

„PROJEKT SDRUŽENÍ ZELENÝ KRUH“

**BEZPEČNÁ CESTA DO ŠKOLY
ZÁKLADNÍ ŠKOLA V BELGICKÉ ULICI**

Na žádost Venduly Marákové ze sdružení Zelený kruh zpracoval:

Ing. Zbyněk Laube

září 2002

BEZPEČNÁ CESTA DO ŠKOLY – ZŠ BELGICKÁ

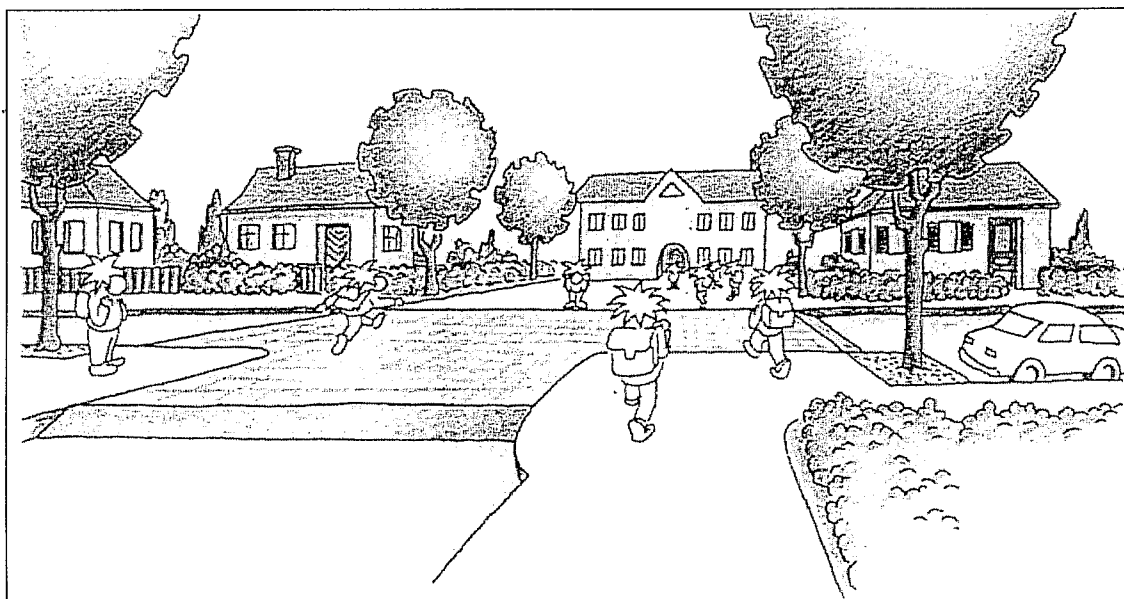
ÚVOD

Tento materiál byl vypracován na žádost Venduly Marákové z občanského združení Zelený kruh v rámci programu Bezpečná cesta do školy.

Program Bezpečná cesta do školy vznikl v Rakousku a jeho cílem je upozornit zodpovědné činitele na dopravní problémy týkající se bezpečnosti silničního provozu se kterými se žáci škol setkávají při svých cestách do škol a iniciovat řešení těchto problémů. V pražských podmínkách je příklad ZŠ Belgická prvním a představuje pilotní projekt, který vychází z rakouských zkušeností. Žáci základní školy v Belgické ulici byli v červnu tohoto roku osloveni, aby označili dopravní problémy se kterými se při cestě do školy setkávají. Předložený materiál je syntézou připomínek žáků k dopravní situaci na Praze 2 a nabízí v různých úrovních jejich řešení, která je třeba v dalších stupních zpracovat v příslušné podrobnosti.

Jistě se ve sledované oblasti najdou další místa, která by stála za pozornost, nicméně je třeba zdůraznit, že žáci základní školy vzhledem ke svému věku a zkušenostem označili mnohá místa, která vytváří vážné dopravní problémy vzhledem k bezpečnosti silničního provozu.

Struktura předloženého dokumentu obsahuje nejprve popis každého místa, definici dopravního problému tak jak jej specifikovali žáci (subjektivní závady), definici dopravního problému dle prohlídky místa a rozboru dopravní nehodovosti (objektivní závady) a doporučení úprav resp. řešení problému (doporučení). V závěru je tabulka shrnující komplexně všechny lokality a plán s lokalizací řešených míst.



Výsledky mapování cest do školy – ZŠ Belgická

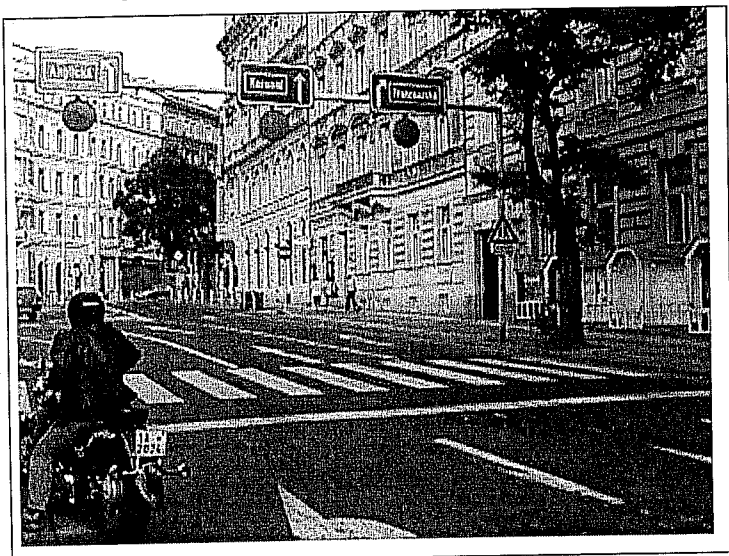
(zpracováno dle podle materiálu poskytnutého Vendulou Marákovou)

Nebezpečná či problémová místa, jak je označili žáci základní školy (pořadí nemá vliv na závažnost lokality):

1. přechod pro chodce na Rumunské ulici (v blízkosti ústí Americké ulice)
2. přechody na ulicích Sokolská, Legerova/ Jugoslávská – náměstí I.P.Pavlova
3. křižovatka Londýnská/ Jugoslávská
4. křižovatka Bělehradská/ Jugoslávská
5. Belgická ulice
6. křižovatka Bělehradská/ Bruselská
7. náměstí Míru
8. křižovatka Americká/ Uruguayská
9. zastávka tramvaje Krymská ve směru nám. Míru
- 10.+11. křižovatka Rumunská/ Belgická
12. křižovatka Francouzská/ Budečská
13. křižovatka Korunní/ Blanická

1. Přechod na Rumunské ulici (v blízkosti ústí Americké)

Tento přechod pro chodce se nachází v jihovýchodní části náměstí Míru (viz. obr. 1) na Rumunské ulici. Přechod navazuje na oblíbenou pěší trasu směřující z tramvajových zastávek do ulice Americké, Uruguayské a dále. Jedná se o neřízený přechod přes 3 jízdní pruhy o celkové šířce cca 11m. Přechod je dostatečně a správně vyznačen svislým dopravním značením.



obr. 1

Nejbližší další přechod pro chodce – řízený – se nachází na křižovatce Francouzská/ Rumunská – tento přechod je ovšem využíván převážně pouze chodci směřujícími do ulice Francouzské. Na opačnou stranu se nejbližší přechod – řízený – nachází na křižovatce Rumunská/ Belgická. Přechod přes Rumunskou v tomto místě ovšem není přímý a chodci musí nejprve přejít přes Belgickou ulici a teprve potom přes Rumunskou.

Subjektivní závady: na přechodu chybí semafor, většina lidí od tramvaje míří právě na tento přechod (auta často pouští chodce pouze v některých pruzích a chodce tak ohrožují).

Objektivní závady: přechod je skutečně velmi oblíbený, neboť chodcům nabízí nejkratší možnou trasu k Rumunské ulici od tramvajových zastávek – vzhledem k nejbližším přechodům pro chodce na křižovatkách Rumunská/ Belgická resp. Rumunská/ Francouzská. Nejlépe o závažnosti dopravních problémů vypovídají statistiky dopravního inspektorátu Policie ČR z nichž vyplývá, že v roce 2001 se na sledovaném přechodu staly celkem tři osobní dopravní nehody. Rozbor je uveden v tabulce 1.

poř. číslo	datum	hodina	hlavní příčina	následky	stav chodce	chování chodce	situace v místě nehody
1.	7.6.01 čtvrtek	19:00	Nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu	1 x LZ muž	dobrý	správné, přiměřené	přecházení po vyznačeném přechodu
2.	30.8.01 čtvrtek	17:00	Nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu	1 x LZ dítě	dobrý	správné, přiměřené	přecházení po vyznačeném přechodu
3.	26.11.01 pondělí	7:00	Nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu	1 x LZ žena	dobrý	správné, přiměřené	přecházení po vyznačeném přechodu

tabulka 1.

Přechod přes Rumunskou komplikuje především skutečnost, že chodci musí přecházet přes 3 jízdní pruhy (v jednom směru) a běžně se stává, že řidič jedoucí v přilehlém jízdním pruhu chodce pustí nicméně řidiči v dalších pruzích již nikoliv – s tím je spojené i prudké brždění řidičů a zvýšené riziko možnosti dopravní nehody v důsledku najetí vozidel zezadu!

Doporučení. Řešením situace mohou být v zásadě dvě možnosti. Preferovanou možností je řízení přechodu světelnou signalizací s možností liniové koordinace s přilehlými světelně řízenými křižovatkami. Druhou možností, zdůrazňuji méně vhodnou, je přechod zrušit a s ním i chodník vedoucí k přechodu, přecházení zamezit zábradlím a směřovat chodce k přechodu na křižovatce především Rumunská/ Belgická a zároveň zkvalitnit navazující pěší trasy z náměstí Míru (což se částečně děje v rámci probíhající rekonstrukce náměstí Míru).

2. Přechody na ulicích Sokolská, Legerova/ Jugoslávská – náměstí I.P.Pavlova

Tyto přechody pro chodce se nachází na velmi exponovaném místě, kde z hlediska vysokého dopravního významu křižujících se komunikací lze jen velmi těžko přijmout opatření, která by situaci mohla radikálně zlepšit. Na druhé straně vysoké koncentrace chodců v důsledku blízkosti stanice metra I.P. Pavlova a zároveň tramvajové zastávky situaci značně komplikují. Dle žáků základní školy byly jako problémové označeny přechody pro chodce na Sokolské, Legerově a přechod přes Jugoslávskou v prostoru tramvajové zastávky I.P.Pavlova.

Subjektivní závady: *krátké intervaly signálu volno pro chodce na přechodech pro chodce přes magistrálu.*

Objektivní závady: z měření doby signálu volno pro chodce na místě vyplývá, že je nastaven tak, aby vzhledem k signálnímu plánu byl umožněn bezkolizní přechod chodců, ale zároveň aby křižovatkou projelo co možná nejvíce vozidel (denní zátěž na Sokolské dosahuje cca 40 000 vozidel/ den a v Legerově až 47 000 vozidel/ den). Vzhledem ke kritickým mezičasům mezi vyklizujícími a najíždějícími signálními skupinami je toto bezpečně zajištěno. Naopak zajímavý je pohled do statistik dopravní nehodovosti za rok 2001. V tabulce 2 je uvedena jediná osobní nehoda, která se stala na přechodu přes Sokolskou ulici. V tabulce 3 pak osobní nehody, které se udály na přechodu přes Legerovu a v tabulce 4 osobní nehody z prostoru zastávky I.P. Pavlova.

Tabulka 2 – na přechodu přes Sokolskou došlo v roce 2001 k pouze 1 osobní dopravní nehodě a to ještě v situaci, kdy chodce-žena byla pod vlivem alkoholu – z toho lze usuzovat, že v tomto místě se situace jako obzvláště kritická nejeví.

Tabulka 3 – na přechodu přes Legerovu došlo v roce 2001 ke 4 osobním dopravním nehodám. Je důležité zdůraznit, že řidič byl viníkem dopravní nehody označen pouze v jednom případě. Významný faktor zde sehrává nepozornost chodců a jejich nedodržování dopravních předpisů.

Tabulka 4 – v blízkosti tramvajové zastávky I. P. Pavlova v roce 2001 došlo k 6ti osobním dopravním nehodám. Ačkoliv ani v jednom z případů nebyl řidič označen viníkem, tak nelze tvrdit, že chodci jsou jednoznačně na vině dopravních nehod. Ve zmíněném prostoru – Jugoslávská ulice/ zast. I. P.

Pavlova chodci výrazně převažují nad automobily. Opticky se prostor jeví jako pěší zóna a chodci k tomu tak také často přistupují – velmi obvyklý je pohyb mimo přechody popř. náhlé vstoupení do vozovky. Jistě by stálo za zvážení upravit prostor ve smyslu větší preference pěších před automobily (např. zamezení průjezdu Lublaňskou) a případně zvážit zřízení omezené pěší zóny.

poř. číslo	datum	hodina	hlavní příčina	následky	stav chodce	chování chodce	situace v místě nehody
1.	11.7.01 středa	5:25	nezaviněná řidičem	žena, bez zranění	pod vlivem alkoh.	zmatené, zbrklé	přecházení mimo přechod

tabulka 2.

poř. číslo	datum	hodina	hlavní příčina	následky	stav chodce	chování chodce	situace v místě nehody
1.	24.1.01 sobota	13:55	jízda na „červené světlo“	muž, bez zranění	dobry	správné, přiměřené	vstup chodce na signál „volno“
2.	17.3.01 sobota	5:45	nezaviněná řidičem	1 x TZ muž	dobry	špatný odhad vzdál.	vstup chodce na signál „stůj“
3.	20.11.01 úterý	15:15	nezaviněná řidičem	1 x LZ muž	dobry	náhlé vstoupení do vozov.	vstup do vozov. v blízk. přech.
4.	5.12.01 středa	19:45	nezaviněná řidičem	1 x LZ žena	dobry	náraz do vozidla z boku	vstup chodce na signál „stůj“

tabulka 3.

poř. číslo	datum	hodina	hlavní příčina	následky	stav chodce	chování chodce	situace v místě nehody
1.	1.3.01 čtvrtek	12:03	nezaviněná řidičem	1 x LZ muž	dobry	náhlé vstoupení do vozov.	přecházení mimo přechod
2.	4.4.01 středa	14:36	nezaviněná řidičem	1 x LZ muž	dobry	náhlé vstoupení do vozov.	přecházení mimo přechod
3.	27.4.01 pátek	10:50	nezaviněná řidičem	1 x LZ žena	dobry	náhlé vstoupení do vozov.	jiná situace
4.	14.5.01 pondělí	15:44	nezaviněná řidičem	1 x LZ žena	dobry	žádná z uvedených	Přechod těsně před nebo za stoj. vozidlem
5.	2.11.01 pátek	6:59	nezaviněná řidičem	1 x LZ muž	dobry	žádná z uvedených	jiná situace
6.	22.11.01 čtvrtek	17:10	nezaviněná řidičem	1 x LZ dítě	dobry	náhlé vstoupení do vozov.	přecházení mimo přechod

Tabulka 4.

Doporučení. V prostoru přechodu přes Sokolskou ulici a Legerovu nelze partně provést žádné okamžité úpravy, které zlepšily situaci, neboť nikoliv řidiči, ale především chodci svou neukázněností situaci komplikují a omezení automobilové dopravy v tomto prostoru zatím nepřichází v úvahu. V okolí

zastávky I.P. Pavlova by stálo za zvážení více preferovat pěší provoz před automobily a například uzavřít Lublaňskou ulici ve směru z Legerovy a tím zjednodušit přestup z tramvají do metra.

3. Křižovatka Londýnská/ Jugoslávská

Jedná se o přechod pro chodce v místě průsečné křižovatky nacházející se na vedlejší ulici (Londýnská) viz. obr. 2. Londýnská ulice je ve směru od Rumunské jednosměrná na Jugoslávskou. Po obou stranách Londýnské jsou umístěny parkovací pruhy, které jsou velmi hojně využívány. Přechod pro chodce se nachází při samotném ústí Londýnské do Jugoslávské a jeho délka je cca 13m.



obr. 2

Subjektivní závady: žáci ZŠ označily jako hlavní dvě závady a to špatnou viditelnost chodců na přechodu a vozidla parkující v bezprostřední blízkosti přechodu a omezující tak rozhled/ viditelnost chodců.

Objektivní závady: stížnosti žáků lze označit jako důvodné, neboť vozidla skutečně parkují v těsné blízkosti přechodu a omezují tak rozhled a zároveň viditelnost chodců. Navíc (jak je zřejmé z obrázku 2) některá vozidla porušují pravidla silničního provozu tím, že parkují ještě za přechodem – v křižovatce. Zvláště ve směru k zastávce I. P. Pavlova to pro chodce znamená, že musí přejít bezmála polovinu celé délky přechodu aniž by si mohli ověřit, zda vozidlo z Londýnské přijíždí či nikoliv. Z pohledu do statistik dopravního inženýrátu Policie ČR se nepodařilo zjistit, zda došlo v minulém roce k osobní dopravní nehodě na tomto přechodu, nicméně si lze představit reálnou situaci, kdy chodec komunikaci přechází (a nemá možnost si ověřit, že vozidlo přijíždí) a zároveň se po Londýnské blíží vozidlo (jedoucí nízkou rychlostí) a potom je již pouze na rychlosti reakce chodce či řidiče, zda dokáže zabránit konfliktní situaci.

Doporučení. Nabízí se několik možností, jak situaci řešit. Na tomto místě uvádím 3 možné návrhy. První možností, představující nejmenší náklady je ponechat přechod tak je dnes, ale zrušit jedno parkovací stání na každé straně Londýnské. Na jejich místo umístit betonové bloky, které budou mít funkci vysunutí nástupních hran k přechodu, čímž se zkrátí délka přechodu a zlepší celkový rozhled. Parkování v křižovatce se ale tímto nezamezí – nicméně toto nemá přímý vliv na bezpečnost chodců,

neboť probíhá až za přechodem (a Londýnská ulice je jednosměrná). Druhou možností je zkrácení délky přechodu tak, že se fyzicky vysunou nástupní hrany chodníků a změní/ zmenší se poloměry fyzických obrub chodníků a opět se zruší jedno stání před přechodem pro zlepšení viditelnosti. Tím, že dojde ke změně poloměru fyzických obrub, lze očekávat, že dojde k omezení parkování v křižovatce, neboť vozidla by jinak musela parkovat na chodníku.

Třetí možností je opět zrušit jedno parkovací stání před přechodem a zvýšení celého přechodu do úrovně přilehlých chodníků – zřízení zvýšené plochy. Opatření by kromě zlepšení viditelnosti/rozhledu chodců a zamezení parkování v křižovatce přineslo navíc i efekt zpomalení vozidel přijíždějících po Londýnské (přechod by měl zároveň funkci zpomalovacího prahu).

4. Křižovatka Bělehradská/ Jugoslávská

Dalším místem, která žáci základní školy označili jako potenciálně nebezpečné, je přechod pro chodce na křižovatce ulic Bělehradská/ Jugoslávská na Tylově náměstí. Zmíněný přechod pro chodce se nachází na Bělehradské ulici ve směru od Tylova náměstí. Bělehradská ulice je v tomto místě obousměrná s tramvají. Průsečná křižovatka je neřízená, neboť intenzita dopravního proudu zde zatím řízení světelnou signalizací nevyžaduje. Uspořádání křižovatky komplikuje tramvajová trať, která je vedena po všech ramenech křižovatky a vzájemně se kříží.

Subjektivní závady: *dle citace vyjádření žáků zde chybí světelná signalizace.*

Objektivní závady: *přechod přes křižovatku je skutečně delší - cca 14m, nicméně vzhledem ke křížení tramvajových tratí a dodržení minimálních poloměrů oblouků tramvajových kolejí a rozměrů průjezdného profilu tramvají nelze do přechodu umístit dopravní/ ochranný ostrůvek a přechod tak zkrátit. V minulém roce zde nebyla zaznamenána žádná osobní dopravní nehoda.*

Doporučení. V tomto případě si nedomínám, že by se jednalo o zvláště kritické místo. Je pravda, že přechod je delší, nicméně intenzita dopravního proudu zatím nevyžaduje umístění světelné signalizace. Pokud by ovšem existoval eminentní zájem křižovatku zlepšit, pak pro zvýšení bezpečnosti chodců by řízení křižovatky (celé) světelnou signalizací bylo řešením.

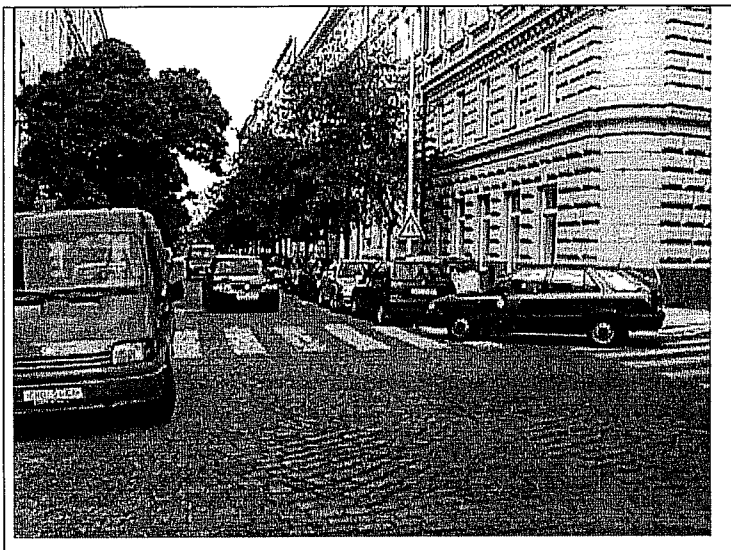
5. Belgická ulice

Belgická ulice vychází z ulice Rumunské směrem od náměstí Míru. Ulice je obousměrná s parkovacími pruhy podél obou stran ulice. Stížnosti žáků se vztahují k místu křížení s Uruguayskou ulicí a Belgickou vzniká styková křižovatka viz. obr. 3.

Subjektivní závady: *špatný výhled přes zaparkovaná vozidla, která parkují na chodnících a problémem je také rychlost projíždějících vozidel.*

Objektivní závady: *jedná se místo, kde skutečně mohou vzniknout konfliktní situace, neboť křižovatka se nachází uvnitř zástavby a je na ní omezen rozhled v důsledku toho, že vozidla skutečně*

často parkují tzv. „kde se dá“. Jednosměrný provoz v Uruguayské (kromě nesporný výhod) přináší i nevýhody a to v podobě skutečně často zvýšených rychlostí vozidel. Přesto patrně právě z důvodu omezení zvýšených rychlostí projíždějících vozidel byly na vjezdech do křižovatky instalované zpomalovací prahy, které rychlost vozidel dokáží účinně moderovat.

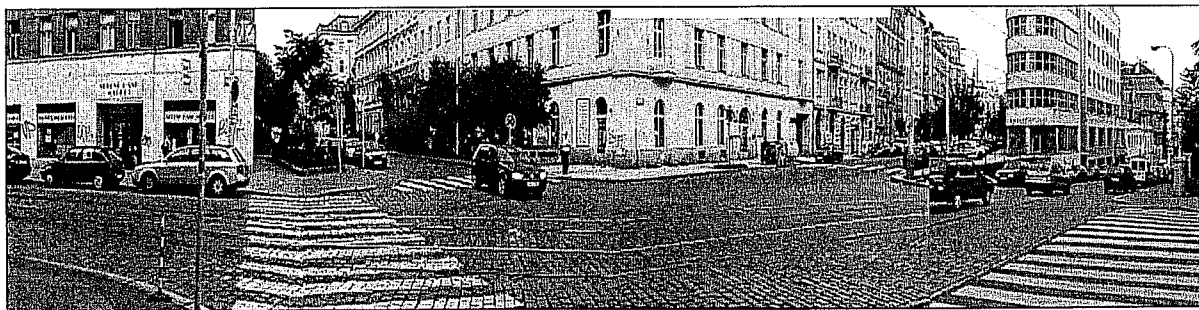


obr. 3

Doporučení. Ani tato lokalita není v situaci, kdy by vyžadovala okamžité řešení. Žáci si stěžují, že je zde špatný rozhled a vozidla jezdí příliš rychle. V Belgické ulici vozidla ve směru od Rumunské jezdí skutečně rychleji nicméně před přechodem (na zpomalovacím prahu) rychlost v naprosté většině případů sníží. Omezený rozhled je závažnější a jistě by stálo za úvahu umístit do rohů křižovatky sloupky, které by zabránily volnému parkování vozidel a na jejich místo umístit například lavičky, které by mohly okolí křižovatky oživit.

6. Křižovatka Bělehradská/ Bruselská

Jedná se o jednu z nejnepřehlednějších křižovatek v městské části Praha 2. Křižovatka je neřízená 5ti ramenná s hlavní ulicí Bělehradskou do níž ústí ulice Koubkova, Šafaříkova a Bruselská. Přechody pro chodce jsou na Bělehradské (směrem k Rumunské ulici), Koubkově, Šafaříkově a Bruselské viz. obr. 4. Po Bělehradské ulici je navíc vedena tramvajová trať. Pro částečné zjednodušení pohybu v křižovatce je Koubkova ve směru z křižovatky jednosměrná.



obr. 4

Nejbližší zastávka tramvaje je na Bělehradské směrem od Rumunské ulice – právě na této zastávce někteří žáci vystupují a na cestě do školy pak přechází Bělehradskou ulici často právě v místě zmíněné křižovatky, neboť právě zde se nachází přechod pro chodce.

Subjektivní závady: *chybí světelná signalizace, velmi nepřehledná křižovatka přes kterou žáci přechází na cestě do školy.*

Objektivní závady: křižovatka je velmi nepřehledná, je na ní omezený rozhled na vjezdech z vedlejších, omezený rozhled chodců při přechodu především přes Bělehradskou ve směru ke Zvonařce, osobní nehody ovšem v prostoru křižovatky v roce 2001 zaznamenány nebyly.

Doporučení. Tato křižovatka patří mezi jednu z nejproblematičtějších lokalit a i když zde nebyla zaznamenána žádná osobní nehoda v roce 2001, pak to lze přičíst spíše faktu, že jednotliví účastníci silničního provozu si uvědomují složitost křižovatky a tak se i v prostoru křižovatky chovají. Samotní žáci, dle jejich vyjádření, se této křižovatce pokud možno vyhýbají (dle doporučení rodičů) a volí cesty do školy sice delší, ale méně konfliktní. Řešením této křižovatky by se měla zabývat zláštní studie, která by prověřila možnosti rekonstrukce křižovatky. Co se týče zlepšení podmínek pro chodce, pak v úvahu přichází například zrušení přechodu na Bělehradské v prostoru křižovatky, zamezení přechodu zábradlím a zřízení světelně řízeného přechodu na Bělehradské doprovázené úpravami poloměrů fyzických obrub v křižovatce.

7. Náměstí Míru

Několik žáků označilo jako další kritické místo náměstí Míru, které je v současnosti v rekonstrukci. Konkrétně se jedná o prostor mezi zastávkami tramvajů. Náměstí Míru vytváří významný přestupní uzel z metra na tramvaj, který v současnosti po povodních z důvodu ukončení metra va stanici Náměstí Míru ještě vzrostl. V zastávce zastavuje celkem 7 tramvajových linek.

Subjektivní závady: *dle žáků základní školy zde chybí přechod pro chodce mezi zastávkami.*

Objektivní závady: regulérní přechod pro chodce mezi zastávkami sice vyznačen není, nicméně žlutě zde byl v letních měsících vyznačen dočasný přechod pro chodce (viz. obr. 5). Ze situace návrhu rekonstrukce náměstí, vystavené na radnici MČ Praha 2, nevyplývá, zda je v místě mezi zastávkami plánován přechod. Osobní dopravní nehoda na tomto místě v roce 2001 zaznamenána nebyla. Co lze označit za problém, je skutečnost, že vzhledem k vysokému počtu spojů dochází k situacím, kdy např. ve směru od I.P.Pavlova musí tramvaj vyčkávat, až se uvolní místo v zastávce, neboť ta je již obsazena dalšími spoji. V tomto případě se chodci při pokusu o přechod tramvajové trati musí mezi tramvajemi proplétat a mohou tak vznikat nepřehledné situace.

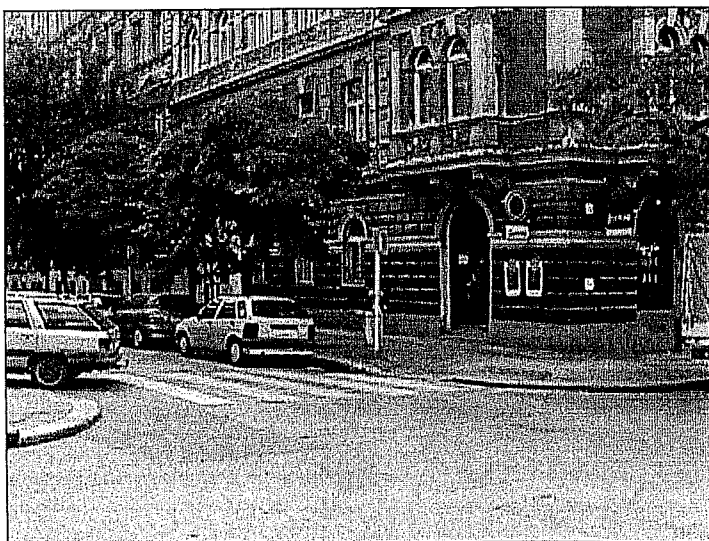


obr. 5

Doporučení. Chodec nemá na přechodu pro chodce absolutní přednost – zvláště to platí ve vztahu k tramvajím. Navíc je třeba zdůraznit, že samotné vyznačení přechodu pro chodce přes tramvajovou trať neznamená, že se bezpečnost chodců zvýší. Chodci musí být opatrní a musí dbát základních pravidel silničního provozu. Ke zlepšení podmínek pro přecházení chodců by přispělo vyznačení prostoru, kde vlaky nesmějí stát. Znamenalo by to označit takový prostor např. přechodem pro chodce nebo jiným vodorovným dopr. značením ve směru před zastávkami (ve směru od I.P.Pavlova), kde tramvaj nesmí zastavit a musí vyčkávat před ním. Uvolnilo by se tak místo pro přechod chodců a situace by se zlepšila. Uvedené řešení by nekomplikovalo ani situaci tramvajím, neboť před tímto místem by zůstala ještě dostatečná délka pro vyčkávací tramvaje.

8. Křižovatka Americká/ Uruguayská

Americká ulice se kříží s Uruguayskou a vytváří průsečnou křižovatku viz. obr. 6. Obě ulice jsou jednosměrné – Americká směrem od Rumunské a Uruguayská směrem k Belgické.



obr. 6

Podél obou komunikací jsou vedeny chodníky pro pěší a přechod ulic je zajištěn prostřednictvím dvou přechodů pro chodce umístěných ve směru z křižovatky.

Subjektivní závady: na Americké ulici chybí přechod pro chodce.

Objektivní závady: intenzita pěšího provozu je v místě nízká a chodec, vzhledem k zároveň nízkým intenzitám automobilové dopravy, možnost bezpečně přes přechod přejít ulici má. Osobní nehoda na křižovatce byla v roce 2001 zaznamenána jediná a to v důsledku parkování na chodníku. Příčina dopravní nehody byla nesprávné otáčení a následkem bylo lehké zranění muže stojícího na chodníku. Otázkou zůstává zda dva přechody, tak jak jsou vyznačeny, jsou na správném místě.

Doporučení. Opodstatněnost připomínek je diskutabilní, neboť chodec má možnost bezpečně přejít přes obě ulice. Na druhé straně a vzhledem k tomu, že většina chodců přichází směrem od Rumunské, by možná stálo za úvahu přechod přemístit před křižovatku (ve směru od Rumunské) a zjednodušit tak volbu chodcům kudy se při cestě přes křižovatku vydat.

9. Zastávka tramvaje Krymská ve směru nám. Míru

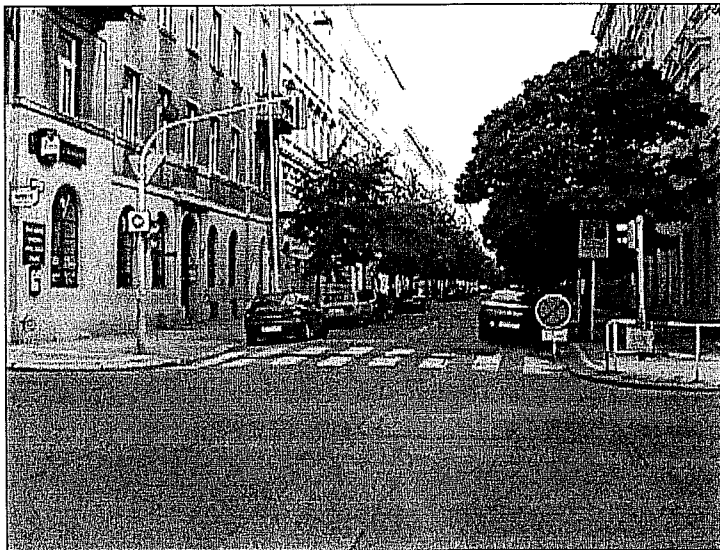
Tramvajová zastávka Krymská se nachází na ulici Francouzské. Zastávka je obousměrná a zastavují v ní celkem 4 tramvajové linky.

Subjektivní závady: chybí zde přechod pro chodce směrem k nástupnímu ostrůvku v tramvajové zastávce.

Objektivní závady: přechod k zastávce nechybí a nebyla zde zaznamenána žádná osobní dopravní nehoda v roce 2001.

10 + 11. Křižovatka Rumunská/ Belgická

Světelně řízená křižovatka ulic Rumunská/ Belgická je dalším konfliktním místem viz. obr. 7.



obr. 7

Touto křižovatkou vstupuje na okruh okolo náměstí Míru ulice Rumunská a zároveň v tomto rohu náměstí končí pěší trasa vedoucí diagonálním směrem přes náměstí a od tramvajových zastávek. Chodci ve směru z náměstí přes Rumunskou nejprve přechází přes Belgickou a následně přes Rumunskou.

Subjektivní závady: krátký interval signálu volno pro chodce, auta vjíždějí na červenou, při vjezdu do Belgické se vozidla ještě na přechodu pro chodce předjíždějí.

Objektivní závady: délka signálu volno zaručuje bezpečný přechod komunikace pro chodce na obou přechodech. Délka signálu je cca 17 s. Nebylo sledováno, že vozidla projíždějí křižovatkou na červenou – neobjektivní. Při přímém průjezdu přes Rumunskou po Belgické ovšem bylo pozorováno, že se některá vozidla ještě v prostoru křižovatky předjíždějí. K tomuto nepovolenému manévru zpravidla dochází v situacích, kdy na Belgické v opačném směru (na Rumunskou směrem k náměstí Míru) nepřijíždí žádné vozidlo. Ačkoliv Belgická ulice je v tomto úseku obousměrná, tak vozidla parkují podél obou stran většinou pouze v jednom směru (od náměstí) a na projíždějící řidiče může tato ulice působit jako jednosměrná a svým šířkovým uspořádáním svádět k vyšším rychlostem. Osobní dopravní nehody na křižovatce zaznamenány nebyly.

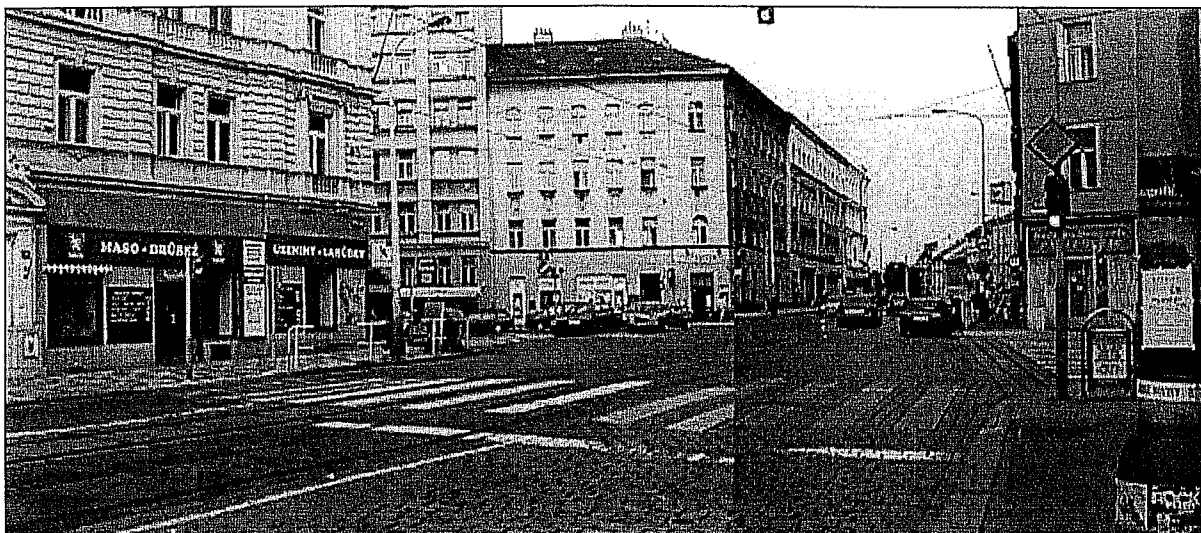
Doporučení. Návrh opatření na této křižovatce se týká především cíle zpomalit vozidla projíždějící křižovatkou po Belgické a zamezit jejich předjíždění. Lze navrhnout vysunutí nástupních hran chodníků (jedná se o hrany chodníků v obr. 7), které by zkrátilo přechod a především opticky by zúžilo průjezdný profil – zpomalení vozidel. Toto opatření lze navíc doplnit razantním organizačním opatřením – zjednosměrněním i druhého ramene Belgické ulice (ovšem ve směru k náměstí Míru) – absolutní zpomalení vozidel a zvýšení bezpečnosti chodců na přechodu i přilehlých chodnících.

12. Křižovatka Francouzská/ Budečská

Odsazená křižovatka ulic Francouzská/ Budečská/ Jana Masaryka je řízena světelnou signalizací a prochází po ní ve směru po Francouzské tramvajová trať viz. obr. 8. Nejbližší tramvajová zastávka je umístěna na Francouzské ulici před křižovatkou směrem od náměstí Míru. Přechody pro chodce jsou na všech křižujících se komunikacích. Přes ulici Jana Masaryka je přechod na zvýšené ploše a má zároveň funkci zpomalovacího prahu. Na Budečské je přechod pro chodce rozdělen dopravním ostrůvkem, který ovšem neumožňuje bezpečný přechod ulice tělesně postiženým popř. matkám s kočárky, protože je fyzicky v celé své ploše zvýšený. Přes Francouzskou jsou vedeny dva přechody pro chodce a to na začátku a na konci světelně řízené křižovatky.

Subjektivní závady: na přechodech pro chodce přes Francouzskou ulici jsou velmi krátké intervaly signálu volno pro chodce.

Objektivní závady: přechod pro chodce má přibližně délku cca 13m a délka intervalu pro chodce je 5s. Při průměrné rychlosti chůze 1.4 m/s to znamená, že chodec v rámci signálu volno urazí pouze 7m tj. přejde přes polovinu přechodu. Signální plán je však navržen tak, že mezičas mezi mezi fází pro chodce a pro vozidla je dostatečně dlouhý, aby chodec mohl ulici bezpečně přejít. Osobní dopravní nehody na tomto přechodu v roce 2001 zaznamenány nebyly.



obr. 8

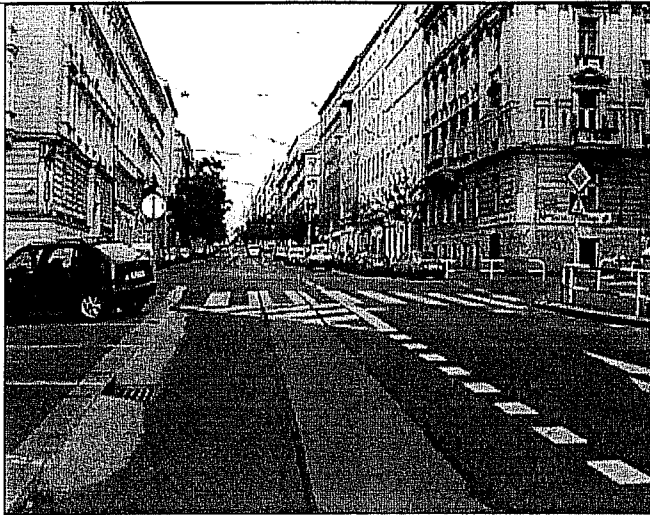
Doporučení. Signální plán je navržen tak, že jednoznačně preferuje vozidla. Problém spočívá v tom, že na Francouzské jsou přechody dva a jsou řízeny v rámci stejného signálního plánu. Délka signálu volno pro chodce je sice pouze 5s, ale k tomu je nutno přičíst mezičas než naskočí signál volno pro vozidla. Chodec tak má možnost bezpečně přejít ulici i když do vozovky vstoupí a signál volno se během jakékoliv části přecházení změní na stůj. Toto ovšem ne všichni chodci a zvláště ne žáci ZŠ vědí. Je třeba zvážit zda je nutné, aby zde byly na tak krátkém úseku dva světelně řízené přechody. Vzhledem k blízkosti tramvajové zastávky a atraktivitě ulice právě pro pěší, lze doporučit úpravu signálního plánu křižovatky a prodloužit délku signálu volno pro chodce alespoň na 10s tj. na dobu za kterou chodec přechod přejde. Zároveň lze doporučit úpravu ústí ulice Budečské do Francouzské tak, aby dopravní ostrůvek nacházející se uprostřed komunikace byl bezbariérový a plnil funkci děleného přechodu. Pokud by přechod přes Budečskou a ústí Budečské do Francouzské bylo upraveno tak, aby se proud chodců směřoval především k přechodu v blízkosti tramvajové zastávky, tak by bylo možné druhý světelně řízený přechod zrušit.

13. Křižovatka Korunní/ Blanická

Poslední z míst, které žáci označily jako nebezpečné je přechod pro chodce na křižovatce ulic Korunní a Blanické. Křižovatka je průsečná a neřízená s tramvajovou tratí, která je křižovatkou vedena ve směru z Blanické na Korunní. Problematické místo je přechod pro chodce přes Korunní ve směru od náměstí Míru viz. obr. 9. V tomto místě je Korunní ulice jednosměrná s parkovacím pruhem po pravé straně a s šikmými stánkami na levé straně ulice. Ulice Korunní je hlavní.

Subjektivní závady: *dle žáků základní školy na přechodu chybí světelná signalizace.*

Objektivní závady: ačkoliv šířka komunikace je cca 8m, tak vlastní přechod je veden pouze přes jeden jízdní pruh. Ve zbylé šířce jsou chodci chráněni dopravním stínem, přes který vozidla nesmí přejíždět.



obr. 9 (vlevo) a obr. 10 (vpravo)

Tato ochrana je ovšem spíše hypotetická, neboť závisí pouze na respektu řidičů vůči dopravnímu stínu. Navíc vozidla ve směru od náměstí Míru se často pohybují ve vyšších rychlostech – s vědomím, že jsou v jednosměrné ulici a navíc na hlavní a tudíž kromě vozidel jedoucích ve stejném směru je nikdo jiný neovlivňuje. V roce 2001 zde byla zaznamenána jedna osobní dopravní nehoda – popis viz. tabulka č. 5.

poř. číslo	datum	hodina	hlavní příčina	následky	stav chodce	chování chodce	situace v místě nehody
1.	31.1.01 středa	17:15	Nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu	1 x muž, TZ	dobrý	správné, přiměřené	přecházení po vyznačeném přechodu

tabulka 5.

Doporučení. Popisovaný přechod pro chodce je skutečně nebezpečným místem, což potvrzuje i osobní dopravní nehoda s těžkým zraněním. Světlená signalizace v tomto případě není řešením, neboť sama o sobě chodce na přechodu neochrání. I když přechází pouze přes šířku jednoho jízdního pruhu, tak ohrožen je ve skutečnosti na celé šířce komunikace – dopravní stín je v tomto místě nedostatečný. Opatření, které by situaci zlepšilo spočívá v umístění alespoň betonových bloků na místo dopravního stínu a fyzicky tak chodce ochránit – standardní opatření v Praze na jiných místech viz. např. přechod před prodejnou KFC na Vítězném náměstí na Praze 6 (viz. obr. 10).

14. Závěr

Předložená analýza je syntézou názorů a návrhů žáků základních škol, kterým není lhostejné kudy chodí do své školy. Je zřejmé, že ne vždy jsou jejich stížnosti objektivní, ale na druhé straně je nutné zdůraznit, že v mnoha případech žáci označili dopravní problémy velmi přesně. Není mým úkolem hodnotit cíle tohoto cvičení popř. apelovat na příslušné orgány, aby vzaly názory i těchto účastníků silničního provozu na vědomí, ale pokusil jsem se jejich připomínky shrnout a označit ty, které skutečně mají racionální opodstatnění. Uvedené lokality lze rozdělit do třech skupin dle jejich závažnosti.

První skupinu tvoří místa, kde jednoznačně „není něco v pořádku“ a která vyžadují pozornost.

Mezi ně patří:

- Přejezd pro chodce přes Rumunskou v blízkosti ústí Americké ulice - lokalita č. 1
- Křižovatka Bělehradská/ Belgická - lokalita č. 6
- Křižovatka Korunní/ Blanická - lokalita č. 13

Druhou a nejpočetnější skupinou jsou lokality se „kterými není něco v pořádku“, ale které nevyžadují okamžitý zásah. Mezi tyto lokality patří:

- přechody na ulicích Sokolská, Legerova/ Jugoslávská – zastávka I.P.Pavlova – především v okolí přestupního uzlu - lokalita č. 2
- křižovatka Londýnská/ Jugoslávská - lokalita č. 3
- náměstí Míru - lokalita č. 7
- křižovatka Rumunská/ Belgická - lokalita č. 10 + 11
- křižovatka Francouzská/ Budečská - lokalita č. 12

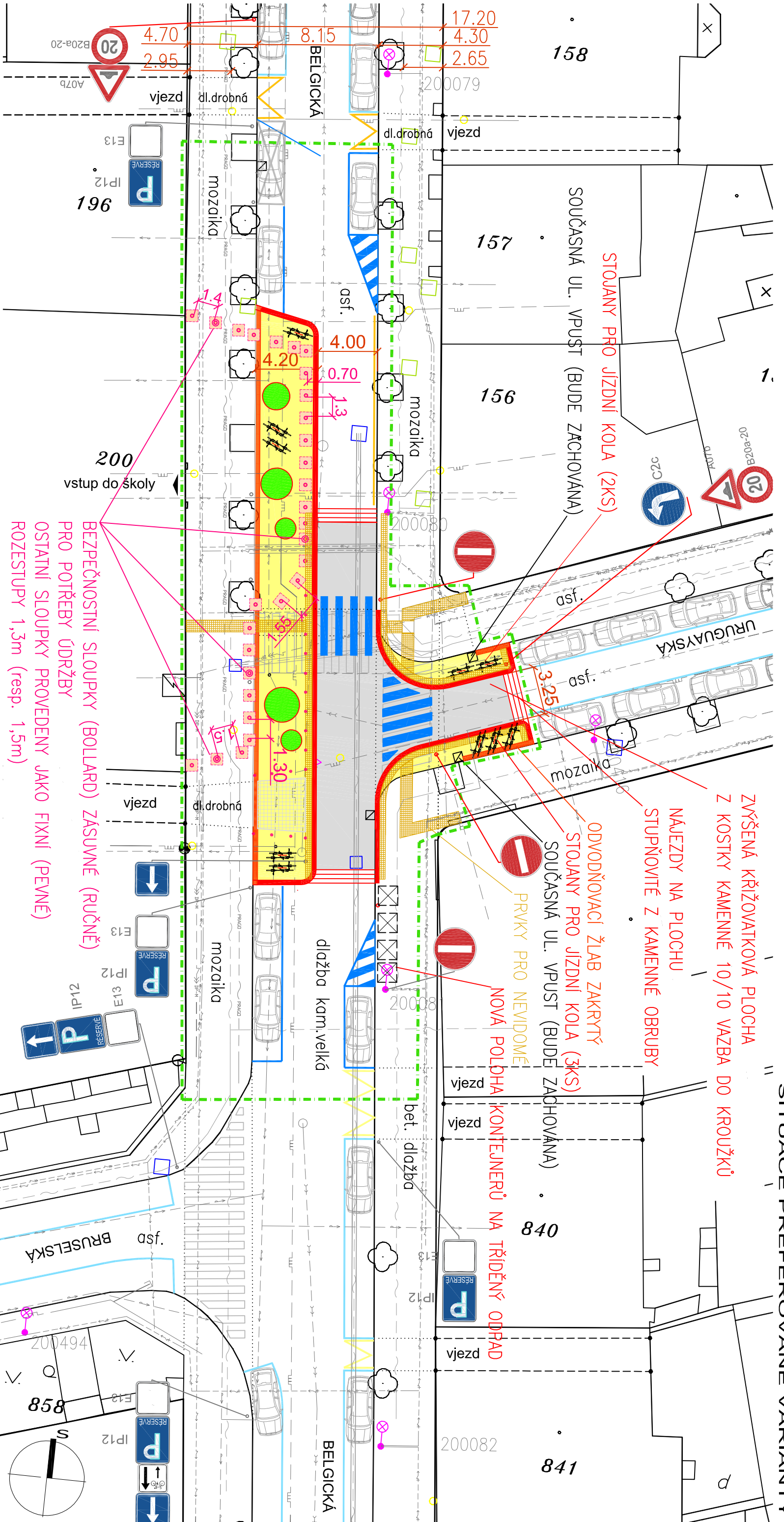
Třetí skupinou jsou lokality, kde dopravní problémy nejsou závažné popř. místa, která byl žáky ZŠ označena jako problémová neobjektivně. Mezi tyto lokality patří:

- křižovatka Bělehradská/ Jugoslávská - lokalita č. 4
- Belgická ulice - lokalita č. 5
- křižovatka Americká/ Uruguayská - lokalita č. 8
- zastávka tramvaje Krymská ve směru nám. Míru - lokalita č. 9

Přehledně je rozdělení lokalit dle závažnosti dopravních problémů uvedeno v tabulce č. 6.

Použité materiály:

- /1/ *Statistiky osobní dopravní nehodovosti Policie ČR za rok 2001,*
- /2/ *Návrh Strategického plánu městské části Praha 2, společnost DHV CR*
- /3/ *Analýza dopravy v klidu v MČ Praha 2, M.O.Z. Consult, říjen 2000*
- /4/ *Ročenky dopravy, ÚDI Praha, 2000, 2001*
- /5/ *Situace návrhu rekonstrukce náměstí Míru, Architektonický ateliér Ing. Arch. Michal Gavlas*
- /6/ *Regulační plán Vinohrady, MČ Praha 2*



Legenda podzemních inženýrských sítí

- VODOVOD
- TEPLOVOD
- KANALIZACE
- PLYNOVOD NIZKOTLAKÝ
- PLYNOVOD STŘEDOTLAKÝ
- KABELY DP - METRO
- KABELY VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ
- KABELY TECHNICKÉ SPRÁVY KOMUNIKACÍ
- KABELY PŘE 1W
- KABELY PŘE 22kV
- SDĚL. KABELY 0D
- SDĚL. KABELY PRAGONET
- SDĚL. KABELY TELEFONICA O2 CZECH REPUBLIC
- KABELOVOD TELEFONICA O2 CZECH REPUBLIC

Legenda:

- STAVAJÍCÍ OBRUBNÍKY A TERÉNNÍ HRANY
- STAVAJÍCÍ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ (BILA/MODRÁ/ŽLUTÁ)
- SOUČASNÁ VZROSTLA ZELENĚ
- OBVOD STAVBY
- NÁVRH - NOVÝ OBRUBNÍK
- NÁVRH - NOVÉ ODVODNĚNÍ
- NÁVRH - ROZŠÍŘENÁ CHODNÍKOVÁ PLOCHA (POVRCH - KAM. MOZAIKA 6/6)
- NÁVRH - ZVÝŠENÁ PLOCHA KRÍŽOVATKY (POVRCH KAMENNÁ DLAŽBA 10/10)
- NÁVRH - CHODNÍKOVÁ PLOCHA, VODÍČÍ A HMATOVÉ PRVKY PRO NEVIDOMÉ
- NÁVRH - VODODRŽNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ (VDZ)
- NÁVRH - NOVÉ VZD č. V20 (V PŘÍPADĚ ZOBROUSMĚRNĚNÍ)
- NÁVRH - NOVÁ ZELENĚ
- NÁVRH - BEZPEČNOSTNÍ SLOUPKY
- NÁVRH - BĚŽNÉ PROTI-PARKOVACÍ SLOUPKY
- NÁVRH - SLOUPAN PRO JÍZDNÍ KOLA, OBOUSMĚRNÝ (2 MÍSTA)

BEZPEČNOSTNÍ SLOUPKY (BOLLARD) ZÁSUVNÉ (RUČNĚ) PRO POTŘEBY ÚDRŽBY
 OSTATNÍ SLOUPKY PROVEDENY JAKO FIXNÍ (PEVNĚ)
 ROZESTUPY 1,3m (resp. 1,5m)

STOJANY PRO JÍZDNÍ KOLA (2KS)
 SOUČASNÁ UL. VPUŠT (BUDE ZACHOVÁNA)

ZVÝŠENÁ KRÍŽOVATKOVÁ PLOCHA
 Z KOSTKY KAMENNÉ 10/10 VAZBA DO KROUŽKŮ
 NÁJEZDY NA PLOCHU
 STUPŇOVITĚ Z KAMENNÉ OBRUBY
 ODVODŇOVACÍ ŽLAB ZAKRYTÝ
 STOJANY PRO JÍZDNÍ KOLA (3KS)
 SOUČASNÁ UL. VPUŠT (BUDE ZACHOVÁNA)
 PRVKY PRO NEVIDOMÉ
 NOVÁ POLDHA KONTEJNERŮ NA TŘÍDĚNÝ ODPADEK

akce: **LAUDEROVY ŠKOLY, BELGICKÁ 25, PRAHA 2**

výkres: **SITUACE - PREFEROVANÉ ŘEŠENÍ**

mřítko: 1 : 250

datum: 12/2012

č. přílohy: C

