

Místa pro přecházení – kdy jsou a kdy nejsou bezpečná?

Ing. Martin Krejčí (Haskoning DHV CZ, martin.krejci@rhdhv.com)

Místo pro přecházení usnadňující chodcům (tam, kde není nutno nebo možno zřídit přechod pro chodce) překonání vozovky bylo zavedeno v nové normě ČSN 73 6110 z roku 2006. (V původním textu bylo uvedeno, že tato místa nejsou vhodná pro osoby nevidomé a slabozraké). Norma obsahuje doplňující obrázky, jak správně, pokud možno za doplnění dalších podpůrných prvků (vysazené plochy, střední ostrůvky, apod.), místa pro přecházení zřizovat a že je nutno na těchto místech dodržet rozhledová pole. Ve vyhlášce 398/2009Sb. byl pro místo pro přecházení stanoven požadavek na vybavení hmatovými prvky a obdobné požadavky, zejména co se týče délky, jako pro přechod (6,5 m u novostaveb, 7 m u rekonstrukcí, max. 8 m z důvodu šikmosti napojení komunikace, vlečných křivek nebo šířky jízdních pruhů). Následně ve změně Z1 uvedené normy došlo k dvojnásobnému dělení míst pro přecházení pro osoby zrakově postižené –



Obrázek 1: Místo pro přecházení – regenerace sídliště Muglinov

na „bezpečná“ (se signálním pásem) a na „nebezpečná“ (bez pásu). Pro projektanta není nezajímavé, že ve změně se připouští u přechodů (a je to doporučeno i u míst pro přecházení) délka na nárožích až 10 m. Tolik teorie. Ví však někdo jiný, než dopravní inženýr, dotčený orgán nebo správce komunikace, tedy běžný řidič, co to místo pro přecházení je?

Zákon o provozu na pozemních komunikacích se o tomto pojmu zmiňuje pouze v §54, aniž by ho dále specifikoval. Na rozdíl od přechodu a přejezdu pro cyklisty řidič tak vlastně může zastavit a stát na místě pro přecházení a v jeho těsné blízkosti a může zde i předjíždět! Protože nemáme značku ani vodorovnou ani svislou, běžný řidič (natož třeba cyklista) vůbec nezjistí, že se k místu pro přecházení blíží. Natož aby věděl, co je to vodičský pás přechodu, který použitý v místě pro přecházení bez zebry ani identifikovat nemůže!

Co se nyní houfně děje? Stavební úřady jsou vedeny k mechanickému aplikování vyhlášky č. 398/2009Sb. za všech okolností a pod tlakem lobby organizací hájících zájmy invalidů požadují hledat řešení pro pohyb pěších i tam, kde to není možné nebo bezpečné – v několika městech se setkáte u míst pro přecházení důsledně s vysazenými chodníkovými plochami, středním ostrůvkem, zvýšeným prahem nebo jiným podpůrným opatřením, které měl normotvůrce na mysli? A tak se místa pro přecházení zřizují i mezi parkujícími vozidly (u přechodů to přeje jen častěji policie nebo správce komunikace nechá osadit alespoň doplňkovým prvkem či značkou zakazující stání v rozhledovém poli). Dále se tato místa objevují na nárožích nebo v blízkosti

kosti křižovatek, dosahují neúměrných délek a protože řidič tam buď může nebo chce parkovat (na zebře si většinou netroufne), musí se pak vozovky doplňovat v blízkosti těchto míst např. žlutými čarami nebo stíny. Sám jsem byl svědkem, jak slepec držící se vodičského pásu přechodu v místě pro přecházení vrazil do stojícího auta (pro ilustraci dokládám dva snímky (obr. 1 a obr. 2) různého pojetí míst pro přecházení z Ostravy).

Résumé je nasnadě – místo pro přecházení se stalo pro některé stavební úřady a správce komunikací modlou, jak vyřešit pohyb pěších v obcích bez větších stavebních úprav, vždyť stačí jen snížit obrubník a trocha reliéfní dlažby. Nahrává k tomu mj. i nejednotnost podmínek mezi normou a vyhláškou. Kdo však bude zodpovídat za nehody na těchto místech? Projektant?

Nejsem proti místům pro přecházení, ale za jasných podmínek – jestliže chceme, aby chodci (zejména senioři, děti, rodiče s kočárky, vozíčkáři, slepci) chodili tam, kde jim pro to přizpůsobíme podmínky, musíme vědět, že je tím nevháníme pod kola aut. Nejsme-li schopni pro místo pro přecházení vymyslet značku svislou – což jsem schopen pochopit z důvodu přeznačkování v intravilánu – proč nemůžeme vymyslet alespoň vodorovnou, pak by šlo do zákona doplnit i zákaz předjíždění nebo stání. Pravda, pod sněhem nebude vidět, ale kolik



Obrázek 2: Místo pro přecházení v centru, s vpustí a délkou 16 m

dní v roce leží na významných komunikacích sněhová vrstva? Mohl by se takto (možná) vyřešit i problém přechodů u světelně řízených křižovatek, které při výpadku proudu ve špičce zkolabují z důvodu nutnosti dát přednost přecházejícím chodcům. Jestliže není odborná veřejnost nakloněna ani vodorovné značce, měla by být místa pro přecházení dělána odlišně barevně (přejezdy pro cyklisty se stejným režimem máme červené) nebo materiálově – to ale bude vždy dražší než značka.

Nebo budeme dále lamentovat nad nekázní a zvýšením počtů nehod chodců?

Komentář lektora

Fundovaně navržená místa pro přecházení jsou svým principem, kdy nevyvolávají ani v jedné skupině uživatel psychologickou přednost a tím účastníka přirozeně přimějí ke zvýšené pozornosti, bezpečná. Z praktických zkušeností ze zahraničí i u nás vykazují nižší nehodovost než přechody pro pěší. Nevidím smysl ve značení (svislém) místa pro přecházení. Daleko důležitější pro bezpečnou funkci je takové stavební uspořádání, které účinně zajistí:

- dodržování požadované rychlosti maximálním množstvím vozidel (nejen motorových, ale i cyklistů),
- maximální možnou ochranu slabších účastníků provozu,
- dostatečné rozhledové poměry, umožňující navázání oční komunikace mezi účastníky,
- maximální zkrácení dráhy pěších ve vozovce, rozdělení ostrůvky.

V článku je zmíněna skutečnost, že cyklista (řidič) nepozná místo pro přecházení při jízdě po vozovce. Nejsem toho názoru, že by to bylo nutné, protože v době, kdy se v blízkosti žádný chodec nepohybuje, to ani není zapotřebí. Pro prevenci nehod je přece důležité, aby se vzájemně respektovali účastníci provozu a měli k tomu vytvořeny příhodné (pohodlné) podmínky.

S autorem souhlasím v tom, že pokud je místo pro přecházení zřízeno jen formálně (snížená obruba s varovným pásem), málokdy toto uspořádání splní výše zmíněné zásady bezpečného místa pro přecházení.

A ještě poznatky k osvětlení místa pro přecházení. Tato místa by měla být osvětlena stejně jako ostatní plochy pro pěší v lokalitě, kde se místo pro přecházení realizuje. Zde jde primárně o to, aby chodci viděli na cestu, nikoliv aby byli zvýrazněni. Samozřejmě lze místo pro přecházení doplnit dalším zdrojem veřejného osvětlení, pokud je to možné (technicky a finančně). Je však chybou, když např. vyjádření DI PČR je striktní v tom, že na doplnění veřejného osvětlení trvá a tím oddálí realizaci místa pro přecházení třeba o rok.

Komentář lektora

Z předloženého textu vyplývá, že stále ještě nebyl správně pochoopen termín „Místo pro přecházení“. Má to být místo, kde se chodec bude cítit (podstatně) bezpečněji, než kdyby přecházel v jiné části přílehlého úseku komunikace a sám pro svou bezpečnost toto místo k přecházení použije (ze své vůle si i zajde). To znamená, že je místo viditelně upraveno tak, aby přecházení bylo opravdu bezpečnější – tj. především je umístěno v přehledném úseku komunikace s dostatečným rozhledem a v místě, které je dobře osvětleno veřejným osvětlením. Dále je vybaveno podpůrnými prvky, aby se zkrátila souvislá délka přecházení v jízdním pásu, aby byla možnost se zastavit mezi jízdními pruhy a aby se přecházelo snadněji osobám s kočárky, na vozíku apod., tj. navržen střední dělicí ostrůvek nebo vysazené chodníkové plochy a jsou zde zešikmené obrubníky. Důležité je právě to zkrácení nutné délky přecházení a rozdělení komunikace na dva jízdní směry tak, aby chodec mohl sledovat vozidla přijíždějící jen z jednoho jízdního směru a pak se mohl zastavit a sledovat druhý jízdní směr. Aby tedy mohl přejít rychle, dokud se dopravní situace příliš nezmění nebo věděl, kde se může bezpečně zastavit a znovu zhodnotit dopravní situaci.

K tomu poznámka o přecházení chodců: Chodec poměrně spolehlivě odhadne možnost přejít pro jeden směr jízdy, ale sleduje-li tento směr, pak nevidí vozidla přijíždějící z druhého směru jízdy. Jakmile otočí hlavu je schopen sledovat a posoudit situaci v druhém jízdním směru, ale přestává sledovat vozidla v prvním směru jízdy a také není schopen odhadnout, kde je střed vozovky – pokud ten není vyznačen. Zastaví tedy podle svého odhadu a je-li odhad špatný, pak je vozidlem sražen. Řidič vidí místo vhodné k zastavení chodce a předpokládá, že se tam chodec zastaví. Ne-

u Evropě, a to nejen na západ od našich hranic, fungují světelně řízená místa pro přecházení s poptávkovým světelně signalizačním zařízením. Osobně to považují za nejlepší způsob zajištění úrovněvého překonání dopravně zatížené vozovky. Bohužel toto řešení u nás nemá oporu v dopravních předpisech.

Další výhodou míst pro přecházení je stejný režim přednosti s přejezdem pro cyklisty a sdružení do míst pro překonání vozovky.

Resumé

Místo pro přecházení by měl být úsek komunikace, navržený a postavený tak, aby zde řidiči vozidel automaticky zpozorněli, dodržovali požadovanou rychlost a měli možnost včas bezpečně reagovat na chodce ve vozovce nebo její blízkosti. Chodci by si toto místo měli vybrat spontánně, pro výrazně vyšší komfort (pohodlí, bezpečnost) přecházení, než ve volné trase komunikace.

Ulice ve městech by měly umožňovat bezpečné přecházení poměrně často. Mám nyní na mysli „páteřní“ průtahy obcemi a městy do 30 tis. obyvatel. Je třeba si uvědomit, že některé silnice I. třídy jsou v této kategorii jen díky svému historickému zařazení z doby, kdy ještě nebyly na území České republiky dálnice. V současné době je na nich nákladní tranzitní doprava minimální a charakter provozu je převážně lokální, dost často jsou větší intenzity provozu na silnicích II. a III. třídy, které tyto silnice kříží. Na těchto průtahách má náš stát stále velkou rezervu v „polidšťování“ místních komunikací změnou charakteru uličního prostoru. Další velkou rezervu společnosti vidím v kvalitní výchově uživatelů, včetně těch nejzranitelnějších. Ale to už se vymyká danému tématu.

V závěru odpověď na otázku z nadpisu: Kvalitně navržené a realizované místo pro přecházení je bezpečné. Nebezpečným se však snadno může stát nedostatkem zdravého selského uvažování, nesmyslným lpěním na slovíčkách z předpisů a zároveň snahy o přehnaně levná řešení. V tom s autorem článku plně souhlasím.

*Ing. Petr Novotný, Ph.D., MBA
Atelier malých okružních křižovatek, Pardubice*

předpokládá, že se chodec, který se na jeho vozidlo před tím díval a ví o něm, zastaví třeba 1 m před středem vozovky právě na úrovni levého boku jeho vozidla, když má čas na „bezpečný střed“ dojít. Jenomže chodec zastaví až v době, kdy řidič již nestačí na tuto neodhadnutou chybu zareagovat. (Podrobněji viz článek v Silničním obzoru 11/2013.)

Místa, která nemají prvky umožňující chodci popsané chování – nejsou místy pro přecházení!

A nyní k předloženým námitkám:

1. Rozhodně nesmí být místo pro přecházení umístěno tam, kde není možné umístit přechod pro chodce (jak je uvedeno v první větě).
2. Místo pro přecházení není vyznačeno jako přechod ani svislým ani vodorovným značením (IP6 a V7). Má se navrhopvat tam, kde je intenzita pěšího provozu nižší a nízká. To, že místo není vyznačeno dopravním značením pro přechod pro chodce, v první řadě upozorňuje chodce, že není na přechodu pro chodce – přijíždějící vozidla mu tedy nemusí dát přednost a on sám se musí o svou bezpečnost postarat tím, že se řádně rozhlédne a vstoupí do vozovky jen v případě, že přijíždějící vozidlo je v dostatečné vzdálenosti – je tedy pozornější – aktivně musí dbát o svou bezpečnost. Řidič by takové místo měl obdobně poznat vizuálně – bez vyznačení DZ a vědět, že to je místo určené k bezpečnějšímu přecházení chodců, tedy je to místo, kde může přítomnost chodce čekat a přizpůsobit tomu rychlost své jízdy a pozornost. V řadě zemí řidiči automaticky dávají na těchto místech chodcům, kteří se zde v době jejich jízdy vyskytnou, přednost, protože znají účel těchto míst. Šetří se finanční prostředky za dopravní značení (a jeho systematickou obnovu) na místech, kde je chodců málo – nezvyšuje se

počet dopravních značek v obcích. Na delším úseku komunikace může takových vhodně stavebně upravených míst více za sebou (tak by to mělo být), aniž by se snižovala plynulost a bezpečnost provozu i když přecházení není zajišťováno světelným signalizačním zařízením. Jednotlivý chodec bez problémů přejde jeden jízdní pruh. Důležité je zkrátit v co největší míře délku přecházení a umožnit chodci zastavení mezi jízdními směry. Zastavení mezi směry lze v nouzovém případě zajistit i vyznačením středního dělicího ostrůvku V13a. Tato úprava se např. osvědčila v Maďarsku na průtazích silnic I. třídy obcemi. Řidiči takto „namalované“ ostrůvky objíždějí.

3. Jestliže je místo pro přecházení správně (logicky) navrženo, tak zde řidiči nebudou (nemohou) parkovat, protože musí nechat volný prostor alespoň 3 m pro jeden směr jízdy, takže tam rozhodně na parkování místo nemají. To je také jeden z důvodů, proč nemusí být místa pro přecházení speciálně vyznačena. Musí se odlišovat od navazujících úseků právě úpravami, které „nalákají“ chodce k přecházení (bude se cítit bezpečněji) a zároveň upozorní svým vzhledem na to, že zde řidiči mohou očekávat chodce. Řidiči také v tomto místě nebudou předjíždět, protože bude viditelně zúžené vysazenými chodníkovými plochami, lépe středním dělicím ostrůvkem ať stavebně provedeným či vyznačeným dopravním značením. Není proto třeba vymýšlet žádnou další značku. Jen je třeba poučit prostřednictvím veřejných sdělovacích prostředků, k čemu tato místa slouží a proč.
4. Původně opravdu byla místa pro přecházení určena jen pro osoby, které vidí. Po konzultaci se zástupci nevidomých a po dohodě, jak se budou lišit vodicí prvky k přechodu a vodicí prvky před místem pro přecházení stanovené předpisem, bylo do normy zapracováno, že některá místa pro přecházení mohou být i pro nevidomé. Jsou to ta, která mají vodicí prvky

určené pro místo pro přecházení, aby i nevidomý věděl, že se neblíží k přechodu pro chodce.

Resumé

Místo přecházení není místo, kde jsou jen snížené obrubníky a trocha reliéfní dlažby. Místo musí zajišťovat viditelně bezpečnější možnost přecházení podle zásad uvedených výše.

Za nehody na místech pro přecházení zodpovídá ten účastník, který porušil pravidla silničního provozu. Chodec na místě pro přecházení nemá z hlediska pravidel silničního provozu žádné „výhody“.

Ještě uvádím k předloženým dvěma příkladům „míst pro přecházení“, že první (obr. 1) je umístěno nelogicky a druhý příklad (obr. 2) není místem pro přecházení. Na prvním obrázku (sídlíště Muglinov) je místo pro přecházení provedeno před zpomalovacím prahem. Nevidím žádný důvod, proč by tomu tak mělo být. Zde podle mého názoru stačilo provést zpomalovací práh v úrovni chodníku tak, aby chodci pohodlně šli po zvýšené ploše zpomalovacího prahu. Žádná další úprava nebyla nutná. Úprava na druhém obrázku není místem pro přecházení. Jedná se asi pouze o snahu převést nevidomé a slabozraké přímo ve směru možného přecházení tím, že mají zabudovanou vodicí linii. Aby to bylo místem pro přecházení, musel by být uprostřed vybudován střední dělicí ostrůvek ve tvaru kapky tak, aby po každé jeho straně byl k vozidlům k dispozici jen jeden jízdní pruh. (Tedy ve směru pohledu bych navrhla šířku od chodníku 4 m (jízdní pruh s rozšířením v oblouku a odvodňovací proužek) – možná 4,25 m. Pak by měl být široký střední dělicí ostrůvek, za kterým by (s ohledem na možnost parkování vozidel) mohla být vzdálenost cca 5,5 m (jeden jízdní pruh 3,5 m a 2 m za „zády“ parkujících vozidel).

Ing. Zora Šachlová
ŘSD ČR – GŘ

Reakce na článek v čísle 2/2013: „Jsou opravdu všude nutná větší parkovací stání?“

Se zájmem jsem si přečetl článek na téma velikosti parkovacích stání včetně komentáře lektora. S ohledem na dvacetiletou praxi v oboru si dovoluji nabídnout i své poznatky, neboť s danou problematikou se setkáváme dennodenně.

Obávám se, že lektor se dopustil několika nepřesností. V první řadě novelizovaná ČSN pracuje s typovým vozidlem délky 4,75 m. Tato délková hranice je poplatná vozidlům střední třídy, která společně s vozidly vyšší třídy tvoří minoritu výskytu vozidel v ČR.

Škoda Octavia se této hranici blíží (4,66 m), avšak ještě předchozí generace byla o 10 cm kratší a jakkoliv se to představitelům Škoda Auto a.s. nelíbilo, spadala do tzv. nižší střední třídy.

Obecně bych velice uvítal možnost volnějšího nakládání s prostorem pozemní komunikace, neboť skladba automobilového parku se výrazně liší podle typu území, ve které jsou vozidla zaparkována/odstavěna.

Z dennodenní praxe navíc víme, že v původní zástavbě (zejména činžovní a panelová) majoritně bojujeme o každý centimetr, který můžeme využít pro plochy dopravy v klidu při zachování průjezdnosti vozidel IZS a komunální obsluhy.

Současně bych si dovolil polemizovat se závěrečným tvrzením lektora ohledně poddimenzování parkovacích ploch na sídlíštích v řádu stovek procent.

Přečetl jsem si článek včetně komentáře lektora týkající se velikosti parkovacího stání. Po zkušenostech s dopravními nehodami (poškozené vozidlo zasahující svou částí při kolmém stání nad pozemní komunikaci, pro nás neznámý pachatel) se kloním k názoru Vašeho lektora Ing. Miloslava Müllera.

Por. Ing. Michael Vafek
DI Policie Prostějov

Reakce autora článku

Děkuji panu Vafkovi za názor z praxe. Nám bohužel přináší použití nové normy velké potíže s úbytkem parkovacích stání, které nejsme schopni buď nahradit při rekonstrukcích (centrum) nebo zabírat nové plochy zeleně (sídlíště), kde již tak snižujeme kvalitu života a zmenšujeme zeleň, v Ostravě tak potřebnou.

Ing. Martin Krejčí
Haskoning DHV CZ

Ing. Petr Horský
Česká parkovací asociace z.s.p.o.