

Měly by rychlost aut v obcích snižovat především stavební úpravy komunikací?

06.08.2014



Ano

Za posledních 25 let vzrostl v Praze stupeň motorizace o 95 % a dopravní výkony pak dokonce o 200 %. Stavebně-technický stav většiny komunikací neodpovídá tomu, že se dnes v ulicích pohybují násobky vozidel i chodců oproti době, kdy byly stavěny, a dochází logicky i k podstatně většímu množství konfliktních situací. Bohužel se k tomu přidává i absence ochoty respektovat daná pravidla a úcty jednoho k druhému. Denně jsem svědkem desítek případů vozidel řítících se nepovolenou rychlostí, vozidel parkujících na chodnících či přechodech pro chodce, ale i chodců vstupujících bez rozmyslu do vozovky v podstatě kdekoli nebo cyklistů jezdících bezohledně po chodníku. Často také slýchávám nářky na policii, která „šikanuje“ řidiče, který jel místo padesátkou „jen“ šedesát. Takovým lidem doporučuji zajímat se o to, jak fatální důsledky má takové překročení rychlosti při kolizi s chodcem. Ze své pozice mohu buď krčit rameny a odkazovat na dozor policie nebo hledat možná řešení. Tím nejúčinnějším jsou stavební úpravy, které reagují na konkrétní problém a fyzicky zamezí výše uvedeným problémům. Na podporu svého názoru mohu uvést, že platná norma pro projektování pozemních komunikací, již s oněmi stavebními úpravami (dělicí ostrůvky, zvýšené prahy atd.) pracuje jako s běžným standardem. A snad i díky těmto postupně přijímaným opatřením došlo v Praze ke snížení počtu dopravních nehod z cca 40 000 za rok 2000 až na loňských cca 18 500 a počet obětí těchto nehod klesl z 80 na 29. Myslím, že to za to stojí.

Martin Vančura

vedoucí Odboru dopravy Úřadu městské části Praha 3

Ne

Na takto kladenou otázku není snadné odpovědět, zda ANO či NE. Chápu ji tak, že se jedná o dodatečné stavební úpravy, které mají řešit zvýšení bezpečnosti, resp. ovlivňovat možné konfliktní situace mezi účastníky silničního provozu.

Bezpečnost na pozemních komunikacích by měla být řešena už v projektové přípravě. Již v samotném návrhu projektu by se mělo předcházet vzniku konfliktních situací, měly by být využívány dopravně-inženýrské, psychologické, ale i stavební prvky, které by zvýšily bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Existuje i proces bezpečnostního auditu, který má za úkol posuzovat bezpečnostní stránku projektů, vyhledávat nebezpečné situace a řešit jejich předrealizační fázi. Samostatnou kapitolou bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je prevence. Prevence v chování řidičů, ale i dalších účastníků silničního provozu. Ať už se jedná o mediální akce typu „Nemyslíš, zaplatíš“, nebo výchovu dětí ve školách a školkách. Z těchto důvodů musíme předcházet nebezpečným situacím na pozemních komunikacích již v projektové fázi, klást důraz na dodržování pravidel silničního provozu a dodatečnými stavebními úpravami řešit nevyhovující stávající stav. Je nutné si uvědomit, že zklidňování provozu nepřináší jen pozitiva, ale může v místech aplikace zvýšit hlukovou zátěž, zvýšit množství produkovaných exhalací nebo zvýšit dynamické účinky na okolní zástavbu. Dále pak může být ovlivněna kapacita komunikací, která bez dalších opatření přinese spíše negativa ve smyslu vzniku kongescí, zvýšení hluku a exhalací.

Petr Mondschein

vedoucí silniční laboratoře, Fakulta stavební, ČVUT v Praze