

OBSAH

Obsah	1
KLÍČOVÁ DATA	2
ZÁSADNÍ Rozpory s platnými technickými předpisy	3
Ostatní závady	12

OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA U KORUNY V HRADCI KRÁLOVÉ

Ing. Pavel Řehák, 2015

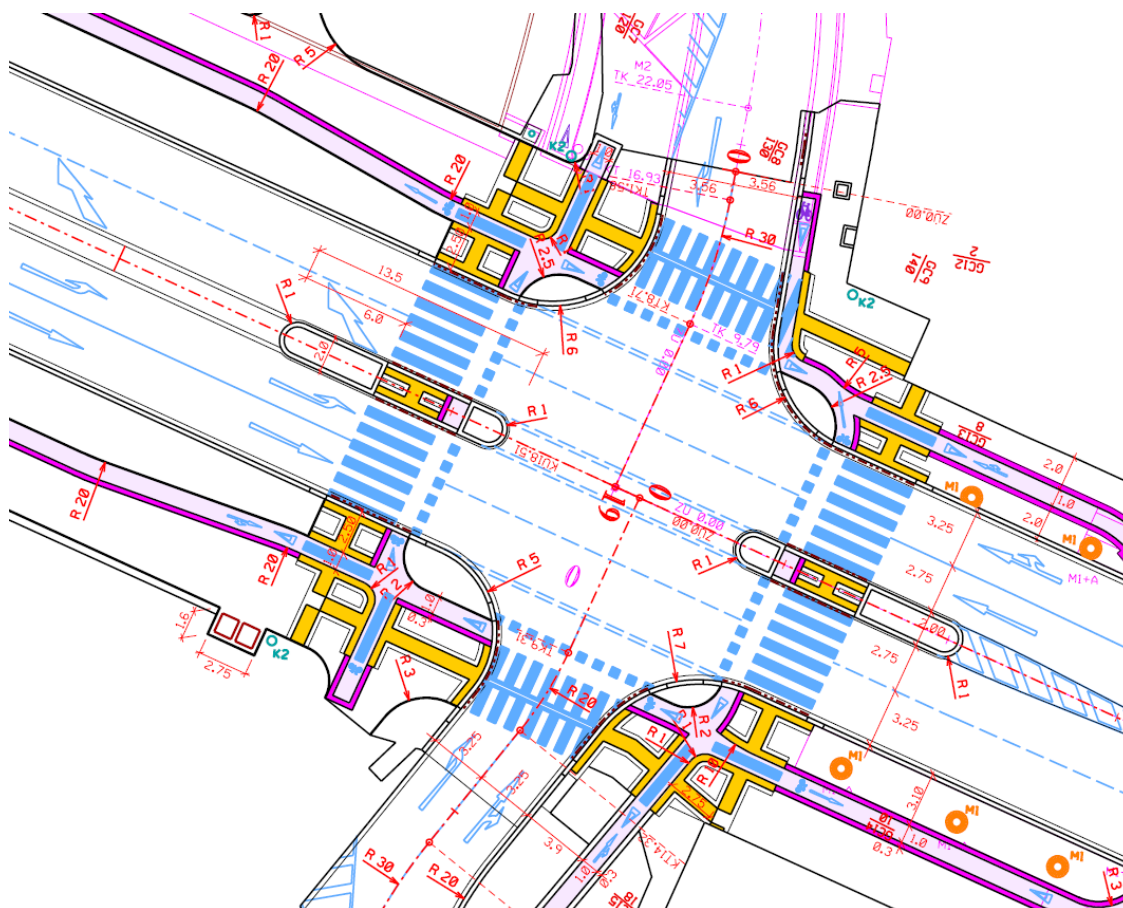
Tento dokument popisuje vybrané rozpory projektu přestavby křižovatky vzhledem ke splnění platných norem z pohledu pohybu cyklistů a chodců. Neposuzuje celkové koncepční řešení nemotorové dopravy v řešeném území. Některé níže uvedené závady jsou zmíněny i v dopravně bezpečnostním auditu, který byl na křižovatku zpracován v roce 2010.

KLÍČOVÁ DATA

Územní rozhodnutí pro křižovatku Koruna nabylo právní moci v roce 2007, stavební povolení bylo získáno v roce 2010. Zdroj: <http://www.top09hk.cz/?p=2828>

ZÁSADNÍ ROZPORY S PLATNÝMI TECHNICKÝMI PŘEDPISY**1. NEPŘÍPUSTNÉ VEDENÍ PŘECHODU PŘES 2 STEJNOSMĚRNÉ JÍZDNÍ PRUHY**

V místě přechodu pro chodce může být pouze jeden jízdní pruh přímo.



Dle ČSN 736110: 2006:

10.1.3.3 Přechody pro chodce bez řízení světelnou signalizací se mohou navrhovat jen přes dva protisměrné jízdní pruhy (přes dvoupruhovou obousměrnou komunikaci). Přechod pro chodce přes dva jízdní pruhy před křižovatkou, z nichž jeden je pro odbočování vlevo/vpravo se připouští. Na nově navrhova-

Dle ČSN 736110 Z1:2010:

10.1.3.3 Přechody pro chodce bez řízení světelnou signalizací

10.1.3.3.1 Přechody pro chodce bez řízení světelnou signalizací se mohou navrhovat jen přes dva protisměrné jízdní pruhy (přes dvoupruhovou obousměrnou komunikaci). Přechod pro chodce přes dva jízdní pruhy před křižovatkou, z nichž jeden je pro odbočování vlevo/vpravo se připouští.

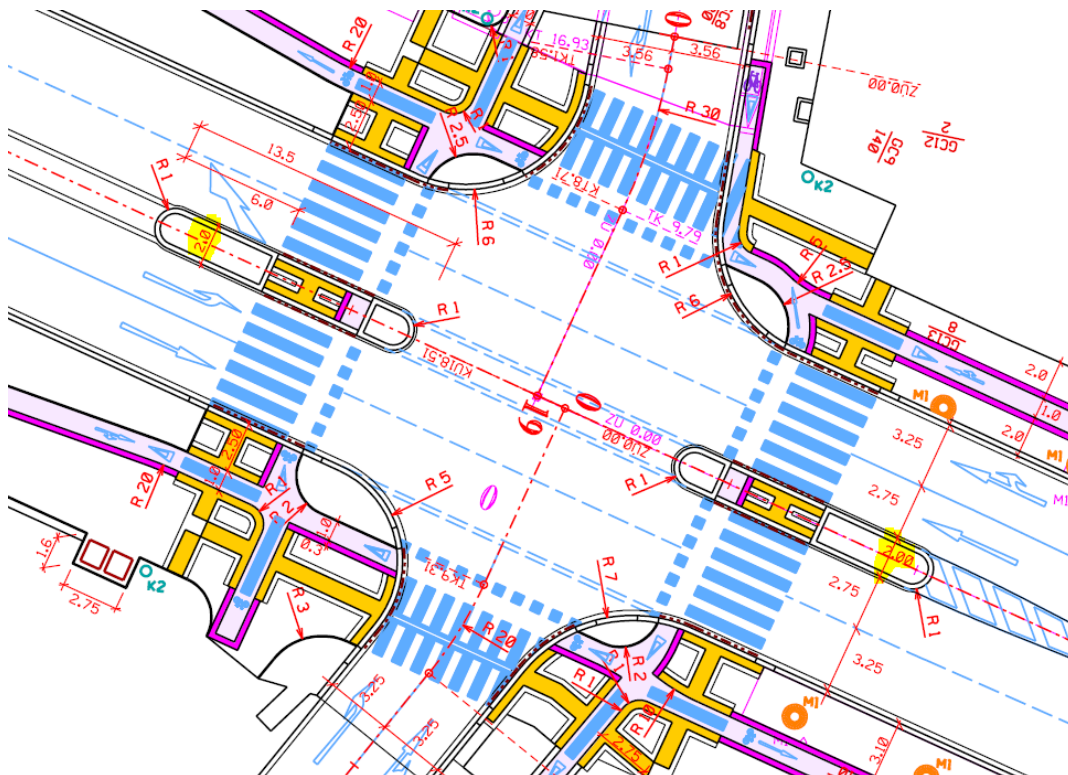
10.1.3.4 Přechody pro chodce řízené světelnou signalizací (signalizované přechody)

10.1.3.4.1 Přechody pro chodce přes dva nebo více stejnosměrných jízdních pruhů mají být řízené světelnou signalizací. Signalizované přechody v úseku mezi křižovatkami se mají zapojit do koordinace a je vhodné užít poptávkového řízení.

Riziko sražení chodce na přechodu vozidlem. V případě, že řidič v jednom pruhu zastaví, řidič jedoucí v druhém pruhu nevidí přes první vozidlo chodce. To je důvod, proč norma takové řešení neumožňuje. Zde je riziko umocněno tím, že jsou 2 přechody v krátké vzdálenosti od sebe, tj. řidič neočekává druhý přechod tak blízko prvního. Za přechody směrem k okružní křižovatce navíc dochází ke sloučení 2 pruhů do jednoho, je zvýšené riziko, že řidič bude při jízdě přes přechody kontrolovat vozidla okolo sebe ve zpětných zrcátkách, aby se mohl zařadit z levého do pravého pruhu, a menší pozornost bude věnovat chodcům.

2. ŠÍŘKA DĚLÍČÍHO / OCHRANNÉHO OSTRŮVKU PŘECHODU PRO CHODCE

V místě křižovatky mohou být dopravní ostrůvky standardní šířky min. 3,0 m. Zde nejsou odůvodnitelné stísněné podmínky křižovatky. Ostrůvky jsou navrženy v nedostatečné šířce 2,0 m.

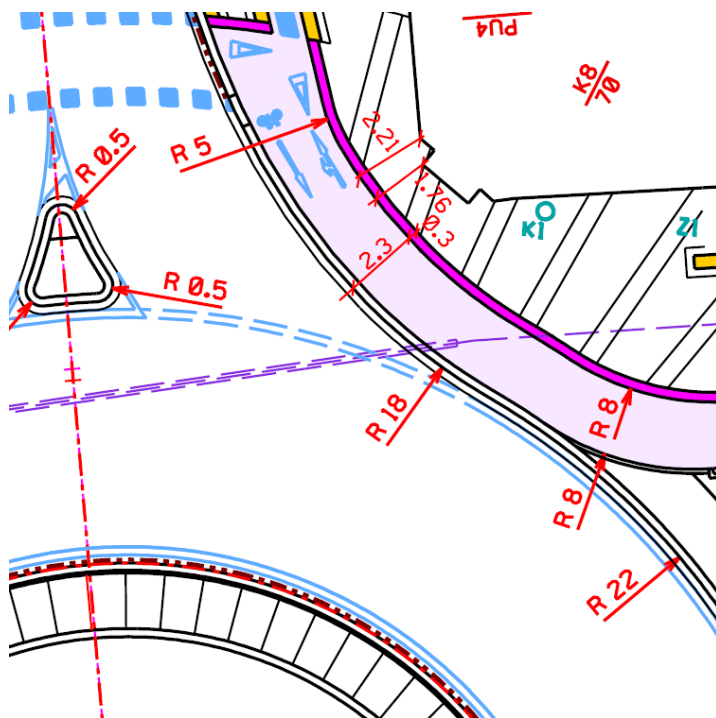


Dle ČSN 736110 Z1:2010:

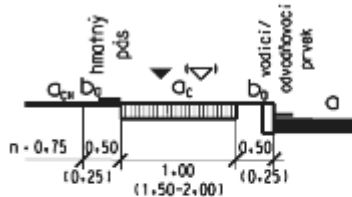
10.1.3.3.7 Při rekonstrukci komunikací se šířkou mezi obrubami $\geq 8,50$ m, má být přechod pro chodce rozdělen dělicím/ochranným ostrůvkem nebo středním dělicím pásem, což je v tomto případě vhodnější než zúžení jízdního pásu. Pokud k jízdním pruhům přiléhají parkovací pruhy/pásky, je vhodné vymezit možnosti parkování pomocí vysazených chodníkových ploch. Šířka ostrůvku/středního dělicího pásu má být 2,50 m až 3,00 m. Ve stísněných podmínkách je možné šířku snížit na 2,00 m, v odůvodněných případech ve stísněných podmínkách současného stavu a na komunikacích s nízkou intenzitou dopravy na 1,75 m případně až na 1,50 m (viz 7.5.3). V celé šířce přechodu se dělicí ostrůvek/pás přeruší. Zvýšená čela ostrůvků v obrubách o výšce 0,20 m se vybaví výstražným dopravním značením a/nebo zařízením podle zvláštního předpisu ^{5),14)} a eventuálně doplní zařízením pro ochranu chodců (viz 15.2.4.1.2).

Ostrůvky šířky 2,0 m jsou úzké, jsou umožněny pouze ve stísněných podmínkách, což není případ této křižovatky.

3. NEDOSTATEČNÁ ŠÍŘKA OBOUSMĚRNÉ STEZKY PRO CYKLISTY - 2,3M VČ. BEZPEČNOSTNÍCH ODSTUPŮ



ČSN736110 z roku 2006:



Obrázek 58 –
Jednosměrný pruh/pás pro cyklisty
v přidruženém prostoru vedle
pruhu/pásu pro chodce

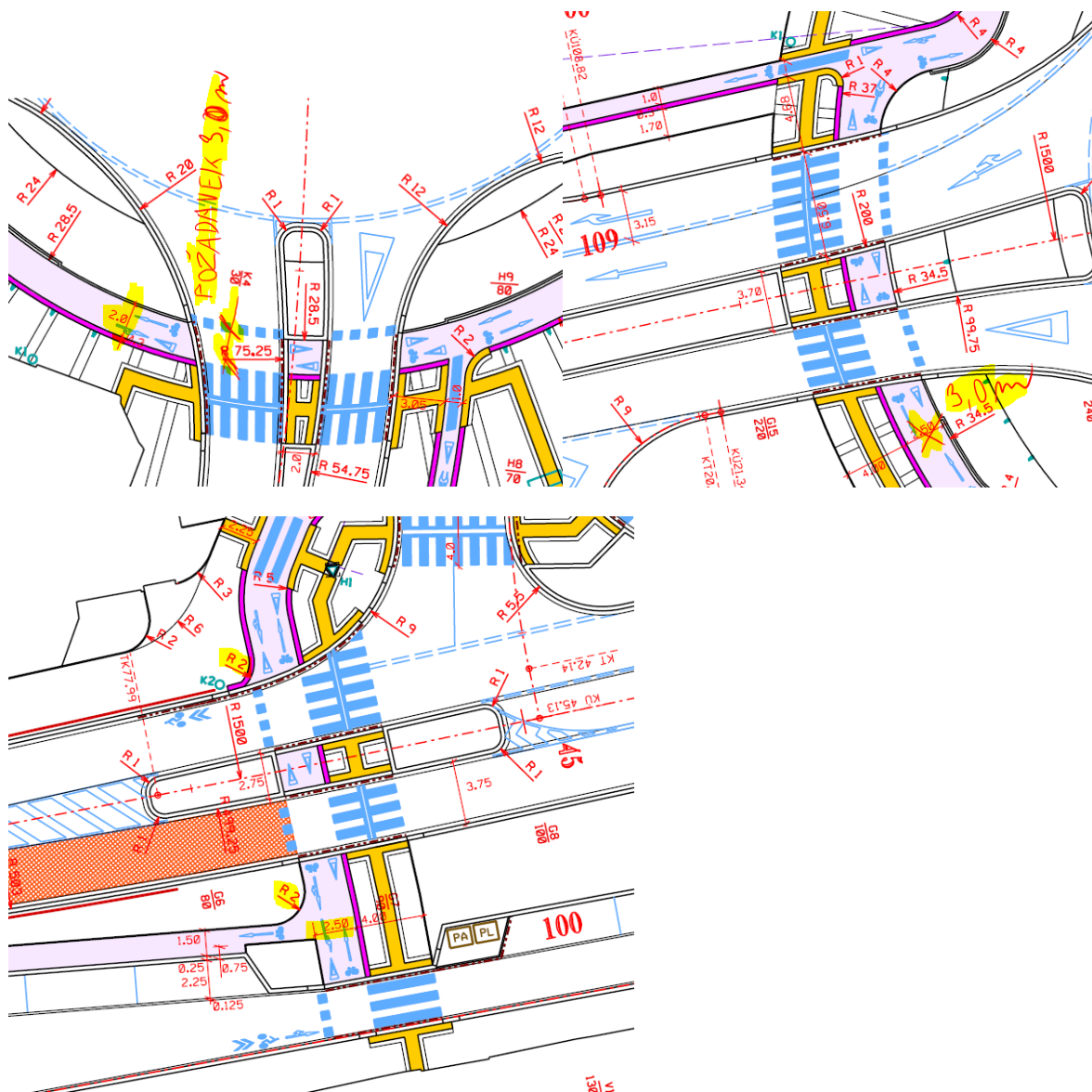
10.4.6 Příklady typů a šířkového uspořádání pruhů/pásů pro cyklistickou dopravu jsou uvedeny na obrázcích 57 – 70

POZNÁMKY (k obrázkům 57 – 70):

- do celkové šířky pásu pro chodce se započítává bezpečnostní odstup spolu s hmatným pásem podle zvláštního předpisu;⁶⁾
- ve stisnutých podmínkách a při návrhové/dovolené rychlosti motorových vozidel do 30 km/h se šířka bezpečnostního odstupu snižuje z 0,50 m na 0,25 m (hodnota v závorce);
- šířka jízdního pruhu pro cyklisty se může v odůvodněných případech (v zájmu zvýšeného komfortu pohybu cyklistů a umožnění předjíždění) zvětšit z šířky 1,00 m na 1,50 m až 2,00 m (hodnota v závorce);
- v odůvodněných případech se může v přidruženém prostoru navrhnout místo jednosměrného pruhu pro cyklisty obousměrný pás o nejmenší šířce 2,50 m;

Nedodržením bezpečnostního odstupu vzniká riziko kolizí mezi vozidly (zejména rozměrnými – autobusy, trolejbusy, nákladní vozidla) jedoucími po okružním pásu a protisměrně jedoucími cyklisty v případě, že v protisměru cyklisty pojede druhý cyklista. Riziko kolizí mezi chodci a cyklisty ve zúženém profilu a při výstupu z budovy na rohu ulic Gočárova a Puškinova.

4. NEDOSTATEČNÁ ŠÍŘKA PŘEJEZDU PRO CYKLISTY



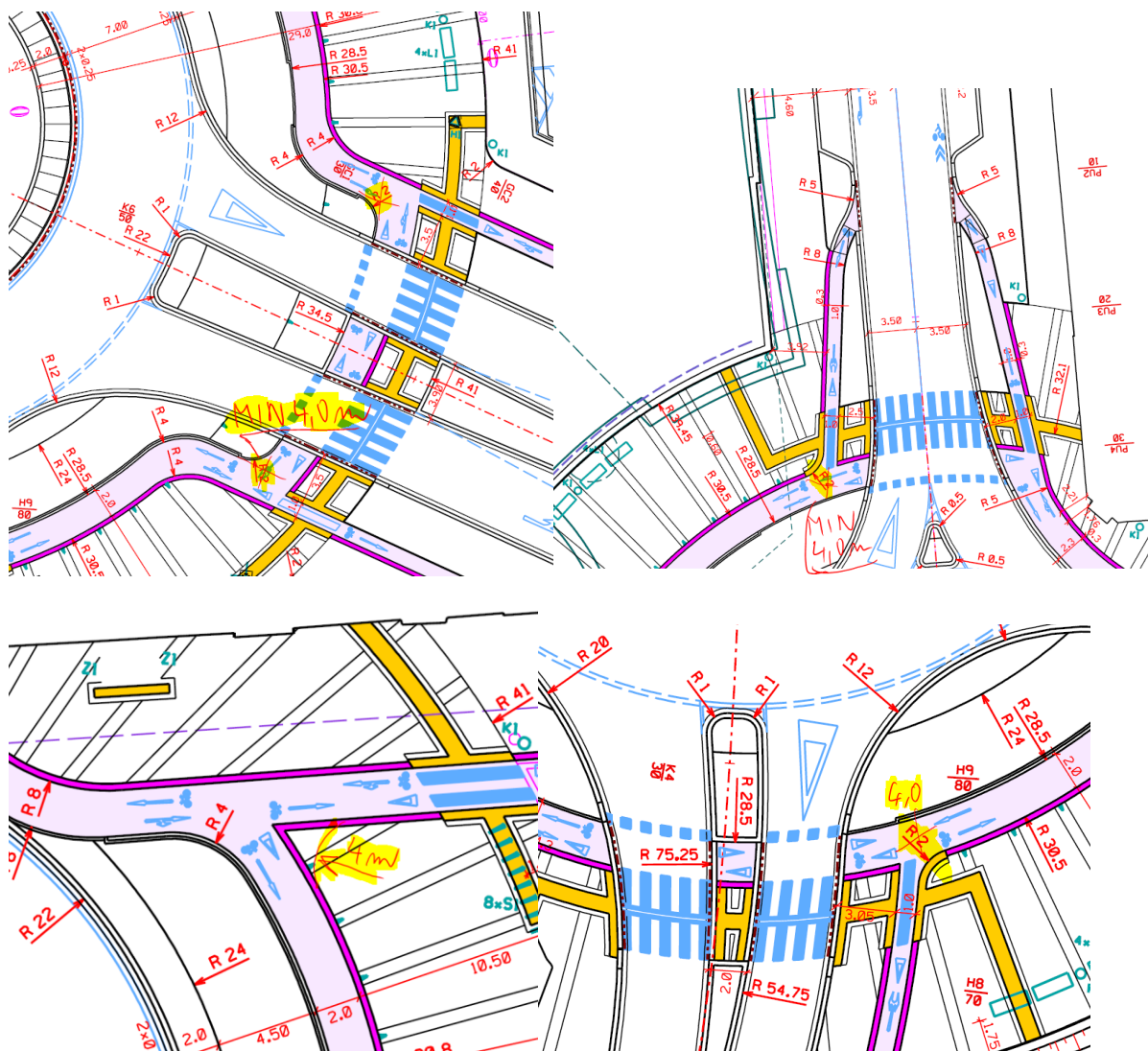
Dle TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích:

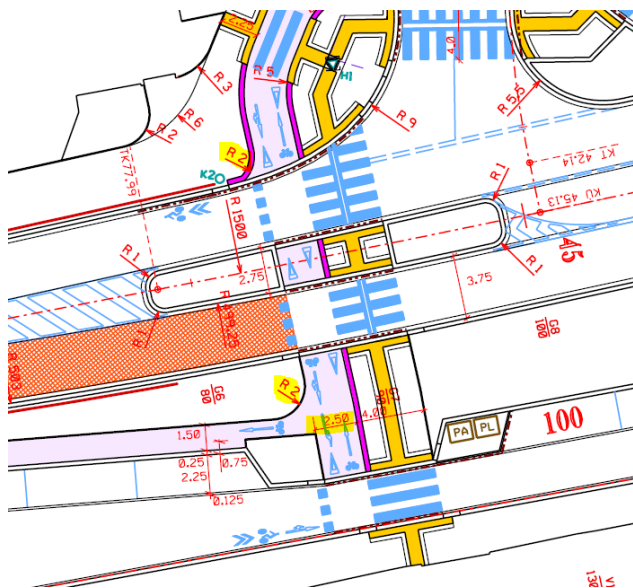
13.1 Přejezd pro cyklisty (č. V 8a)

Značkou č. V 8a se vyznačuje plocha určená pro přeježdění cyklistů přes pozemní komunikaci. Značkou č. V 8a se zejména vyznačuje pokračování cyklistické stezky při křížení s jinou pozemní komunikací. Šířka přejezdu pro cyklisty se stanovuje s ohledem na intenzitu cyklistického provozu. V obci je min. šířka 1,8 m pro jednosměrný provoz a 3,0 m pro obousměrný provoz cyklistů. Mimo obec je min. šířka přejezdu 4,0 m.

Šířka přejezdu pro cyklisty s obousměrným provozem je navržena pouze 2,0 m či 2,5 m místo požadované minimální šířky 3,0 m.

5. NEDOSTATEČNÉ POLOMĚRY SMĚROVÝCH OBLOUKŮ STEZKY PRO CYKLISTY





10.4.4.3 Nejmenší poloměry oblouků a rozšíření jízdních pruhů pro cyklisty ve směrových obloucích se navrhuje podle tabulky 27. Doporučuje se používat poloměry vnitřního okraje pruhu větší než 8 m, v křižovatkách nejméně 4 m, u samostatných stezek se doporučuje 20 m.

Návrhová rychlost km/h	Poloměr oblouku v m	Rozšíření v m
10	2,5	0,5
15	4,5	0,5
20	8,0	0,5
25	14,0	0,25
30	22,0	–

10

Dle ČSN 736110: 2006:

Dle ČSN 736110 Z1: 2010:

Článek 10.1.4.1, první věta, se ruší a nahrazuje tímto zněním:

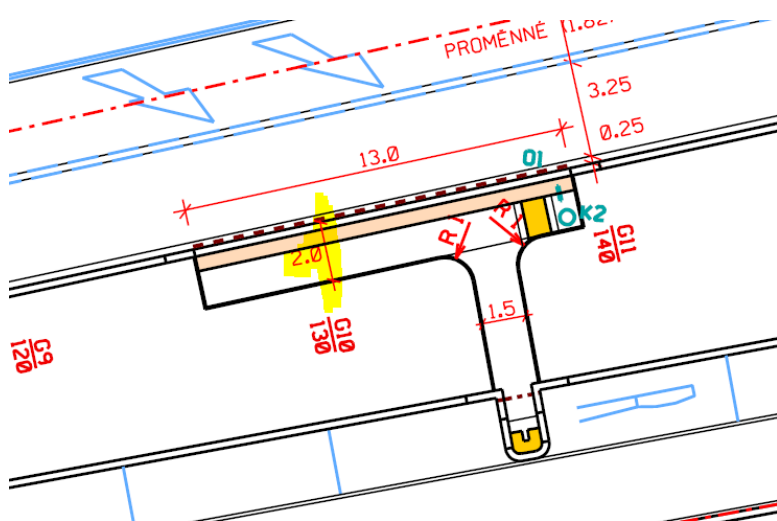
Přechody pro chodce se navrhuji v úsecích komunikací, ve kterých lze zajistit jejich včasnou rozlišitelnost pro řidiče vozidla; u míst pro přecházení / přechodů pro chodce musí být zajištěn dostatečný pohledový vztah mezi chodcem a řidičem.

Vjezd na parkoviště mezi Gočárovou třídou a Zamenhofovou ulicí je řešen tak, že umožňuje odbočení vozidel přes přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty ve vysoké rychlosti. Chodci i cyklisté pohybující se směrem k podjezdu budou mít vozidla za zády.

OSTATNÍ ZÁVADY

7. ŠÍŘKA NÁSTUPIŠTĚ

Šířka nástupiště se doporučuje 2,5 m. Zde nejsou stísněné podmínky pro návrh nástupiště šířky 2,0 m.



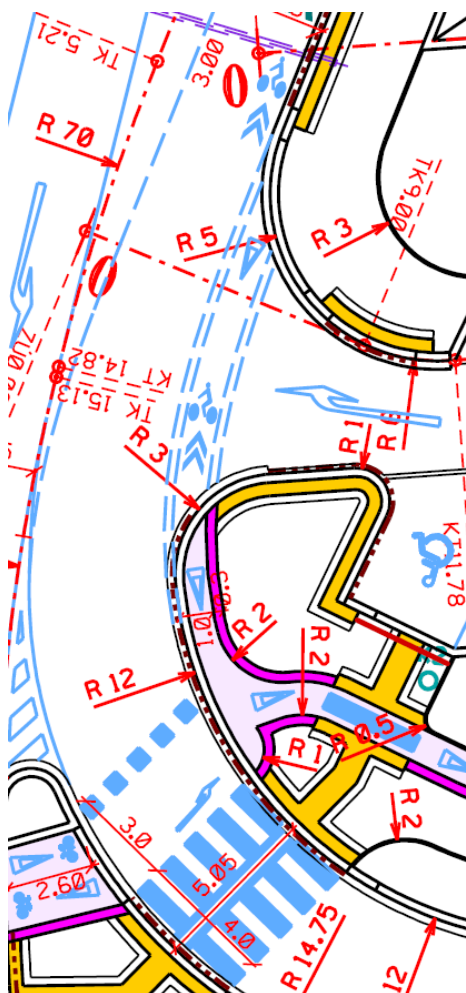
Dle ČSN 736425-1: 2007:

6.2.2.5 Šířka nástupiště musí být taková, aby umožňovala bezpečný pohyb cestujících. Vychází se přitom z průměrného obratu cestujících na zastávce. **Nejmenší volná šířka nástupiště** (od nástupní hrany na protější hranu nástupiště, popř. po okraj zábradlí) je 2,20 m (doporučuje se 2,50 m), **ve stísněných podmínkách** intravilánu 1,70 m (doporučuje se 2,00 m). V odůvodněných případech u silnice podle článku 6.1.2.5 bodu d) se připouští i šířka 1,00 m, tam kde se neočekává nastupování a vystupování osob na vozíku nebo osob s kočárky. Podle místních podmínek (např. při malé intenzitě nastupujících a vystupujících) se mohou navrhnout i nezvýšená nástupiště.

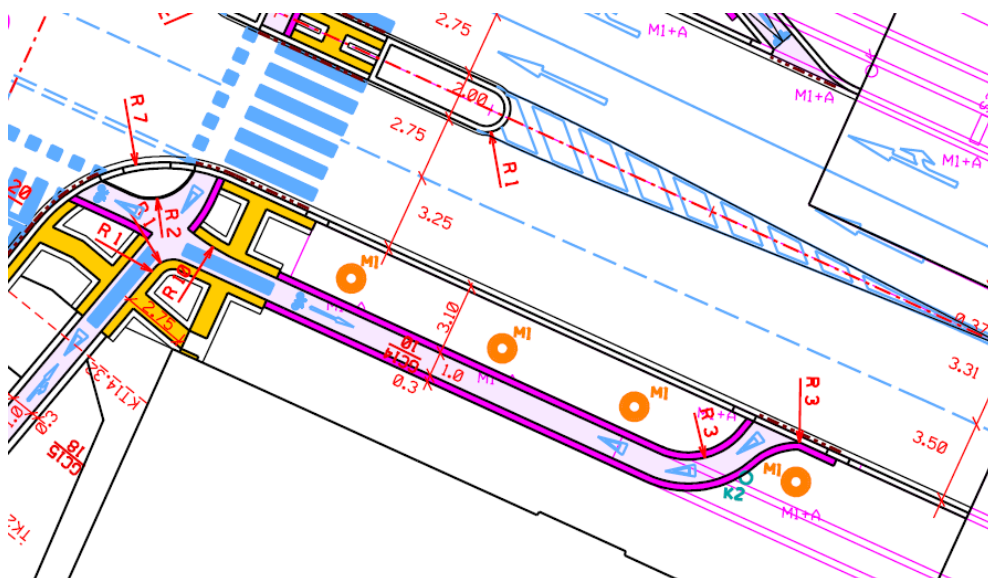
Pokud to šířka nástupiště umožňuje, musí být ve vzdálenosti přibližně 3,00 m od nástupní hrany zastávky funkční přirozená vodící linie pro nevidomé a slabozraké. Její vlastnosti a šířku volného prostoru podél této linie směrem do nástupiště, stanoví zvláštní předpis²⁾. V odůvodněných případech je možné přirozenou vodící linii nahradit signálním pásem²⁾. Nástupiště na ostrůvcích v jízdním pásu musí mít vodící linii vytvořenou ze zábradlí se zarážkou pro slepeckou hůl nad pochozí plochou (viz příloha D). Tato zarážka je rovněž ochranou proti nárazu nebo podjetí osobou na vozíku.

Nejsou stísněné podmínky pro návrh nástupiště v šířce 2,0m.

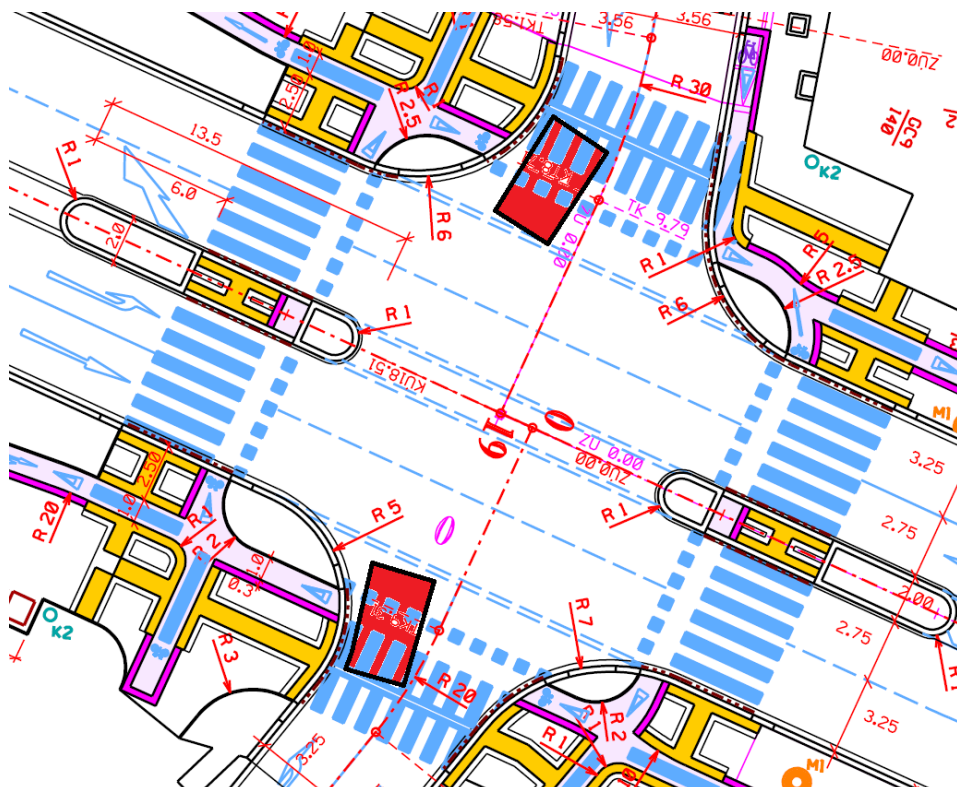
8. CYKLISTICKÝ PRUH BEZ BEZPEČNOSTNÍHO ODSTUPU A JEHO NELOGICKÉ UKONČENÍ DO OBRUBNÍKU



Vedle cyklistického pruhu není navržen bezpečnostní odstup 0,5m, cyklisté jsou navedeni vodorovným značením na chodník, přestože dále na vozovce směrem k nádraží je vyznačen cyklopietokoridor.

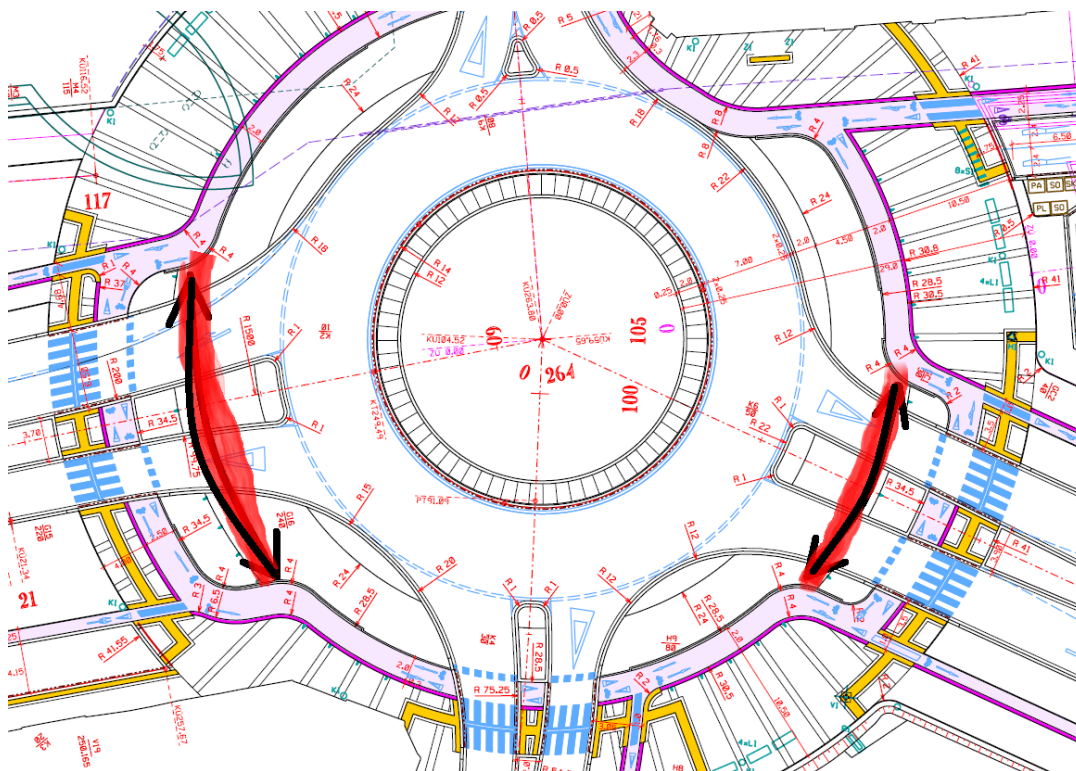
9. MOŽNÉ PŘEKÁŽKY V ROZHLEDOVÝCH POLÍCH PŘI NAPOJENÍ CYKLISTICKÉ STEZKY DO VOZOVKY

10. VOZIDLA BLOKUJÍCÍ PROVOZ CYKLISTŮ



Vozidla čekající na odbočení např. z Horovy ulice na Gočárovu budou stát na přejezdu pro cyklisty a znemožní průjezd cyklistům jedoucím po Gočárově třídě. Cyklisté ztratí právo přednosti v jízdě.

11. ODSAZENÍ PŘEJEZDŮ PRO CYKLISTY OD OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKY



Steza pro cyklisty netvoří kruh okolo středového ostrůvku, ale přejezdy přes ramena Gočárový třídy jsou odsazeny. Cyklisté tak budou muset vykonávat složité manévry před vjetím na vozovku. Hrozí kolize s protijedoucími cyklisty a odvedení pozornosti cyklistů od sledování dopravy na sledování trasy stezky. Vzhledem k velké vzdálenosti přejezdů a přechodů od okružní křižovatky budou vozidla vyjíždějící z okružního pásu křížit trasy nemotorové dopravy ve vyšší rychlosti.