

Použití příčných prahů v „ochranném ostrůvku“

Reaguji tímto na kritiku v článku „Některé příklady nevhodných úprav dopravního zklidňování“, autor Ing. Martin Krejčí a kolektiv, DHV CR Ostrava, vydáno Silniční obzor 11/2008. Kritizováno bylo použití krátkých příčných prahů v kombinaci s plastovým majákem typu HONOR a betonovými dílci City blok na přechodu pro chodce ul. Sokolská třída v Ostravě.

Dovolte mi uvést několik argumentů, které vedly k navržení a později i realizaci takového řešení.

Daný přechod pro chodce byl analyzován v rámci úkolu „Optimalizace všech přechodů na ul. Sokolská třída“. Použití dvou ostrůvků z betonové stavebnice City blok jako u většiny ostatních přechodů v sousedních úsecích nebylo

možné (jak uvádí autor článku potřebou ponechání volného prostoru pro autobusy zajíždějící na blízké vyhrazené parkoviště).

Po prověření obrysových křivek v počítačovém programu a provedení jízdní zkoušky bylo sice konstatováno, že je možné s autobusem délky cca 15,00 m podél ostrůvku odbo-

čit, ale za podmínek poměrně přesného manévrování a pouze za velmi nízké rychlosti.

Dalším velmi významným prvkem při navrhování byla finanční a časová náročnost realizace. Veřejných financí není nikde dost, takže navržené opatření muselo být v poměru k dosažené účinnosti co nejlevnější.

Navržená opatření byla zúžena na tři varianty. Použití přejížditelných příčných prahů, použití montovaných nízkých plastových obrubníků a ve třetí variantě použití segmentů City blok, ale s posunutím ochranného ostrůvku mimo osu komunikace. Vyosený betonový ostrůvek byl zamítnut z důvodu narušení vizuální podoby celého úseku s osazenými ostrůvky na ostatních přechodech a z důvodu zúžení jednoho jízdního pruhu na šířku komplikující zimní údržbu. Plastové obrubníky nebyly vhodné vzhledem k nutnosti oprav tvaru ostrůvku při důraznějším kontaktu s koly autobusu či střetu podvozku nízkopodlažních autobusů při náklonu v oblouku.

Řešení

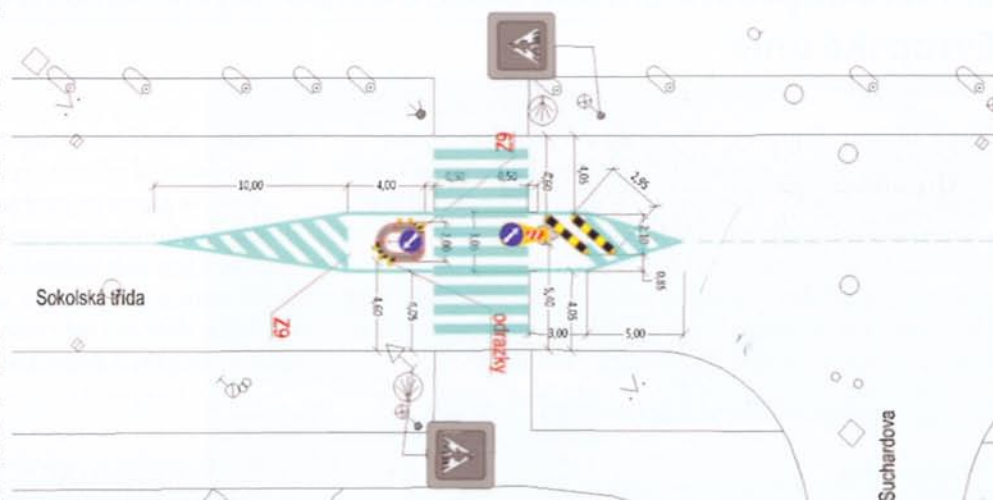
Výsledná varianta tedy počítala s umístěním betonového ochranného ostrůvku o šířce 2,00 m na jednu stranu přechodu a umístěním dvojice krátkých příčných prahů rovnoběžných s plochami dopravního stínu V 13a na stranu druhou. Maják HONOR byl navržen nejen jako upozornění na vloženu překážku, ale měl také zabezpečit dostatečný odstup příjezdějících vozidel kolem příčných prahů. Z tohoto důvodu byl maják umístěn mimo osu komunikace blíže k jízdnímu pruhu příjezdějících vozidel (viz příložený návrh DZ). Zde je nutné uvést, že oproti návrhu byl maják nakonec umístěn do osy komunikace.

Navržené řešení bylo schváleno kladně majitelem komunikace a silničním správním úřadem, DI Policie ČR a Dopravním podnikem Ostrava (stěžovatelem na zhoršený průjezd). DPO řešení schválilo za podmínky, že pokud bude docházet k opětovným problémům z důvodu provedení ostrůvku, bude tento demontován.

Do této chvíle nebyla zaznamenána stížnost ani DPO ani jiného dopravce. Nebyla zaznamenána stížnost ani ze strany motoristů či chodců. Dle evidence dopravních nehod se počet DN v tomto místě nezvýšil a ani na majáku nebo betonových dílcích nejsou vidět stopy po kontaktu s vozidly.

Závěr

K vytknutým nedostatkům v kritickém článku lze říci, že všechna dopravní zařízení jsou řádně schválena pro užití v městském silničním provozu. Užití krátkých příčných prahů v prostoru dopravního stínu umožňují i aktualizované



TP 85 Zpomalovací prahy, II. vydání, 2007, CDV. Dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v pozd. znění mají řidiči jezdit vpravo při okraji vozovky, není tedy důvod, proč by na příčné prahy umístěné 4,00 m od obruby měli najíždět. Jak u betonového ostrůvku tak u podstavce majáku se dle normy ČSN 73 6110 počítá s bezpečnostním odstupem 0,50 m od jízdního pruhu. Ostrůvek je situován v úseku s veřejným osvětlením, v případě špatných povětrnostních podmínek je řidič na překážku dostatečně upozorněn majákem či značkou Z 9 a odrazkami umístěnými na blocích. V případě sněhové pokrývky je tento úsek komunikace řádně udržován plužením a chemickým posypem v dostatečné šířce jízdního pruhu, než aby hrozilo vyjetí z vyznačeného koridoru a přejetí příčných prahů.

Pokud by docházelo k častým nehodám z důvodu přehlédnutí dítěte stojícího za plastovým majákem nepochybuji, že by již došlo k rychlému stažení tohoto zařízení z trhu i z vozovek. Nad vizuální podobou tohoto a podobných řešení se debata může vést nekonečně dlouho, ale vždy skončí u otázky financování a údržby.

Epilog

Postavit fyzický ostrůvek na řešeném místě by jistě bylo elegantnějším a z pohledu bezpečnostního auditu lepším řešením. Ale v době, kdy stavebně-správní podmínky a veřejné finance jsou takové, jaké jsou, je potřeba navrhopvat nejen vizuálně efektní nýbrž funkční prvky pro bezpečnější pohyb zranitelnějších účastníků silničního provozu. A to zvláště když víme, že navržená opatření se pak budou skutečně v brzké době realizovat (a ne po letech, až se třeba najdou peníze a proběhnou všechny nutné formality).

*Ing. Josef Laža
Ostravské komunikace, a.s.
Dopravně inženýrská kancelář*