Zklidňování dopravy

Petr Pokorný

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

DEFINICE

Zklidňování dopravy je termín označující proces tvorby takových městských komunikací, které svým utvářením podporují snižování rychlostí a intenzit motorových vozidel za účelem zvýšení kvality života obyvatel.

Nelze jej chápat pouze jako dopravně-inženýrskou záležitost, neboť se úzce dotýká též problematiky urbanismu, integrovaného plánování, zapojování veřejnosti do rozhodování, managementu mobility a snahy o udržitelnou dopravu.

Realizace fyzických opatření na místních komunikacích (cca 1960)

Zklidňování hlavních komunikací a průtahů (cca 1970)

Celoplošná opatření – zóny 30, obytné zóny (cca 1980)

Omezení vjezdu do center měst, redukce dopravy (1990)

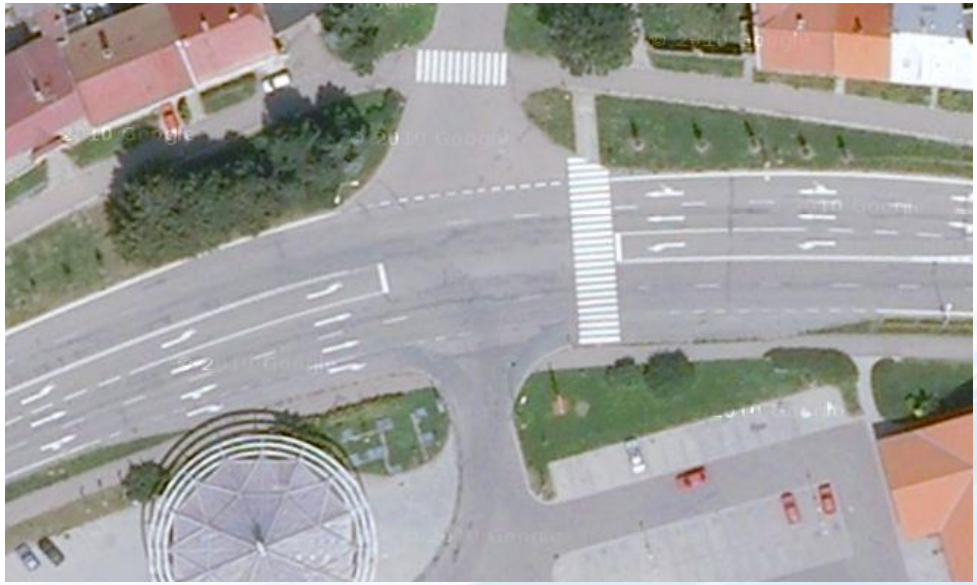
Sdílený prostor, zrovnoprávnění druhů dopravy, integrované plánování, mobility management (2000)

Nákladní dopravu ve městech lze rozdělit na zdrojovou/cílovou a průjezdní. **Zdrojová** doprava má zdroj/cíl v řešené oblasti, týká se převážně zásobování a odehrává se v rámci celé sítě místních komunikací.

Průjezdní (hlavně dálková) doprava řešenou oblastí projíždí a odehrává se zejména na průjezdních úsecích silnic obcemi či významných místních komunikacích.

PRŮJEZDNÍ ÚSEKY SILNIC OBCEMI

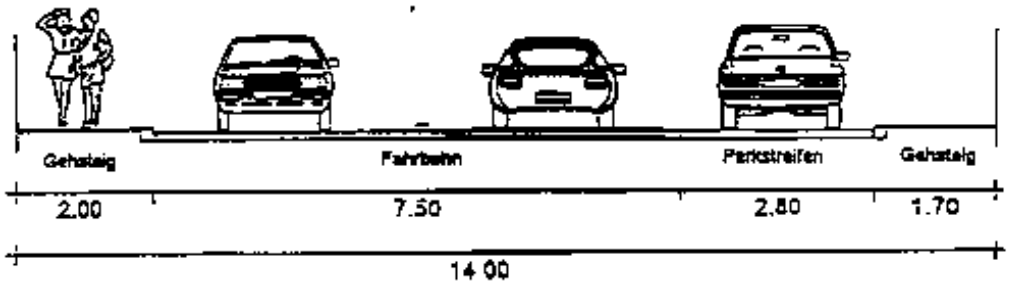
plní nejen funkci dopravní, ale mnohdy i funkci obslužnou, pobytovou a společenskou. Rozmanitost jejich funkčního využití vede k různorodosti zájmů jednotlivých skupin účastníků silničního provozu a občanů, což znamená zdroj nebezpečí, konfliktů a koncentraci dopravních problémů. Problematika krátkých průtahů.

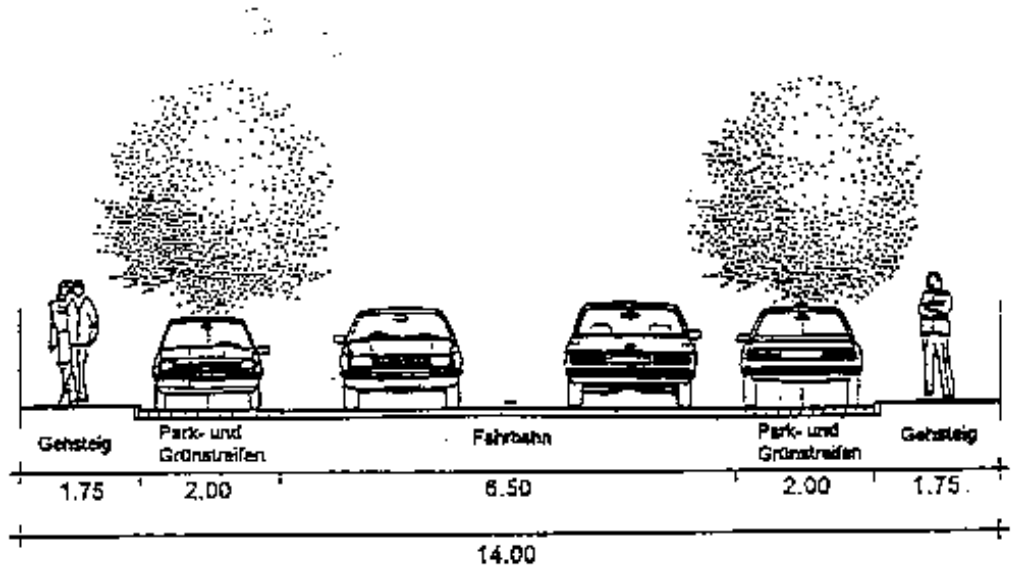


Z hlediska moderní koncepce utváření pozemních komunikací průtahy často vykazují zejména tyto nedostatky:

- stejné šířkové uspořádání komunikace jako v extravilánu s důrazem na plynulou a rychlou jízdu motorových vozidel

- předimenzované šířky jízdních pruhů pro motorovou dopravu

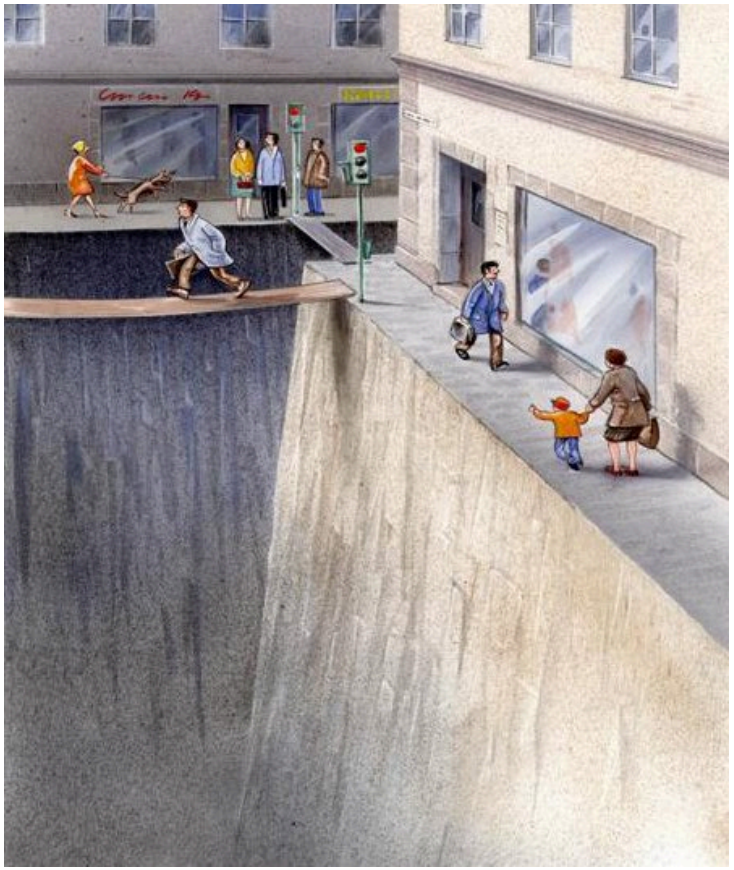

Gehsteig
Fahrbahn
Parkstreifen
Gehsteig
2.00
7.50
2.80
1.70
14.00


Gehsteig
Park- und Grünstreifen
Fahrbahn
Park- und Grünstreifen
Gehsteig
1.75
2.00
6.50
2.00
1.75
14.00

- absenci stavebních prvků pro usnadnění přecházení

- úzké nebo chybějící chodníky, překážky v chodnících

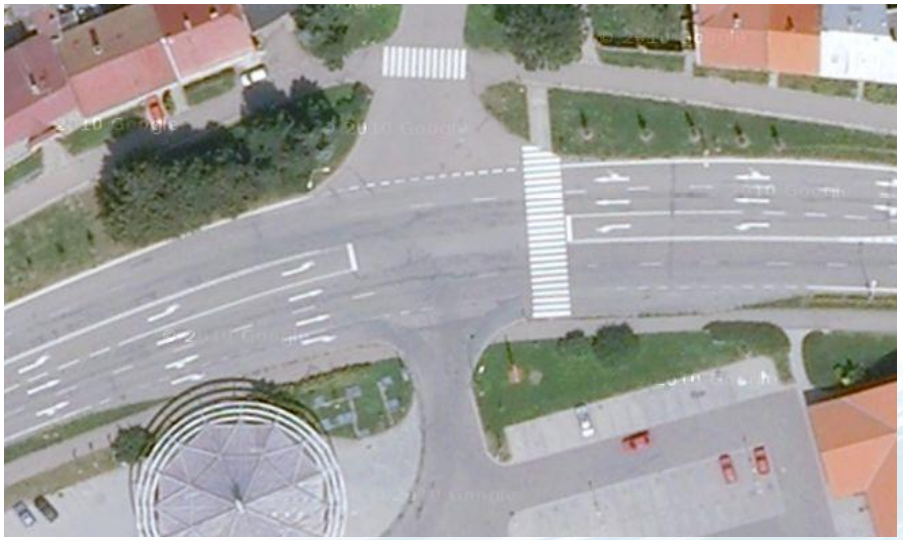
- velký bariérový účinek komunikace



Řešení

– stavba obchvatu (finance, úprava průtahu, bezpečnost na obchvatu)

- zneatraktivění (existence alternativní trasy? Zklidnění průtahu)



Opatření pro úpravy průtahů se dělí podle oblasti použití na:

Opatření před vjezdem do obce – adaptační úsek pro postupné snižování rychlosti pomocí např. dopravního značení, menší šířky jízdního pruhu nebo příčných prvků na vozovce.

Opatření na vjezdu do obce - uspořádání na vjezdu má být takové, aby znemožnilo přenos vysokých rychlostí z extravilánu do intravilánu. Jedná se zejména o směrové vychýlení jízdního pruhu např. pomocí vjezdového ostrůvku, fyzické zúžení, malé okružní křižovatky, posílení prvků zeleně nebo změnu povrchu komunikace společně s některým s předchozích opatření.

Opatření na vlastním průtahu obcí – volbu jízdního režimu při průjezdu obcí ovlivňují především následující faktory: skutečná a subjektivní šířka jízdních pruhů, příčné uspořádání komunikace, členitost a rozmanitost okolí, potlačení přímých linií, směrové vedení komunikace, rozhledové poměry, přítomnost člověka a zeleně, přechody, křižovatky, konfliktní body a plochy.

Zklidňující opatření se neaplikují pouze na průtahových úsecích, ale také na místních komunikacích. Tyto opatření je možno rozdělit dle úrovně jejich působení do tří kategorií:

Informační opatření upozorňují účastníky provozu na to, že je od nich očekáváno určité dopravní chování. Příkladem jsou svislé dopravní značky s nejvyšší dovolenou rychlostí.

Naznačující opatření se pokouší dosáhnout požadovaného dopravního chování pomocí vizuálního působení či iluze (opticko – psychologické opatření). Příkladem je zdůraznění pobytové funkce použitím odlišného povrchu vozovky.

Fyzická (stavební) opatření ovlivňují dopravní chování díky nutnosti snížit rychlost jízdy při jejich pojíždění. Klasifikují se podle jejich působení na trajektorii jízdy. Nejběžnější je jejich rozdělení na vertikální a horizontální. Horizontální opatření nutí řidiče ke změně směru jízdy (např. lokální zúžení), vertikální opatření způsobují výškové vychýlení (např. příčné prahy).

Efektivita opatření je dána jeho umístěním, polohou a tvarem.

Existuje několik základních doporučení pro realizaci stavebních opatření:

•opatření by neměla rozptylovat řidiče natolik, aby docházelo k nežádoucímu potlačení vnímání dalších informací z dopravního prostředí,

•řidič by měl opatření rozpoznat a okamžitě porozumět jeho významu (pokud je opatření snadno pochopitelné, je řidiči více akceptováno),

•pokud řidiči nechápou význam opatření, jsou frustrováni a reagují na opatření negativně. Ke zvýšení akceptace by opatření měla být umístěna na přirozených místech (např. v místech častého výskytu chodců, na křižovatkách),

•opatření by měla být za všech okolností viditelná – nutné je tedy dostatečné zvýraznění pestrou výsadbou, osvětlením, použitím reflexních prvků, odlišné barvy apod.

- Výběr vhodných opatření záleží na tom, kde a z jakých důvodů mají být aplikována: zda na místních komunikacích s pobytovou funkcí nebo s dopravní funkcí nebo na přechodu mezi oblastmi s různými rychlostními charakteristikami.
- Čím vyšší kategorie pozemní komunikace, tím může být v určitých případech proces projednávání zklidnění komplikovanější.
- Přitom kromě místních komunikací třídy A (rychlostní silnice) je možné zklidňovací opatření realizovat na všech dalších funkčních skupinách místních komunikací (B, C a D).
- Zvýšenou intenzitu nákladní dopravy je nutné zohlednit při volbě vhodných opatření a jejich parametrů (větší rozměry a odlišné jízdní charakteristiky nákladních vozidel).
- Aby zklidňovací opatření zároveň neztratila svou účinnost pro menší osobní vozidla, plochy určené pouze pro pojezd nákladními vozidly se realizují takovým způsobem (např. zvýšená a hrubší dlažba), aby odrazovaly řidiče osobních vozidel.

Čejkovice, okr. Hodonín, sil. II/422

Z pohledu nákladní dopravy je důležité prověřit geometrii křižovatky pomocí vlečných křivek tak, aby rozměry návrhových prvků byly optimalizovány a nákladní vozidla mohla křižovatkou bezpečně (i když pomalu) projet

RŮZNORODOST ZÁJMŮ

obec zklidnit dopravu a zvýšit bezpečnost chodců, ale nemá finance na údržbu zelených ploch uvnitř dělicích ostrůvků;

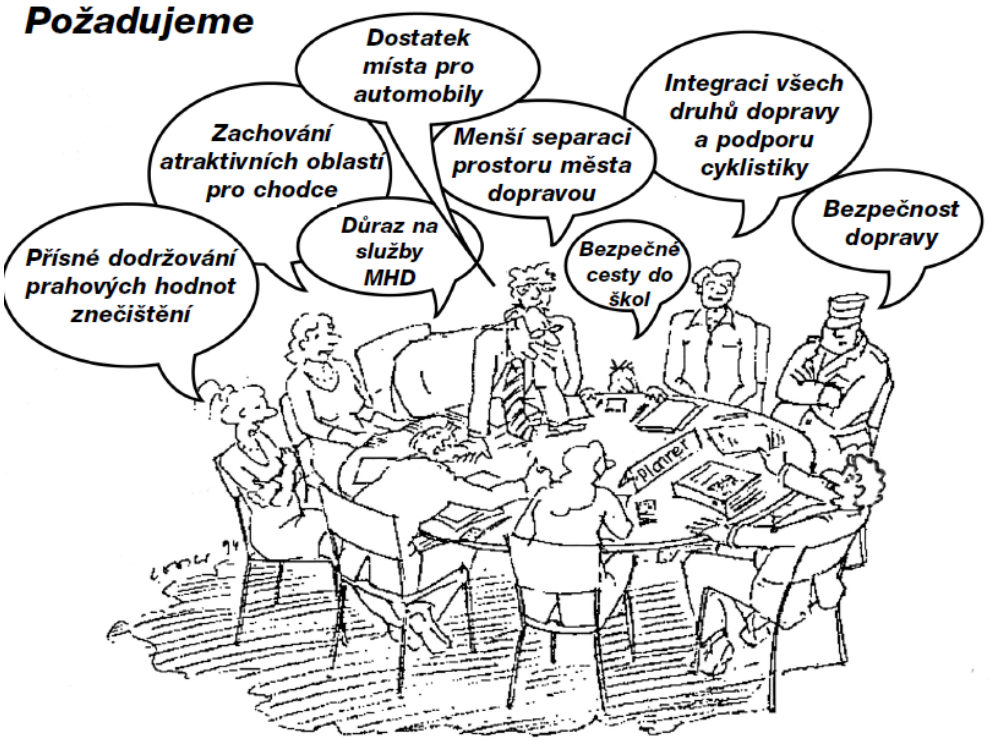
ŘSD plynulost dopravy;

Správa a údržba silnic bezproblémovou údržbu, tudíž podporuje větší šířky jízdních pruhů a minimum zklidňovacích opatření;

projektant moderní zklidňovací opatření;

zástupce Policie má konzervativní přístup a požaduje naprosté dodržení technických norem;

některá zájmová sdružení jsou proti celému projektu, zatímco jiné skupiny naopak požadují jeho rozšíření.



TP 145 „Zásady pro navrhování průtahů silnic obcemi“

TP 85 „Zpomalovací prahy“

TP 103 „Pěší a obytné zóny“

TP 218 „Navrhování zón 30“

Bezpečnostní audit

Odpovídající ČSN

Města pro lidi, J. Gehl

např. Nadace Partnerství, projekt Cesty městy…

de lawei

Děkuji vám za pozornost!

Kontaktní informace:

Petr Pokorný

Petr.pokorny@cdv.cz

+420 **724 767 068**

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Líšeňská 33a, 636 00 Brno

telefon: **+420 549 429 366**
email: **cdv@cdv.cz**

www.cdv.cz

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU