

Vyjádření ke snížení rychlosti v části „Třešňová alej“ a ke zřízení obytné zóny v části „Kaliště“ v k.ú. Sebranice - neoficiální

K omezení rychlosti:

Obecně známou skutečností je fakt, že chování řidičů se odvíjí zejména od toho, jak vnímají dopravní prostor. Ten by měl být navržen tak, aby umožňoval řidiči jet takovou rychlostí, která je přiměřená nejen požadované dopravní funkci, ale také poloze uvažovaného úseku - má vést cestou přirozené psychologické motivace řidiče k takovému chování, především k volbě takové jízdní rychlosti, jaké je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu žadoucí. Proto je účelné a primární činit zejména taková stavební opatření, která povedou ke zklidňování dopravy. Zásadou při výběru stavebního opatření je, že by nemělo řidiče rozptylovat, neboť ten musí vnímat i další informace z dopravního prostoru, opatření včas rozpoznat, porozumět mu, protože pokud řidič význam opatření nepochopí, může se chovat agresivně.

Pro omezení rychlosti daného úseku musí žádost obsahovat vážné prokazatelné odůvodnění, proč je v daném místě požadováno. Například dle statistiky dopravních nehod, zda nedošlo v posledním období 10-ti let k dopravní nehodě v příčinné souvislosti s nedodržením rychlosti vozidla. K omezení rychlosti subjektivní pocit a názor nestačí. Při umístění dopravního značení pro nejvyšší dovolenou rychlost není vyřešena žádná represe, jakým způsobem by měla být zajištěna vymahatelnost dodržování daného limitu. Dodržování zásad označování dopravními značkami uvedených v technických podmínkách by mělo zaručit, aby účastníci silničního provozu byli dostatečně informováni a vedeni dopravním značením a omezování jen v nutné míře! Umístění dopravního značení pro snížení rychlosti nebude řešit zklidnění dopravy uvedené lokality v tu danou chvíli a v tom daném místě a není v silách Policie ČR provádět každodenní kontrolu pravidel nad dodržováním stanoveného limitu, neboť v územním celku okresu Svitavy je plno jiných významnějších komunikací se silnějším provozem vozidel a dopravní nehodovostí, kde je třeba pokrýt silniční dohled.

V uvedené lokalitě je sice obecnou povahou zákona stanoven limit na 50 km/h, ovšem řidič musí přizpůsobit rychlost jízdy mimo jiné předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě a jiným okolnostem, které je možno předvídat, a tedy smí jet takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Proto omezení rychlosti pouhým dopravním značením nic neřeší.

Pro zklidnění dopravy je třeba důrazně apelovat na psychologii řidiče, různými stavebními úpravami, aby byl z okolního prostředí nucen jet bezpečnou rychlostí nebo dodržet stanovený limit. Nevýhodou pro vlastníka komunikace je někdy vynaložení nemalých finančních prostředků pro tyto úpravy, bezpečnost musí být pro něj však prioritní. Z tohoto důvodu existuje publikace technických podmínek TP 131 - Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi a TP 132 - Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích, kde jsou uvedeny různé schválené úpravy na komunikacích.

Ke zřízení obytné zóny:

Komunikace v režimu "Obytné zóny" se řídí dle **TP103-Navrhování obytných a pěších zón.**

- Obytnou zónu musí tvořit soubor zklidněných pozemních komunikací s převahou pobytové funkce s přímou dopravní obsluhou staveb, ve které je umožněn pohyb chodců, cyklistů a motorových vozidel a hry dětí ve společném prostoru. Všichni účastníci provozu se dělí o společný prostor. Tento má mít v šířce mezi budovami min. 8,0 m.
- Prostor místní komunikace musí být řešen v jedné výškové úrovni bez chodníku, oddělení dopr. a pobyt. prostoru se provádí opticky (odlišný povrch).
- Stání a parkování je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště VDZ.
- Řidič smí jet sice rychlostí nejvýše 20 km/h, ale pohyb vozidel musí být omezen opatřeními pro regulaci rychlosti (šikana, zúžení, zpomalovací práh apod.), která neumožní jet rychlostí, jež by svými možnými důsledky ohrožovala bezpečnost sil. provozu.
- Začátek musí být označen DZ IZ5a „Obytná zóna“ a na konci IZ5b – „Konec obytné zóny“.

- vjezd do obytné zóny musí být navržen:

- přes snížený průběžný obrubník s výškovým rozdílem do 0,02 m, aby se nestal nebezpečnou bariérou pro jízdu cyklistů a motocyklistů,

- pomocí dlouhého zpomalovacího prahu, který může sloužit i jako chodníkový přejezd s minimalizací šířky vjezdu,

- použití krátkého (montovaného) zpomalovacího prahu je nevhodné. Pro cyklistickou dopravu je nebezpečný, výrazně zvyšuje riziko pádu,

- vjezd do obytné zóny musí být řádně osvětlen veřejným osvětlením.

- Nejdůležitějším opatřením v obytné zóně je regulace rychlosti vozidel, která ovlivňuje volbu jízdní rychlosti, zejména pak psychologickou motivací a působením na dynamiku jízdy vozidla stavebními opatřeními.

Pro případné zřízení zóny 30:

Komunikace v režimu "Zóna 30" se řídí dle **TP 218 - Navrhování Zón 30.**

- na komunikaci musí být zachováno členění na vozovku a chodník. Pro vyšší podporu dodržování rychlostí vozidel je vhodné doplnění dopravně zklidňujících opatření a působení na kladný postoj veřejnosti (propagace pomocí kampaní). Šířky jízdních pruhů musí být pokud možno skromné, střídavé parkování a šikany,

- kombinace zavedení přednosti zprava s realizací stavebních zklidňovacích opatření,

- oblast obce nebo města, jejíž začátek je označen dopravní značkou IZ8a-"Zóna s dopravním omezením" a konec je označen dopravní značkou IZ8b-"Konec Zóny s dopravním omezením". V celé Zóně 30 smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 km/h, chodci a hrající si děti musí používat chodník, členění prostoru na vozovku a chodník musí být zachováno,

- vjezd do Zóny 30 má být navržen přes dlouhý zpomalovací práh, který je ve stejné výšce jako chodník, popřípadě chodníkovým přejezdem nebo přes zvýšenou křižovatkovou plochu,
- osvětlení komunikace v Zóně 30 má být rovnoměrné, doporučuje se přisvětlit nebo samostatně osvětlit vjezd do Zóny 30,
- v rámci navrhování Zón 30 musí návrh splňovat podmínky dané Vyhláškou MMR ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, zejména řešení hmatových úprav pro nevidomé a slabozraké v místech pro přecházení,

(stanovení celoplošného rychlostního limitu 30 km/h pouze pomocí dopravního značení nezaručuje automaticky jeho dodržování. Jelikož v rezidenčních oblastech nebývá příliš intenzivní policejní kontrola, je akceptování rychlostního limitu většinou na nízké úrovni. Osazení pouze svislého dopravního značení na vjezdech do Zóny 30 je tedy samo o sobě mnohdy nefunkční a je nutné jej podpořit prací s veřejností a realizací stavebních opatření, která jsou při redukci rychlostí efektivnější než samotné dopravní značení nebo pouhé zavedení obecné přednosti zprava)

Omezení provozu pro snížení rychlosti pouze dopravním značením je tedy nevýznamné a přímo nepovede k přizpůsobení rychlosti potřebné pro daný úsek nebo lokalitu. Je třeba pochopit dopravní prostor jako celek a vytvořit právě takové podmínky, aby řidiče samovolně přinutily přizpůsobit rychlost jízdy daným podmínkám, jak je již výše zmíněno.