

Pěší doprava

Užití míst pro přecházení není v Ostravě až tak rozšířené, cíleně se téměř nezřizují. Ta, která se v současné době na silniční síti Ostravy objevují, jsou výsledkem nenalezení shody mezi zástupci Policie ČR, Magistrátu, Úřadu městského obvodu a projektanta. V případech, kdy jsou posuzovány pěší vazby v určité oblasti s cílem řešení problematiky pěší dopravy, jsou projektanti spíše „tlačeni“, zejména ze strany zástupců městských obvodů, ke zřízení přechodu pro chodce. Při sběru dat pro pasport DZ jsem se ze strany části veřejnosti setkal několikrát s názorem, že někteří chodci berou místo pro přecházení jako jakýsi „nedodělek“ s dotazem: „Kdy tady nastříkáte ten přechod?“. První vlašťovky v podobě cíleně navržených míst pro přecházení se objevily v rámci regenerace sídliště „Šalamouna“ na ul. Dr. Malého. Cílem při schvalování projektu s návrhem míst pro přecházení je, aby splňovaly požadavky na přechody pro chodce, zejména na délku mezi obrubami a rozhled na vyčkávací plochy. Problémem zůstává absence dopravního značení, které by místo pro přecházení vyznačovalo. V případech, kdy není místo pro přecházení řešeno s ochranným dělicím ostrůvkem, řidič ani nezaznamená, že se blíží k místu, které by mělo z jeho pohledu stát za zvýšenou pozornost. Určité zlepšení by v tomto případě mohlo přinést užití VDZ V12e: „Bílá klikatá čára“. V rámci Pracovní skupiny organizace a řízení dopravy při odboru dopravy Magistrátu města Ostravy, v níž se projednávají a schvalují návrhy DZ, se objevily dvě rozporuplné otázky. Prvá je: „Zda-li může být místo pro přecházení vyznačeno v úseku, kde je povolena rychlost jízdy vyšší než 50 km/h? V ČSN 73 6110 není tak, jako u přechodu pro chodce zmíněna podmínka, že se přechod zřizuje na komunikaci s max. povolenou rychlostí do 50 km/h. Pouze je zde řečeno, že na komunikacích funkční skupiny A a na komunikacích s nejvyšší povolenou rychlostí vyšší než 70 km/h se zřizují pouze mimoúrovňová křižení. Druhá: „Jak je řešena v provozu situace, kdy je na vozovce vyznačen přechod pro chodce a do vzdálenosti 50- ti m zřízeno místo pro přecházení a chodce je strážníkem upozorněn, že nepřecházel po přechodu. V zákoně č. 361/2000 Sb. v §54 odst. 1 se hovoří o tom, že je-li do 50-ti m přechod ..., musí užít těchto míst. Není-li však místo pro přecházení jakkoli vyznačeno (pomineme-li stavební úpravy – snížená obruba, reliéfní prvky) a nachází se např. na protějším rameni křižovatky cca 25m od vyznačeného přechodu pro chodce, jak se zachovat?

Od změny normy ČSN 73 6110 v roce 2006 je snahou upravit parametry a řešení u nevyhovujících stávajících přechodů pro chodce. Na základě objednávky OD MMO zpracovalo oddělení dopravního inženýrství Ostravských komunikací, a. s. tzv. „Metodiku řešení chodeckých přechodů na komunikacích v Ostravě“. Jedná se o dokumentaci, jejímž obsahem je stanovení postupu řešení přechodů pro chodce na různých typech komunikací (např. na vícepruhových komunikacích, na komunikacích s tramvajovou tratí v úrovni vozovky nebo na samostatném tělese, kombinace se zastávkami v zálivech nebo na vozovce atd.). Následně byly zpracovány tři dokumentace, které řešily přechody pro chodce na území města v posloupnosti – 1. přechody s nejvyšší nevhodností, 2. přechody vedené přes dva a více jízdnic pruhů v jednom směru a přechody s délkou větší jak 7,0m, 3. zbylé přechody s přihlédnutím k intenzitám pěších v řešených oblastech. Ukázalo se však, že vytvoření jakési příručky pro standardizovanou úpravu přechodů pro chodce je velmi obtížné, neboť stavebně-technická situace v reálném prostředí vyžaduje individuální přístup.

V běžné praxi se v našem oddělení nejčastěji setkáváme s následujícími problémy, které přinášejí komplikace:

1. přechody v křižovatkách,
2. přechody přes dva a více jízdnic pruhů v jednom směru,
3. přechod v kombinaci se zastávkou MHD.

Ad 1) V případech, kdy je přechod umístěn v nároží křižovatky na rameni, jehož šířka neodpovídá požadavkům na délku přechodu, vyvstává při zkrácení délky přechodu (ochranný ostrůvek, vysazená chodníková plocha) problém s provozem nákladních vozidel a autobusů. Umístíme – li u takového přechodu pro chodce dělicí ochranný ostrůvek, omezíme, popř. i znemožníme odbočení rozměrného vozidla z a na toto rameno křižovatky (obr. 1). Například autobus délky 12 m při odbočení vpravo po kružnicovém oblouku zabere na výjezdovém rameni jízdní pruh šířky 5,5 m (Simulace v programu AutoTurn 5.1 – poloměr nároží křižovatky 10,0 m, šířka vjezdového pruhu 3,5 m, rychlost průjezdu 10 km/h, bezp. odstup od obruby 0,5 m). Autobus délky 15,0 m si na výjezdu nárokuje 6,2 m. Vložením dělicího ochranného ostrůvku dochází ke kolizi vozidla s tímto ostrůvkem, realizací chodníkových mysů dochází k najždění vozidel do protisměrného jízdního pruhu. Řešením tak

zůstává odsun přechodu dále od křižovatky, což však dostává přechody velice často z přirozených pěších tras. Takovouto situaci je pak možné řešit již jen stavebními úpravami zvětšení poloměru nároží křižovatky, složený oblouk, atd.

Ad 2) U přechodů vedených přes dva a více jízdních pruhů v jednom směru je hlavní překážkou úpravy těchto přechodů velice opatrný přístup majetkových správců komunikací a odboru dopravy MMO ke snížení počtu jízdních pruhů na jeden v jednom směru jízdy. Panuje obava, že dojde k „degradaci“ komunikace z hlediska její možné kapacity, použitelnosti jako objízdné trasy, atd. Dle mého názoru je problémem tohoto postoje, že je aplikován i na komunikace vedoucí městskou zástavbou s intenzitami dopravy nevyžadující dvoupruhový jízdní pás. U těchto přechodů je pak použito pouze zvýrazňující VDZ (obr. 2), v lepším případě je navržen dělicí ochranný ostrůvek (min. šířky 1,75 m), avšak při zachování dvou jízdních pruhů v jednom směru s min. šířkami 3,50 a 3,25 m, a to s ohledem na provoz prostředků MHD.

Ad 3) Tak jako i v jiných městech, tak i v Ostravě se vyskytují zastávky autobusu (trolejbusu) na jízdním pruhu nebo v zálivu. Poloha přechodu pro chodce ve vztahu k zastávce je dána požadavky na rozhled na vyčkávací plochy přechodu a na to, neumísťovat přechod do vjezdového nebo výjezdového klínu zálivu zastávky. Při dodržení požadavků normy se pak poloha přechodu bohužel odsouvá od nástupní hrany a pěší volí přecházení mimo vyznačené přechody pro chodce. Tento jev je častější, pokud je přístup na zastávku z okolní zástavby umístěn zhruba uprostřed nástupiště (obr. 3).

Pro úpravu délky přechodů se v Ostravě ustálilo použití betonových prvků CITY BLOK. V minulosti byly používány také plastové obrubníky, avšak ty se neosvědčily zejména kvůli problémům se zimní údržbou (poškození pluhu) a také kvůli neustálému poškozování najíždějícími vozidly (obr. 4). Prvky CITY BLOK jsou užívány převážně k vytvoření ochranných dělicích ostrůvků, v menší míře pak k vytvoření vysazených chodníkových ploch. Při úpravě přechodu vložením dělicího ostrůvku je snahou dodržet mezi ostrůvkem a obrubou šířku průjezdu alespoň 3,75m pro bezkolizní průjezd vozidel zimní údržby.

Pro vyznačení a zvýraznění přechodů na komunikacích v Ostravě je používáno:

- svíslé dopravní značení – IP6 na sil. I. – III. tříd a MK I. a II. tříd vše v retroreflexním rámu, A11, A12 – v klasickém provedení nebo v retroreflexním rámu
- vodorovné dopravní značení - V15, V17, V18
- dopravní zařízení – zpomalovací prahy přenosné nebo trvalé, SSZ.

Od podzimu 2009 je sedm přechodů pro chodce zvýrazněno užitím LED diod umístěných ve vozovce v ose přechodu. Šest těchto přechodů je v režimu trvalého blikání, jeden je v režimu, kdy je blikání diod spuštěno v případě, že je rychlost vozidla, které přijíždí k přechodu vyšší než maximální místně povolená rychlost. Na komunikacích jsou užity LED svítidla od dvou různých dodavatelů s rozdílnou konstrukcí LED svítidel. Jedná se o typ SR-48C (obr. 5), jehož instalaci objednávaly Ostravské komunikace, a. s. (3 přechody) a typ SWAREFLEX LEVELITE 8200 (obr. 6), který ve své režii objednával městský obvod Stará Bělá (4 přechody). Z prvních zkušeností lze zmínit několik poznatků. Prvý typ svítidla SR-48C je velmi náchylný k zanášení krycího skla LED diod prachem a jinými nečistotami, také není příliš vhodný na přechody umístěné ve směrovém nebo výškovém oblouku, neboť viditelnost LED diod snižuje ochranné pouzdro svítidla. Druhý typ SWAREFLEX LEVELITE 8200 je naopak viditelný až „velmi“ dobře. Někteří řidiči si stěžují na oslnění LED svítidly ve večerních a nočních hodinách a v době mokré vozovky.

Na komunikační síti v Ostravě je celkem 181 míst, kde chodci přecházejí tramvajovou trať. Z tohoto počtu je 64 míst, které nemají žádný, nebo alespoň jednostranný dělicí ochranný ostrůvek mezi tramvajovou tratí a vozovkou. Šestnáct z těchto 64 míst je řízeno SSZ, ať už v rámci křižovatky nebo samostatného přechodu pro chodce. V roce 2009 bylo započato s aplikací VDZ V15: „Nápis na vozovce“ v provedení „POZOR TRAM“ (obr. 7 a 8), který se umísťuje z obou stran na začátek průjezdného profilu tramvaje. Vyznačení přechodu pro chodce na tramvajovém pásu neprovádíme.

Vybavování přechodů pro chodce a míst pro přecházení prvky pro slabozraké a nevidomé lze v Ostravě rozdělit do dvou částí. Prvou částí jsou nově navrhované přechody pro chodce a místa pro přecházení. Nejčastějším nedostatkem, který se objevuje je způsob řešení varovného a signálního pásu u místa pro přecházení. Dle požadavků změny Z1 ČSN 73 6110, se nově u místa pro přecházení zřizuje signální pás. Mezi varovným a signálním se umísťuje mezera 0,3 m, v projektech toto přerušení často chybí. Dalším zvlášť vytýkaným problémem je řešení signálního pásu ve vztahu k vodícím liniím chodníku, zejména pak, je-li od průběžného chodníku k přechodu pro chodce zřízen propojovací chodník. V projektech se často objevuje typické „L“ signálního pásu

v minimální požadované délce 1,5m, avšak takto řešený signální pás často nezasáhne do průběžného chodníku a pro nevidomé tak zůstane přechod nebo místo pro přecházení skryto (obr. 9). Mezi další nedostatky patří hlavně zbytečné užívání vodícího pásu u přechodů v případech, kdy to není normami vyžadováno a nesprávné provedení signálních pásů ve vztahu k ose přechodu.

Druhou částí jsou stávající přechody pro chodce, které prošly operativní úpravou vložením dělicího ochranného ostrůvku. Hlavním problémem je způsob provedení reliéfní dlažby v prostoru ostrůvku. V Ostravě se zatím toto provádí zařezáním asfaltu a použitím klasické betonové reliéfní dlažby. Problémem tohoto řešení však může být pozdější zatékání vody do konstrukce vozovky (obr. 10). Druhou možností je vytvoření reliéfního podkladu pomocí plastických pásů, které se lepí na vozovku. V Ostravě je toto řešení zatím použito u jednoho přechodu pro chodce (obr. 11). Hlavní výhodou je, že není narušen kryt vozovky, nevýhodou pak vysoká cena.

Při souběžném vedení chodníku a cyklistické stezky je pro oddělení těchto komunikací v Ostravě standardně použito hmatného pásu šířky 0,3m. Tento pás je navíc, pro zajištění většího vizuálního kontrastu, doplněn pásem žluté dlažby, popř. je na hmatný pás nastříkáno VDZ žluté barvy. Cyklistické stezky jsou při společném vedení s chodníkem provedeny červenou dlažbou nebo s červenou živící. V případech, kdy je obousměrný cyklistický pás umístěn těsně u obruby vozovky a pak následuje chodník (zatím pouze jeden případ), se dostáváme do problémů s umístěním SDZ tak, aby byla dodržena max. vzdálenost SDZ od obruby vozovky do 2,0m. Po určité diskuzi bylo použito řešení, kdy je SDZ umístěno do hmatného pásu na sloupek opatřený červenobílými pruhy a se spodní hranou značky ve výšce 2,50m (obr. 12).

V roce 2009 započal Magistrát města Ostravy útvar hlavního architekta s cíleným prověřováním stavu prvků pro nevidomé a slabozraké na přechodech pro chodce s cílem dosáhnout úpravy chybných řešení. V první fázi je tento projekt zaměřen na chodecky nejzatíženější trasy, centrum města a okolí úřadů. Postupně se také rozvíjí spolupráce s místní pobočkou TYFLOCENTRA.

V oblasti osvětlování přechodů speciálními svítidly bylo dosaženo 109 nasvětlených přechodů na sil. I. – III. Tříd a MK I. a II. Tříd. Dalších 23 se nachází na MK patřících do správy MOb. V současnosti jsou používány tyto typy svítidel:

- SCHREDER, SITECO, INDAL typ ZEBRA – Pro oboustranné nasvětlení přechodů. Tato musí být předložena před přechod ve směru příjíždějícího vozidla a kromě plošného nasvětlení VDZ mají významnou složku vertikální – nasvětlení osoby chodce.
- MACH – Tam, kde není z objektivních důvodů možné oboustranné nasvětlení, používáme světlomety pro příčné přesvětlení přechodu v celé šířce, chybí nasvětlení chodce ze strany příjíždějícího vozidla, ale je dosaženo efektu zvýraznění VDZ.
- VEGA BOLLARD

Svítidla typu VEGA BOLLARD (obr. 13) jsou sloupová cca 1,2 vysoká svítidla osvětlující přechod pro chodce z boku a ne ze shora. Tento typ svítidel byl uvažován pro použití v oblasti centra a v takových oblastech, kde klasický sloup s výložníkem působí „rušivým“ dojmem. Umístění světelného zdroje ve výšce cca 1,2 se však jeví spíše jako nevýhoda. Při špatném nastavení svítidla hrozí oslnění řidiče, ale hlavně pokud je svítidlo umístěno blízko obrubě vozovky, vystupuje chodec ze stínu chodníku přímo na osvětlený přechod. Velice důležité je proto umístit svítidlo co nejdále od obruby vozovky tak, aby byla osvětlena i vyčkávací plocha přechodu.

U již nasvětlených přechodů pro chodce se setkáváme také s jistým nedostatkem, který je však spojen s „politikou“ stanovení spínacích časů veřejného osvětlení (V.O.). Vzhledem k tomu, že nasvětlení přechodů je napojeno na síť V.O., setkáváme se s tím, že ač je již v pozdním odpolední snižená viditelnost, dobrým příkladem měsíce září a duben, V.O. ještě není spuštěno, nebo již nesvítí a přechody a jejich okolí tak zůstávají neosvětleny. Problém lze řešit napojením nasvětlení přechodů na samostatnou fázi, je zde však problém s délkami nutných kabelových tras, zatížením rozvodné sítě V.O. apod. Další otázkou do diskuze je problematika celonočního svícení speciálními svítidly u přechodů. Je nutné svítit celou noc, když je intenzita dopravy minimální a chodci se vyskytují sporadicky? Nestačila by intenzita osvětlení stávajících svítidel V. O. a speciální osvětlení využívat např. jen do půlnoci a od 4:00 do rozednění? Možností by bylo spuštění speciálního nasvětlení na základě detekce chodce na chodníku před přechodem. Překážkou však bude asi cena takového řešení, zde by musela patrně předcházet ekonomická rozvaha o uspořené náklady na elektrickou energii ve srovnání s cenou takové technologie a také technické limity výbojek (doba náběhu výbojky do max. svítivosti).

Při návrhu nových přechodů pro chodce je nasvětlení speciálními svítidly požadováno DI Policie ČR automaticky, nasvětlení stávajících přechodů je realizováno převážně v rámci rekonstrukce veřejného osvětlení v příslušné oblasti. V rámci Ostravských komunikací, a. s. existuje spolupráce mezi správou veřejného osvětlení a oddělením dopravního inženýrství při posuzování potřeby nasvětlení jednotlivých přechodů pro chodce.

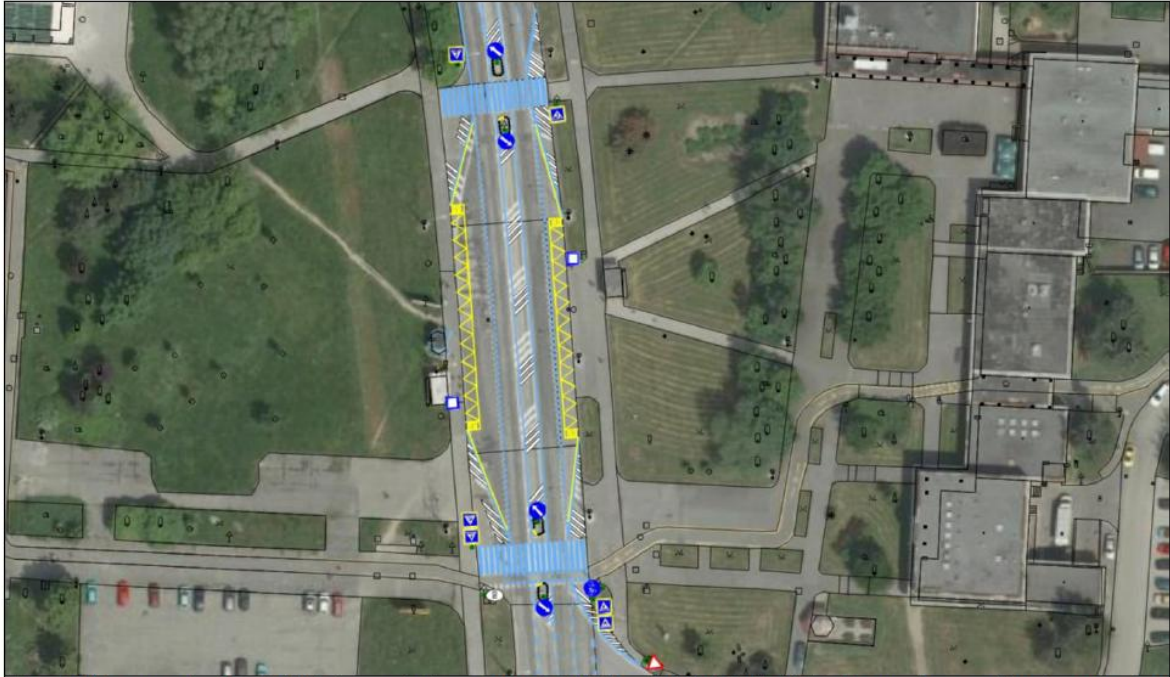
Ukázky realizací



Obr. 1 Řešení dělicího ochranného ostrůvku přechodu pro chodce. Honor byl užit z důvodu odbočování rozměrných vozidel vpravo z hlavní pozemní komunikace. Instalace CITY BLOKU v místě HONORU by omezila vpravo odbočující autobusy, docházelo by ke kontaktu levé zadní části karoserie s ostrůvkem. Spolu s HONOREM byly užity i krátké příčné prahy pro zlepšení krytí přechodu.



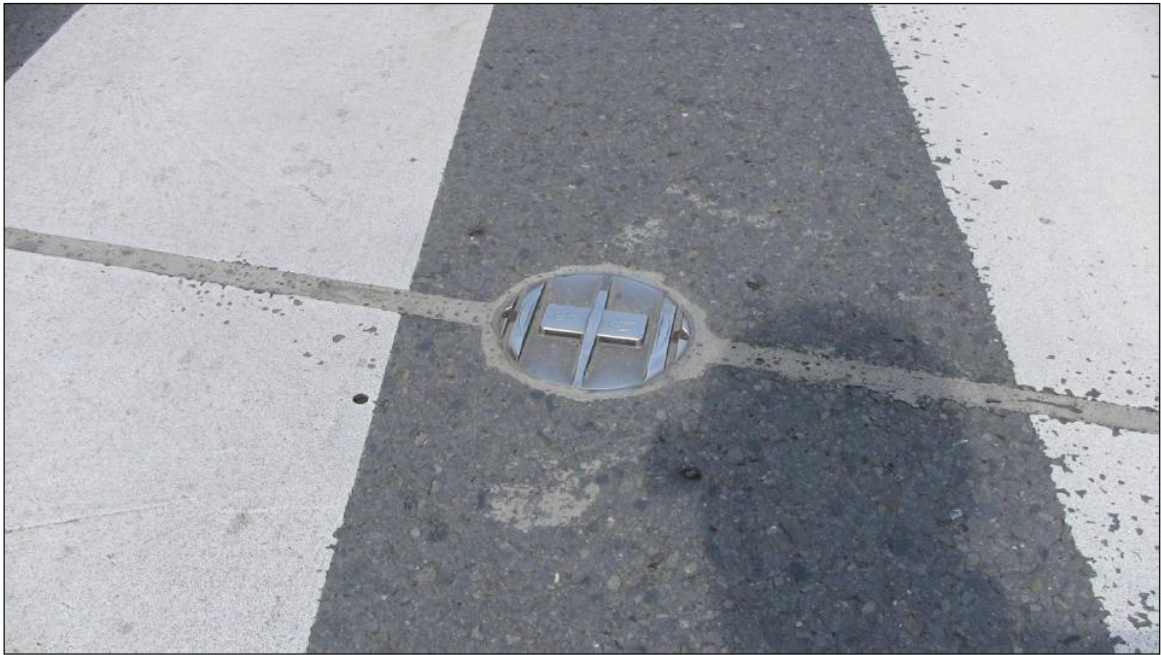
Obr. 2 Zvýraznění přechodu pro chodce na ul. Varenská užitím VDZ V12e



Obr. 3 Úprava ul. Novinářské v místě zastávek MHD „Sídliště Fifejdy“. Provedeno zúžení na jeden jízdní pruh pro každý směr jízdy. Schválené osazení řady CITY BLOKů se zábradlím do stínu uprostřed vozovky však bylo dodatečně zamítnuto (finanční náklady), trvá problém s přecházením chodců mimo vyznačené přechody.



Obr. 4 Poškození dělicího ochranného ostrůvku v provedení z plastových obrubníků mezi tramvajovým pásem a vozovkou



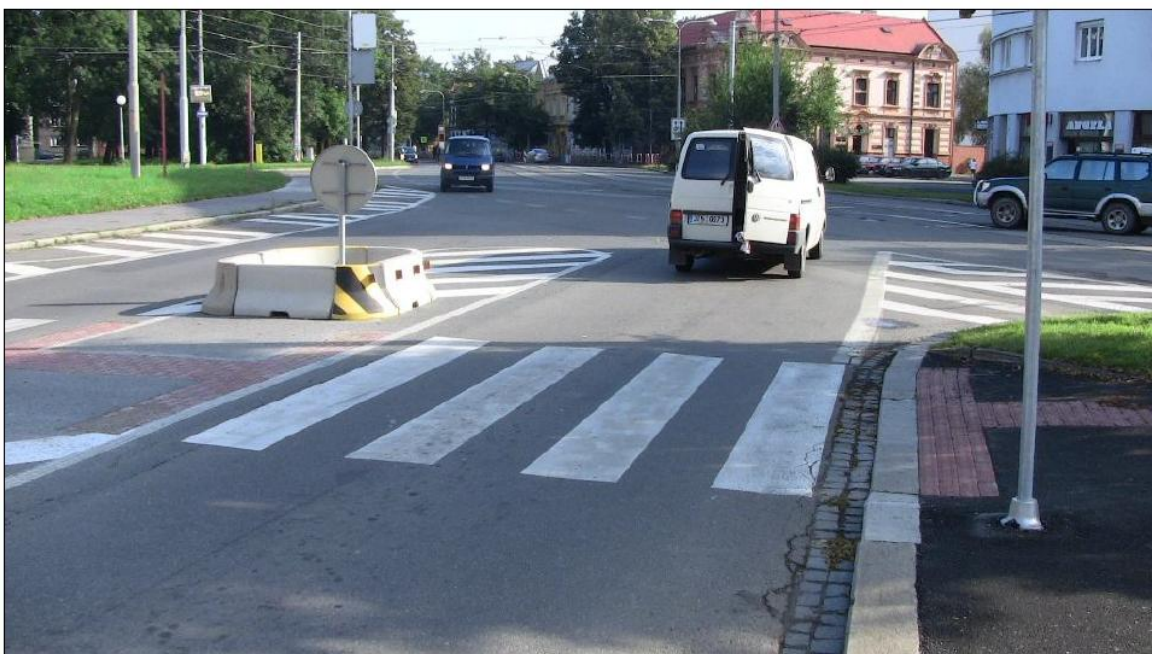
Obr. 5 Zvýrazňující LED svítidlo typ SR-48C



Obr. 6 Zvýrazňující LED svítidlo typ SWAREFLEX LEVELITE 8200



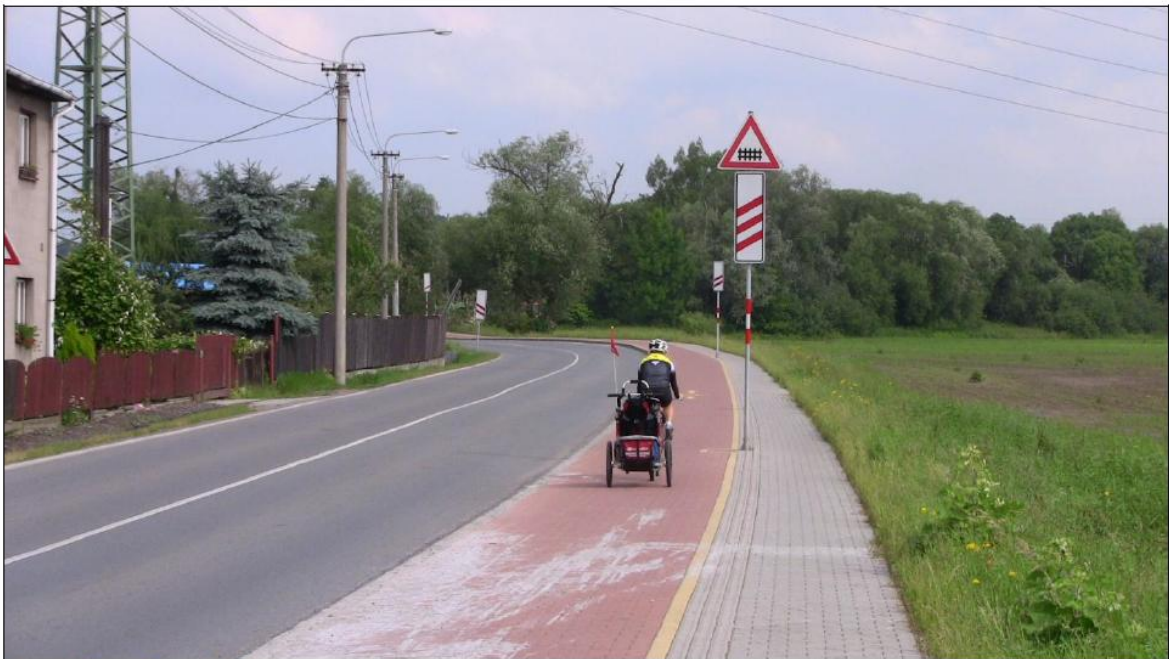
Obr. 9 Nevhodný způsob provedení signálního pásu pro nevidomé. Zástupce TYFLOCENTRA doporučuje protažení signálního pásu až k protější straně vodící linie průběžného chodníku



Obr. 10 Provedení betonové reliéfní dlažby u provizorního dělicího ostrůvku



Obr. 11 Nalepovací reliéfní prvky



Obr. 12 Umístění SDZ do hmatného pásu



Obr. 13 Speciální osvětlení přechodu pro chodce, svítidlo typu VEGA BOLLARD