

- „odpočítávání“ vteřin

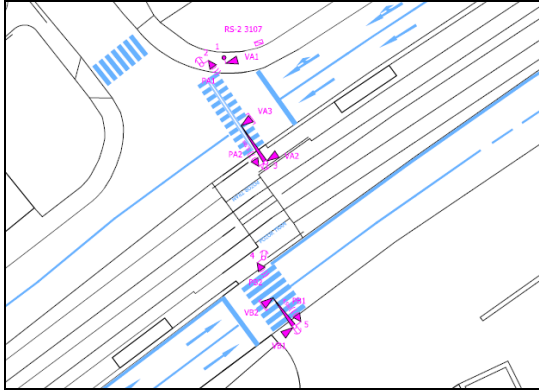
Je to řešení vázané na pevný signální plán, a proto zatím nebylo nikde požadováno ani uplatněno.

### Další řešení

- nesignalizovaná místa pro přecházení přes tramvajové těleso v rámci SSZ křižovek a přechodů

Na žádné ze světelně řízených křižovek se momentálně nesignalizovaná místa pro přecházení přes tramvajové těleso nevyskytují, preferujeme bezpečnost přecházejících chodců vůči tramvajím. Pokud už jde chodec na červenou je to na jeho vlastní riziko.

Takovéto řešení bylo zatím provedeno jen u 3 přechodů (Ruská – ČEZ Aréna, Opavská – Kozinova a Opavská – Telekomunikační škola). Přechod přes kolejiště a příchod k němu je pak navržen půdorysně ve tvaru písmene „Z“, pohyb chodců je usměrněn zábradlím.



Přechod Ruská – ČEZ Aréna s nesignalizovaným tramvajovým tělesem

- náhrada některých pohybů v rámci signalizovaných křižovek pouze výstrahou

Využívá se výjimečně, týká se pouze manévru odbočení vpravo. Neřízeny jsou všechny čtyři křižovatkové větve na SSZ Rudná x Závodní. Na křižovatce Plzeňská x Horní x Moravská byla úplně odstraněna návěstidla při odbočení vpravo z ul. Moravské včetně přechodu pro chodce, nebyly zaznamenány problémy.



Křižovatka Rudná x Závodní - přerušované žluté světlo při odbočování vpravo

- kombinace SSZ a nasvícení

Prozatím se nám poměrně úspěšně daří držet zvolenou strategii, že pokud je křižovatka nebo přechod pro chodce řízena SSZ – nasvícení se neprovádí. Při provozu světelné signalizace to není potřebné, pokud je SSZ vypnuto jsou přechody zvýrazněny přerušovanou žlutou na vozidlových návěstidlech.

Na žádné z křižovatek není dodatečné nasvícení přechodů realizováno, výjimkou jsou pouze dvě lokality samostatných nebo dílčích přechodů, třetí je navrhována před výstavbou:

- Přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty Sokolská třída – Kosmova (tato stavba nám víceméně „utekla“)
- Přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty Plzeňská – Ječmínkova (nepovažovali jsme nasvícení za potřebné, náš názor však byl osamocen a nakonec jsme ustoupili, i s ohledem na to, že přechod je v extravilánu)
- připravovaná stavba dvou přechodů přes ul. Plzeňská – U Helbicha (respektovali jsme požadavek PČR-DI, nasvícení v noci bude funkční pouze při přechodu SSZ na režim přerušovaná žlutá)



Přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty Sokolská třída – Kosmova včetně nasvícení

- úpravy pro tělesně postižené a zrakově postižené osoby

Nepochybně potřebné jsou a provádějí se (snížené obruby, vodící linie z reliéfní dlažby, přechody pro chodce s vodícím proužkem, návěstidla vybavená akustickou signalizací – v poslední době jsou především aktivována bezdrátově přímo nevidomými či slabozrakými za pomoci zařízení aktivace signalizace).

Zkušenosti s téměř poslední stavbou, kdy zástupci NIPI požadovali vzdálenost stožáru SSZ 900 – 1250 mm od obruby uprostřed přechodu – toto nemohlo být respektováno, neboť by to znamenalo postavit všechny stožáry na křižovatce na stávající inženýrské síti.



Křižovatka Českobratrská x Hornopolní – úpravy pro tělesně postižené, akustická signalizace pro nevidomé a slabozraké

- smíšené symboly chodec – cyklista, řízené přejezdy pro cyklisty

Návěstidla signálu pro chodce a cyklisty (S 11) jsou použita na 3 lokalitách. Je to jedno z ramen křižovatky Muglinovská x Sokolská třída a Ruská x Výstavní a dále přechod s přejezdem Muglinovská – Gebauerova.

Ve všech případech šlo o následné doplnění přejezdu pro cyklisty ke stávajícímu přechodu pro chodce. Bylo zvoleno řešení náhrady návěstidla pro chodce (S 9) za S 11 s tím, že tabulka mezikasů zůstala beze změny, rovněž pojmenování signální skupiny. Délka signálu volno se na začátku zkrátila o přechodovou fázi červenožlutá (2 vteřiny), na konci signálu volno přibyla žlutá (3 vteřiny).

Řízené přejezdy pro cyklisty s vlastními signály (S 10) máme v současné době na 7 lokalitách (rameno křižovatky 28.října x Výstavní, Opavská x Martinovská a Opavská x Sjízdná, přechody a přejezdy Sokolská třída – Kosmova, Plzeňská – Ječmínková, Plzeňská – Dakota a Opavská – Třebovická).



Přechod s přejezdem Muglinovská – Gebauerova

Zpracoval:  
Ing. Miroslav Laštůvka