

Silnice I/43 - ulice Pražská

Přechod pro chodce



1. Celková situace

Přechod pro chodce leží v centru města Březové nad Svitavou na páteřní komunikaci I/43, která je zároveň mezinárodním tahem E461. Převažuje zde tranzitní doprava (Brno-Svitavy) a místní doprava má pouze minimální podíl.

Přechod se nachází na přístupové trase ke škole, v blízkosti kostela, obchodů a parku na náměstí.

Vzdálenost dalších přechodů pro chodce je cca 300 m na obě strany silnice I/43. Oba přechody v okolí jsou nechráněné.

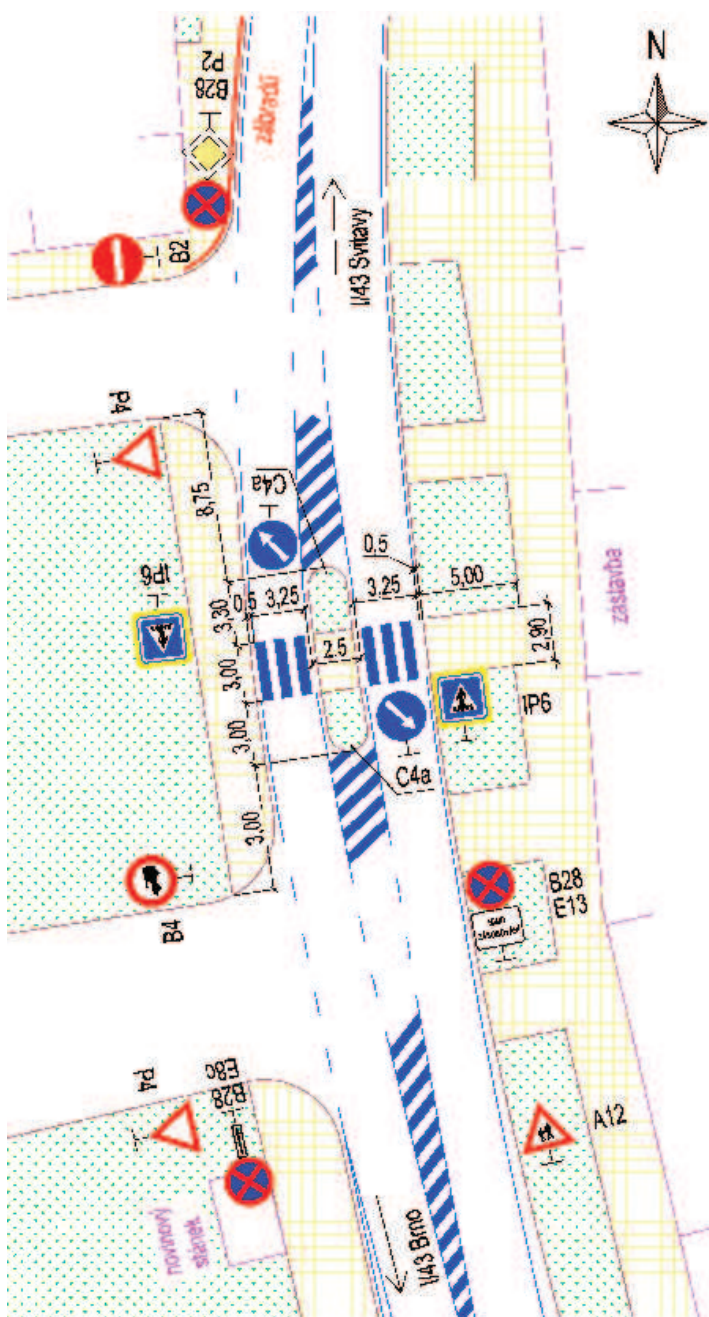
Realizace opatření proběhla na jaře v roce 2001.

2. Intenzita dopravy

Roční denní průměrná intenzita na silnici I/43 byla v Březové nad Svitavou v roce 2010 dle celostátního sčítání dopravy 6 412 vozidel za 24 hodin. Podíl nákladní dopravy činí 28% (1780 voz/24 hod.).

Obrázek 1: Ochranný ostrůvek na přechodu pro chodce z pohledu řidiče ve směru na Svitavy





3. Popis opatření

Před realizací opatření zde byla komunikace lemovaná širokými zpevněnými krajnicemi. Ty umocňovaly dojem dominantního postavení komunikace a řidiči nebyli motivováni ke snížení rychlosti ani v centrální části města.

V roce 2001 byl ve stávajících obrubách zřízen střední dělicí ostrůvek na ochranu chodců na přechodu pro chodce. Současně byly na vozovku umístěny piktogramy „Pozor, přechod pro chodce“ (č. A11) ve vzdálenosti cca 70 m v každém směru. Později tato značka nebyla obnovována. Dále byly zvýrazněny svislé dopravní značky Přechod (č. IP6) s retroreflexním podkladem.

Stavební úpravy byly provedeny pouze na přechodu pro chodce, na přilehlých úsecích žádná další opatření nejsou.

Ostrůvek je proveden o šířce 2,0 m a celkové délce 10,0 m s rozdělením uprostřed. Plochy ochranného ostrůvku jsou osazeny zelení (nízké okrasné květiny) a v čelech ostrůvku jsou osazeny značky Příkladný směr jízdy (č. C4a) na tenkém sloupku. Vodorovné značení přechodu je provedeno z termoplastu s reflexní úpravou.

4. Technické provedení

- šířka ostrůvku 2,0 m není pro chodce z hlediska bezpečnosti dostatečná, především pro chodce vedoucí kolo, nebo kočárek
- délka středního ostrůvku ve směru jízdy vozidel 3,5 m zvýrazňuje přechod pro chodce, ale z hlediska bezpečnosti by bylo vhodnější provést ostrůvek delší
- vzhledem k reflexním prvkům je viditelnost opatření dostatečná
- provedení přechodu je bezbariérové, což je v souladu s požadavky a platnými předpisy
- šířku jízdního pruhu by bylo vhodné ještě upravit, stávající stále může svádět k vyšší rychlosti, než je v obci dovolená

Obrázek 2: Schéma dopravního řešení přechodu pro chodce

5. Opatření

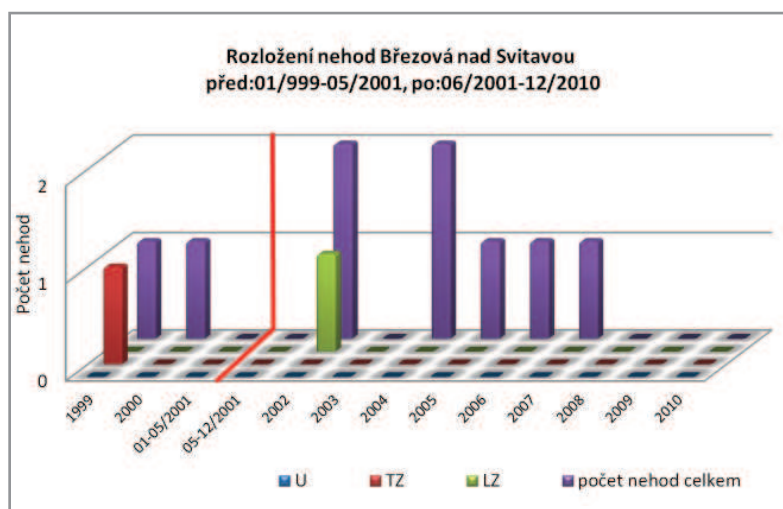
Na průtahu silnice I/43 byl dostávající šířky komunikace v místě přechodu pro chodce vložen fyzický ochranný ostrůvek pro podporu přecházení. Současně bylo vodorovné dopravní značení Přechod (č. IP6) doplněno o reflexní podklad.



Obrázek 3: Detail snížení obrub, provedení dopravního značení přechodu a ozelenění čel ostrůvku

Poř. č.	Datum	Čas	Následky nehody				Slovní popis nehody sledované období od 01/1999 do 12/2010
			Postižené osoby		Hmotné škody		
			Počet		Kč		
			U	TZ	LZ	(policejní odhad)	
1	6.1.99	17:20	-	1	-	10 000,-	1x osobní vozidlo V1, 1x chodec B1. Cca 50m od přechodu vběhl do jízdní dráhy chodec B1. V1 jedoucí rychlostí cca 40 km/h uviděl chodce na vzdálenost cca 20m, zraněn byl chodec. Mlha, slabé mrholení, tma + VO, viditelnost dobrá
2	30.9.00	17:45	-	-	-	14 000,-	2x osobní vozidlo V1,V2 V1 při vyjíždění na hlavní komunikaci nedalo přednost V2. Vozovka suchá, viditelnost dobrá
Realizace 05 / 2001							
1	25.9.02	8:10	-	-	1	55 000,-	1x nákladní V1, 1x osobní V2 náraz zezadu, nedodržení bezpečné vzdálenosti, směr Brno
2	25.10.02	14:55	-	-	-	49 000,-	1x nákladní V1, 1x osobní V2 náraz zezadu, nedodržení bezpečné vzdálenosti, směr Svitavy
4	22.9.04	15:15	-	-	-	130 000,-	3 osobní vozidla V1, V2, V3, náraz zezadu, nedodržení bezpečné vzdálenosti. směr na Svitavy
5	22.07.04	14:15	-	-	-	80 000,-	3 vozidla, z toho 2 nákladní V1, V2, náraz do zaparkovaného vozidla, vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu, směr na Svitavy
6	27.1.05	9:00	-	-	-	38 000,-	nákladní vozidlo V1, osobní vozidlo V2, náraz zezadu, nedodržení bezpečnostní vzdálenosti, směr Svitavy
7	19.10.06	15:15	-	-	-	12 000,-	osobní vozidlo V1, náraz do pevné překážky, nezvládnutí řízení vozidla, smyk, směr Brno
8	12.09.07	16:30	-	-	-	250 000,-	nákladní vozidlo V2, osobní vozidlo V2, náraz zezadu, nedodržení bezpečnostní vzdálenosti, směr Brno

Tabulka 1: Vývoj dopravních nehod, sledované období 01/1999-12/2010, V1 viník nehody, V2, V3 - další účastníci nehody, B1 - chodec



Graf 1: Dopravní nehody v letech 01/1999-12/2010

6. Dopravní nehody

Ze slovního popisu nehod a z grafu je patrné, že počet dopravních nehod (průměrně za rok) po realizaci se mírně snížil, je však kolísavý. Z popisu nehod je patrné, že většina nehod po realizaci opatření jsou nárazy zezadu z důvodu nedodržení bezpečné vzdálenosti. Vzhledem k umístění přechodu na náměstí je pravděpodobné, že k nehodám nedošlo jen kvůli přechodu, ale kvůli častým manévřům v okolí - zásobování, odbočování do přilehlých ulic apod. Počet nehod ve směru na Svitavy i Brno je více méně vyrovnaný. Nedodržování bezpečné vzdálenosti, pravděpodobně i rychlostí, je možné z důvodu komfortního šířkového uspořádání a absence dalších prvků pro zklidnění dopravy.

Obrázek 4: Pohled na přechod pro chodce ve směru na Brno: Parkování v blízkosti přechodu (zásobování drobných obchodů) i světelné poměry v určitých denních dobách, mohou vést ke nepřehlednosti místa. Díky uspořádání ulice nejsou chodci motivováni používat přechod pro chodce - vjezdy k domům „nabízí“ místa vstupu do komunikace i mimo přechod.



7. Výhody opatření:

- zkrácení délky pro přecházení
- možnost přecházení na dvakrát
- zúžení jízdních pruhů v místě ostrůvku
- zvýraznění přechodu na dopravně zatížené komunikaci
- zkvalitnění nabídky místa pro přecházení pro pěší

8. Nevýhody opatření:

- nedostatečné usměrnění chodců k přechodu
- stavební nedokonalosti řešení
- nedošlo k posílení veřejného osvětlení v místě opatření



Obrázek 5: Možnost zastavení chodce mezi čely ostrůvku umožňuje přecházení v mezeří mezi vozidly v jednom jízdním směru, šířka ostrůvku je však pro chodce s kolem či kočárkem nedostatečná



Obrázek 6: Pohled na přechod ve směru na Brno - je zde patrná vzdálenost okolních křižovatek od přechodu - přechod je umístěn mezi dvěma vjezdy z náměstí a tím zde na krátkém úseku komunikace I. třídy dochází k velkému počtu manévrů vozidel

9. Účinnost opatření

Přechod je situován v místě pěších proudů, přesto není zcela respektován - chodci nejsou příliš omezeni přecházet a přebíhat komunikaci I. třídy kdekoliv. Vložením středového ostrůvku došlo k výraznému zlepšení podmínek pro pěší užívající přechod. Chodec tak může frekventovanou komunikaci překonat na dvakrát a proto je pro něj samotného výhodné přecházet na přechodu. Z tohoto pohledu je realizace opatření přínosem - zvýšení motivace chodců a možnost přecházení nadvakrát. Také se v tomto místě vyloučilo konfliktní zastavování vozidel (zásobování apod.), podmínky pro zastavení zásobování se však dále neřešily, takže došlo pouze k posunu místa, zpravidla mimo přechod.

V období 29 měsíců před realizací opatření se staly celkem dvě dopravní nehody. Po realizaci stavebního opatření (06/2001-12/2010 - 115 měsíců) se stalo celkem 7 nehod, z toho ani jedna z chodcem. Vzhledem k lokalizaci nehodového děje je možné, že některé nehody neměly s vlastním přechodem pro chodce žádnou souvislost. Lze tedy konstatovat, že toto opatření vedlo ke zvýšení bezpečnosti, zvýšení komfortu přecházení a díky svému provedení také ke zvýšení estetické úrovně průtahové komunikace I/43 v centru města.