

Uliční prostor může být vlídný ke všem svým uživatelům

Příjemně vyvážený a účelově využitý prostor městského parteru v praxi mj. předpokládá také zklidněné komunikace umožňující plynulou jízdu požadovanou rychlostí, řešení bezpečného pohybu pěších (včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace) i cyklistů, stejně jako zajištění dostatečného prostoru pro parkování.

Je to již bezmála 15 let, kdy Centrum dopravního výzkumu (CDV) vydalo TP 145 – Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi. Tyto technické podmínky byly ve své době průkopnickou publikací, která umožnila v praxi aplikovat do té doby v normách neobsažené bezpečnostní prvky.

Smyslem uvedených technických podmínek bylo změnou uspořádání dopravního prostoru dosáhnout vyšší bezpečnosti všech účastníků silničního provozu, zlepšení podmínek pohybu chodců a cyklistů, optimalizace funkčního využití komunikace a jejího okolí, zvýšení estetické úrovně průtahu a zmírnění zátěže životního prostředí emisemi a hlukem z dopravy.

ŠIROKÁ ROVNÁ SILNICE NEMUSÍ BÝT ZÁROVEŇ BEZPEČNÁ

Původní průtahy byly rekonstruovány podle mylné zásady, že bezpečná komunikace je široká – a pokud možno s velkorysími návrhovými parametry. Uspořádání bylo podobné jako v extravilánu, často s prvky pro návrhovou rychlost 70 km/h a více.

Projektování komunikací podle nových zásad v TP 145 se setkávalo s problémy v aplikaci. Jednak tyto prvky a jejich využití nebyly obsaženy v ČSN 73 6110, jednak nebylo jasné financování stavby a majetkové vztahy pro vybudování prvků. Dále bylo třeba změnit i zažitě podvědomí, že široká rovná silnice je bezpečná.

Protože jedním z cílů zklidnění dopravy je snížení rychlosti projíždějících vozidel jak v průtazích, tak v úsecích, kde je zvýšené riziko nehod se závažnými následky (selhání lidského faktoru), se obecně mluvilo o »omezování řidičů«.

NOVÝ PRINCIP ZKLIDŇOVÁNÍ

Protože toto pojetí bylo jedním z důvodů nevole schvalování zklidňujících prvků, přišel Atelier malých okružních křižovatek s filozofií zklidnění, kdy se daleko efektivnějším ukazuje vytvořit pomocí odpovídajících návrhových prvků přívětivé prostředí pro uživatele tak, aby se spontánně chovali požadovaným způsobem.

Proto při projektech komunikací v intravilánu postupujeme podle následujících zásad:

■ Používáme skromnější návrhové prvky (šířkové uspořádání), odpovídající požado-

vaným rychlostem. To se projevuje snížením investičních i provozních nákladů.

■ Dělená místa pro přecházení jsou preferovaným způsobem řešení křížení tras pěších, protože jsou z pohledu statistik bezpečnější a investičně méně náročné.

■ Okružní křižovatky jsou preferovaným způsobem křížení pozemních komunikací (PK), protože eliminují čelní nehody, mají nejmenší nároky na rozhledové poměry. Při správném utváření jsou nejvýhodnějším způsobem křížení PK.



Detail odbočení cyklistů na křižovatce Trnovská x Hradištská v Pardubicích.



Křižovatka Trnovská x Hradištská v Pardubicích-Ohrazení byla navržena jako čtyřramenná (malá) okružní křižovatka s jedním jízdním pruhem na okruhu. Ve směru Pohránská–Semtínská byla navržena spojovací větev (bypas), vedená přes zvýšenou plochu s funkcí zpomalovací prahu.

■ Nepoužíváme krátké příčné prahy, protože jde o řešení nesystémové, které se snaží jednoduchým způsobem napravit chybu návrhu PK.

■ Použití odpovídajícího šířkového uspořádání vytváří příležitost pro další uživatele a funkce uličního prostoru – pěší, cyklisty, dopravu v klidu, zeleň, bezpečnostní zóny, lepší orientaci řidičů.

Zklidňování dopravy znamená v našem pojetí vytvořit pro všechny skupiny uživatelů komfortní a přívětivý uliční prostor, bez nepřiměřeného omezování.

Tato filozofie vyžaduje pečlivý přístup k projektování, prověřování průjezdnosti jednotlivých míst. Zároveň vyžaduje, ale i umožňuje použití kvalitních stavebních materiálů a postupů. Při jejich dodržení zajišťují dlouhodobou trvanlivost a funkčnost komunikací. Proto je její použití v sídelních útvarech žádoucí a pro majitele a správce komunikací i finančně výhodné.

POUŽÍVANÉ ZKLIDŇUJÍCÍ PRVKY

K jejich nejvýraznějším typům patří:

1 **Zúžení jízdních pruhů** – toto opatření kromě zpomalení rychlosti projíždějících vozidel vytváří v uličním prostoru dodatečné plochy pro další funkce komunikace. Nejvíce účinné je provedení stavební, při správném provedení šetří provozní náklady. Po přechodnou dobu je možné zúžit jízdní pruhy vodorovným značením, a pokud je to možné, zakomponovat zde již prvky pro vedení cyklistů. Na opatření pro cyklisty je vhodné myslet i v lokalitách, kde zatím doprava na bicyklu nemá tradici, protože nabídka kvalitní cyklistické infrastruktury umožní přerozdělení dělbý přepravní práce ve prospěch cyklistů. To vede k poklesu intenzity provozu motorových vozidel, a tím druhotnému zklidnění.

2 **Ochranné dělicí ostrůvky** – jsou výborným prvkem, usnadňujícím příčný pohyb přes vozovku jak chodcům, tak cyklistům. Jejich výhodou proti myslům je hlavně rozdělení přecházení na dvě »etapy«, což zna-

FOTO: ARCHIV ATELIERU MOK



**I »malé«
stavby typu
miniokružních
křižovatek
(na snímku
miniokružní
křižovatka
v Litoměřicích)
jsou pro kvalitu
dopravní sítě
důležité.**

mená snadnější nalezení vhodné mezery mezi projíždějícími vozidly. Dále i účinnější lokální zpomalení projíždějících vozidel. Tvar dělicích ostrůvků důsledně přizpůsobujeme dané lokalitě tak, aby vytvářely co největší ochranný prostor a obruby měly vodicí funkci v co největší délce. Proto jsou naše ostrůvky ve tvaru hodně protáhlé elipsy, nikoliv ovál s krátkou ochrannou zónou. Tento typ ostrůvků používáme na přechody pro chodce, ale s výhodou hlavně pro zřízení míst pro přecházení.

3 Malé okružní křižovatky – jsou efektivním prvkem zklidňování dopravy, který také hojně využíváme, právě pro jeho multifunkční využití. Správně navržená

okružní křižovatka zajistí plynulý průjezd optimální rychlostí pro daný úsek komunikace a zároveň zvýší kapacitu křižovatky. S výhodou lze do okružní křižovatky komponovat místa pro přecházení s dostatečně širokými dělicími ostrůvky. Z realizovaných projektů máme vyzkoušeno, že funkční okružní křižovatka se vejde do plochy s průměrem 23 m, a pokud se zrealizuje s pojezdným středem, tak i do 18 m. V těchto případech jde o realizace investičně nenáročné, často bez záboru dalších ploch v uličním prostoru.

Pro pohyb pěších přednostně používáme místa pro přecházení, protože mají jen minimální vliv na kapacitu křižovatky, lze

je umístit blízko okružního pásu a chodci se zde chovají výrazně obezřetněji, a tím bezpečněji. Z vlastní zkušenosti můžeme doložit, že řidiči na místech pro přecházení v okružních křižovatkách dávají chodcům přednost, chovají se pozorně.

Pro cyklisty je možný a bezpečný pohyb po okružním pásu v jeho pravé polovině, protože je jednoduché rychlost motorových vozidel na krátkou zakřivenou dráhu přizpůsobit rychlosti cyklisty.

Při vedení cyklistů po samostatné komunikaci je možné v tomto vedení pokračovat a překonat ramena křižovatky společně s chodci. Zde se s výhodou spojují stejné »režimy« přednosti ve společné místo pro překonání komunikace.

ZÁVĚR

Zklidňování dopravy aplikací stavebních úprav se již stává standardem, který akceptují i správci komunikací a jež začínají vyžadovat »osvětlení« starostové a další zástupci obcí a měst. Dobře navržené a provedené stavební úpravy jsou totiž prokazatelně pro snížení rychlostí účinnější než pouhé osazení svíslého značení omezujícího rychlost nebo osazení tzv. inteligentních semaforů s radarem.

PETR NOVOTNÝ

Atelier malých okružních křižovatek, Pardubice