

Mexiko očima dopravního inženýra

Ing. Petr Novotný (atelier AMOK, petr.novotny@ateliermok.eu)

Jedním z cílů mé cesty na kongres AICPR v Mexiku bylo poznání kvality dopravní infrastruktury a její technické parametry, v zemi s diametrálně odlišnými historickými kořeny, než má Evropa, podnebím a společenským nastavením a ekonomikou.

Díky bohatému doprovodnému programu a prostoru pro aklimatizaci, jsme měli možnost poznat více typů komunikací:

- dálnice,
- státní silnice, kde se vybírá mýto,
- běžné silnice v extravilánu, čtyři i dvoupruhové,
- městské komunikace v Mexiko City i v řádově menších územních celcích.

Začneme tedy postřehy postupně od kategorie nejvyšší.

Dálnice

Podle informací našich průvodců ekonomika Mexika není vzorem vysoce produktivního hospodářství, ani politický systém není trvale stabilní. Tyto skutečnosti se projevují na kvalitě a návrhových prvcích dálnic. Dálnice procházely několika obdobími, kdy byly střídavě privatizovány a postátněny. Této situaci odpovídá úroveň kvality dálnic z hlediska návrhových prvků a kvality provedení. Rychlost je omezena na 110 km/h a v mnohých úsecích i méně. Dálnice v bezprostřední blízkosti Mexico City jsou v uspořádání o třech jízdních pruzích.

Státní silnice

Státní silnice do Taxco je zpoplatněná a nově postavená. Její kvalita je výrazně vyšší, než u většiny dálnic, které jsme poznali. Jsou aplikovány moderní bezpečnostní prvky.



Obrázek 1: Nejen billboardy, ale i prodejci v bezprostřední blízkosti dálnice rozptylují pozornost řidičů. Korunu pojmu „odpouštějící komunikace“ nasazují nechráněné pevné překážky.

Místní komunikace

Místní komunikace mají ve většině případů „klasický“ uliční profil – po obou stranách chodníky se zvýšenou obrubou, vozovka šířky 7-8 m. Kryt vozovky je často z betonové dlažby, což s sebou přináší zvýšení hladiny hluku a lokální poruchy krytu.

Pro příčný pohyb pěších jsou většinou pouze v křižovatkách přechody bez ochranných bezpečnostních prvků. Odlišností od evropských zvyklostí je umístění SZ až za křižovatkou.

Okružní křižovatky

I okružní křižovatky jsou v Mexiku na evropské poměry specificky utvářené. Jsou využívány v daleko menší míře, než známe z Evropy. Vzhledem k umístění okružních křižovatek na dopravně významných ulicích, jsou křižovatky velkého průměru, šířka okružního pásu umožňuje souběžnou jízdu vozidel v několika jízdních pruzích. Způsob jízdy v křižovatce je přizpůsoben organizaci dopravy v přilehlých ulicích. První zobrazená křižovatka (foto 6) je jednou z dominantních na Bulváru Reformy v Mexico City. Fotky jsou pořízeny z Pomníku Nezávislosti „Anděl“. Křižovatka je řízena SSZ a jak je patrné z fotografií, vozidla pojíždějí okružní pás v jednotlivých fázích cyklu i protisměrně. Při vyklizovacích manévrech dochází k neuspořádanému pohybu vozidel a chaotickým situacím. Místní řidiči jsou však na takové situace zvyklí a přizpůsobují rychlost jízdy dopravní situaci. Na křižovatce je zajímavá absence vodorovného dopravního značení a vozovka z betonové dlažby.

Druhou okružní křižovatkou v Mexico City (foto 8), kterou Vám představím, je v místě křížení tří ulic. Třidu Presidenta Masaryka kol-



Obrázek 2: „Knoflíkový“ retardér na dálnici. V Mexiku standardní opatření pro snížení rychlosti.



Obrázek 3: Dodatečně doplněná gabionová stěna (již bohužel bez ochrání svodidly).



Obrázek 4: Stejná silnice v místě, kde není zpoplatněná. Kvalita povrchu, ale i silničního příslušenství je nižší.



Obrázek 5: Světelné signály až za křižovatkou. Bezbariérovost přechodů není řešena.



Obrázek 6: Vyklizování v době změny fáze - takový „normální chaos“



Obrázek 7: Vozidla krouží v protisměru po polovině kruhu.

mo kříží ulice Archimedova a pod úhlem cca 45° je protíná ještě Newtonova ulice. Křižovatka je tedy šestiramenná. Její $\varnothing$ je 66 metrů a šířka vozovky je 25,5 m. Provoz na křižovatce je řízen světelnou signalizací. Pohyb vozidel, z pohledu člověka zvyklého na evropské komunikace mírně řečeno chaotický, dokládá následující foto.

Třetí zajímavou okružní křižovatku jsem našel v Meridě na Pasco de Montecho (foto 9 a 10). Jde o křižovatku s $\varnothing$ 67 m a šířkou jízdního pruhu na okružním pásu 14 m, což odpovídá 3 - 4 jízdním pruhům. Křižovatka je v místě křížení s méně významnou komunikací pod ostrým úhlem – 30°. Není řízená SSZ a zajímavé je vodorovné značení připomínající značení spirálovité okružní křižovatky.

Zvláštní zde bylo také vyznačení místa pro přecházení na hranici křižovatky prvky vedenými nikoliv kolmo, ale šikmo k ose.

Středové ostrovy jsou v Mexiku ve velkém počtu využívány jako prostory architektonicky ztvárněné. Často zde jsou umístěny monumenty, tvořící dominantu městského parteru a orientační bod.

Příměstské čtyřpruhové komunikace

Nejužívanějším dopravně inženýrským prvkem, který vynucuje dodržování rychlostních limitů, je v Mexiku retardér v různém typu provedení.

V některých úsecích je zpomalení provedeno „přirozeným“ způsobem. Kromě nízké kvality vozovky zde chybí jakákoliv ochrana pevných překážek a je patrný neomezený přístup (obslužná funkce) na komunikace sběrného charakteru s vysokou intenzitou provozu.

Na těchto silnicích, které nemají statut dálnice, ale je zde možno dosahovat vysokých rychlostí jsou místa, kde je dovoleno urovňové levé odbočení, případně obrát do protisměru.

Závěr

Charakter komunikací je v Mexiku díky kulturním, historickým a podnebním charakteristikám jiný než v Evropě. Na zdejší dopravní infrastrukturu je vidět, že idea bezpečných (samovysvětlujících a odpouštějících) komunikací je zatím ve stádiu zrodu a počáteční implementace. Díky masivní přítomnosti policie a snad i mentalitě řidičů, se na silnicích ve velké míře jezdí přiměřenou rychlostí.

Stav a utváření komunikací vyžaduje od řidičů postřeh a schopnost předvídat. Bohužel i naši výpravu postihla drobná, ale nepříjemná nehoda. Při náhlém zabrzdění autobusu spadl stojící průvodce na palubní desku a hlavou rozbil čelní sklo.

Během exkurze jsme se přesvědčili, že snaha o bezpečnou dopravní infrastrukturu má hluboký smysl.



Obrázek 8: Dokumentace protisměrného pohybu a parkování vozidel na okružním pásu okružní křižovatky.



Obrázek 9: Detail vodorovného dopravního značení – vedení vozidel do výjezdu z křižovatky.



Obrázek 10: Netradiční vyznačení místa pro přecházení šikmo k ose vozovky, směrové šipky „navádějí“ na středový ostrov.



Obrázek 11: Poměrně drastický příčný práh na sběrné komunikaci.



Obrázek 12: Vjezd do Cancunu – turistického centra, přirozená retardace rychlosti.



Obrázek 13: Neomezený přístup „nadiavoko“, levé odbočení, sloupky VN v dopravně nebezpečném prostoru.