

Řešení přechodů pro chodce

Ing. Bc. Dagmar Kočárková, Ph.D.
ČVUT v Praze Fakulta dopravní

1. ÚVOD

- v obcích – 70 % dopravních nehod
- na vládní úrovni – Dopravní politika + strategické dokumenty (Národní strategie bezpečnosti silničního provozu)
- nutné řízení bezpečnosti na úrovni měst a obcí – vychází z vládních dokumentů, podmíněno stávající právní úpravou provozu na pozemních komunikacích a finančními možnostmi krajů, měst a obcí
- v současnosti **NEEXISTUJE** zákonná povinnost začlenit bezpečnost silničního provozu do plánů rozvoje

Situace v ČR

Projekty, kde bezpečnost je pojímána v širších souvislostech, tj. ve spojení se zdravým způsobem života a ohledem na životní prostředí:

- projekt **Bezpečná komunita**
- r. 1994 založena asociace **Národní síť Zdravých měst** (www.nszm.cz)
- projekty **Nadace partnerství v rámci programu Doprava pro 21. století**

2. ÚPRAVY KOMUNIKACÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI

2. 1 Přejechy pro chodce

- nehodovost chodců v ČR je 5x vyšší než je průměr v zemích EU
- v r. 2008 – usmrceno 210 chodců
- 82 % chodců se stalo obětí dopravní nehody vlivem cizího zavinění
- nejzákladnější možností zlepšování podmínek pro přecházející chodce **(potvrzeno i výsledky výzkumů)** –
- pomocí stavebních úprav a prvků

2. 1. 1 Přechody pro chodce

dle ČSN 73 61 10 Projektování místních komunikací

- **mimoúrovňové přechody – rychlostní komunikace, $v \geq 70$ km/h**
- **úrovňové přechody – na ostatních typech komunikací a na průtazích silnic obcemi:**
 - **$v \leq 50$ km/h, v místě větší koncentrace chodců, zejména dětí se doporučuje $v \leq 30$ km/h,**
 - **zřetelné svislé i vodorovné značení (i v noci),**
 - **vhodná stavební opatření pro zvýšení bezpečnosti,**
 - **max. přes dva jízdní pruhy,**
 - **délka 6,50 m, u rekonstrukcí 7,00 m,**
 - **standardní šířka 4,00 m,**
 - **úpravy pro handicapované, slabozraké, nevidomé.**

NEGATIVNÍ PŘÍKLADY

Ul. Přátelství, Praha



Zákupy – přechod v blízkosti vlakové zastávky



2. 1. 2 Místo pro přecházení

- doplňuje přechod
- není označeno dopravním značením
- upraveno stavebně



snížený obrubník

Varovný pás
pro nevidomé

2. 1. 3 Doporučení pro bezpečné uspořádání přechodu

Psychologická (optická) opatření



Fyzická opatření



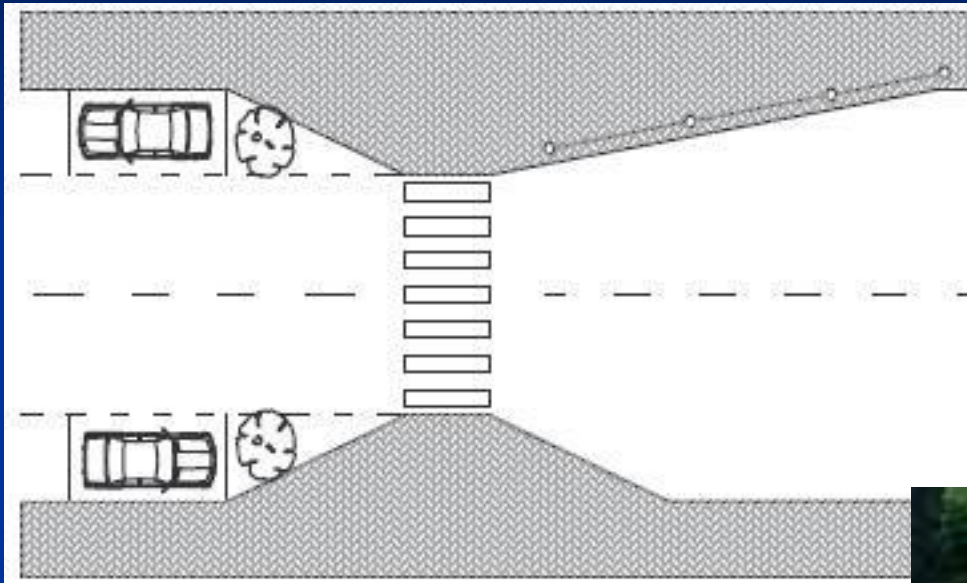
**Střední dělicí (ochranný) ostrůvek
v kombinaci s opticko
– akustickým opatřením**



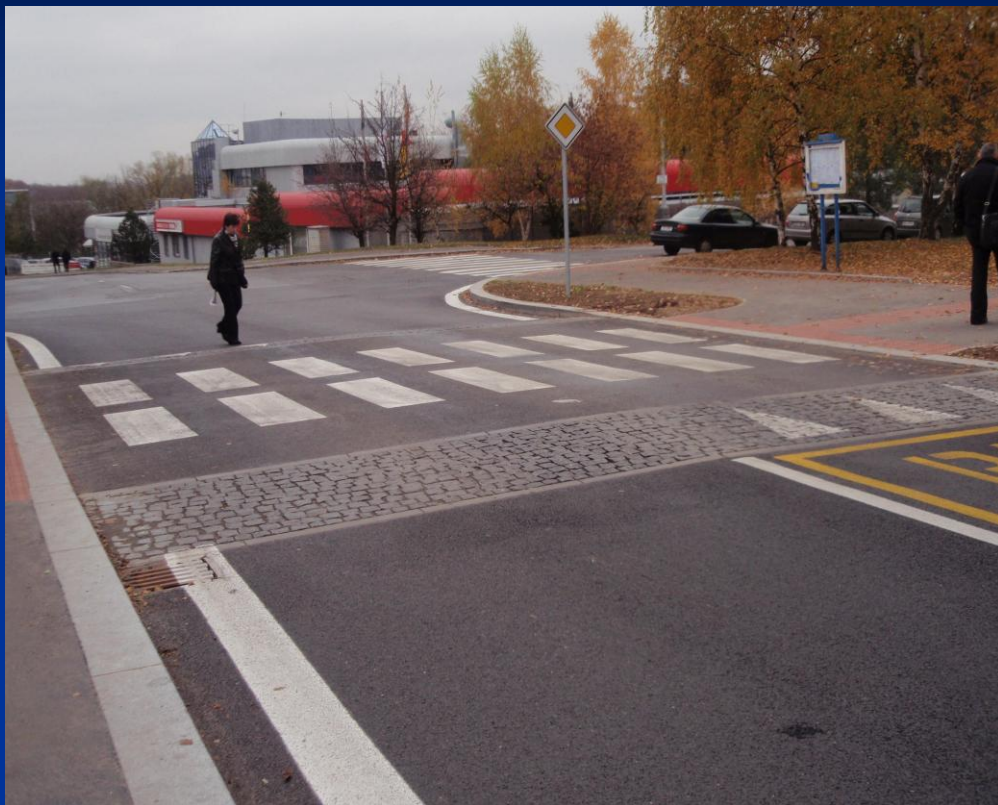
Střední dělicí (ochranný) ostrůvek



Vysazená chodníková plocha



Integrovaný přechod se zvýšenou plochou



Použití jednotlivých typů úprav ve vztahu ke zvýšení bezpečnosti oblasti přechodu

- **nejméně účinná je úprava pouze dopravního značení**
- **účinnější je použití psychologických prvků**
- **nejúčinnějším opatřením je použití fyzických prvků (ostrůvků, zúžení), případně doplnění psychologickými prvky**
- **následky nehod významně snižuje použití zvýšené plochy přechodu**

Všechna opatření je důležité uplatnit s ohledem na význam komunikace a její dopravní zatížení!!!

Osvětlení přechodů

- důležité pro bezpečnost chodců
- polohu svítidla a jeho typ nelze stanovit obecně, vždy **pouze na základě světelného výpočtu !!!**



2. 2 Zastávky hromadné dopravy

- **zvýšený pohyb chodců**
- **zajištění bezpečného přístupu k zastávkám a usměrnění pohybu chodců**
- **zásady pro uspořádání přechodu stejné jako v předchozích případech**
- **snížení rychlosti projíždějících vozidel**

Autobusové zastávky

Pro bezpečné uspořádání se doporučuje

- zřídit zastávkový záliv, je-li počet spojů zastavujících v zastávce > 24 autobusů/hod a intenzita projíždějících vozidel > 800 voz/hod



- upřednostňují se zastávky na jízdním pruhu, příp. upravené jako tzv. zastávky zátkové. Na této zastávce je stavebně zamezeno předjetí autobusu za ním stojícími vozidly, výhodou je preference MHD, úspora nákladů a zklidnění dopravy



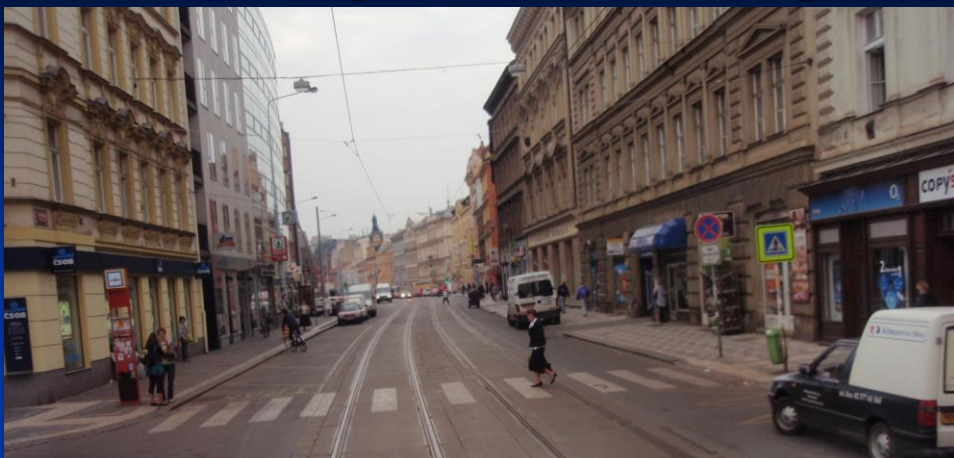
„zátková zastávka“ - bez možnosti objetí vozidla



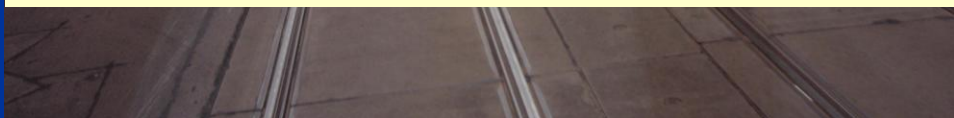
Vytvoření zátkové zastávky s využitím pouze vodorovného dopravního značení se ukazuje v našich podmínkách jako nedostatečné



Tramvajové zastávky



Výstup na vozovku – velký výškový rozdíl, ohrožování cestujících vozidly



Vídeňská zastávka – na zvýšeném jízdním pruhu

3. ZÁVĚR

- důležitým hlediskem návrhu úprav je bezpečnost silničního provozu,
- při realizaci opatření je nutné vycházet z **analýzy dopravní nehodovosti** se specifikací problémových míst a z **dopravních průzkumů**.

Děkuji Vám za pozornost

Ing. Bc. Dagmar Kočárková, Ph.D.
kocardag@fd.cvut.cz

ČVUT v Praze Fakulta dopravní
Ústav dopravních systémů