



Audit dopravní bezpečnosti na vybraných lokalitách v Kroměříži



Zpracovatel : **HBH Projekt, spol s r.o.**
Kabátníkova 5
602 00 Brno

Brno, listopad 2009



HBH Projekt, spol s r.o., Atelier dopravního inženýrství

Souprava : **1**

tel. 541 243 821

OBSAH

1. Úvod	1
2. Seznam posuzovaných objektů.....	1
3. Metoda analýzy	2
4. Posuzované objekty dle připomínek dětí.....	4
4.1. ZŠ Zachar	4
4.2. ZŠ OSKOL	5
4.3. Riegrovo náměstí	5
4.4. ZŠ Sýpky.....	5
4.5. Sportovní zařízení Obvodová	6
5. Souhrnné hodnocení.....	6

1. ÚVOD

Bezpečnostní audit a bezpečnostní inspekce pozemních komunikací jsou bezesporu významným nástrojem ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, který si i v našich zemích získává čím dál tím větší pozornost odborníků zabývajících se zvyšováním bezpečnosti silničního provozu. V nedávné době byly tyto nástroje posíleny i přijetím směrnice Evropského parlamentu o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury. Tato směrnice má sice působnost vymezenou pouze na silnice sítě TEN, ale zároveň doporučuje členským státům širší uplatnění jejich 4 nástrojů, tedy managementu bezpečnosti silniční sítě, bezpečnostního auditu, bezpečnostní inspekce a odstraňování nehodových lokalit, na co největší síti silnic.

V souvislosti s touto Evropskou směrnicí se nejčastěji zmiňuje bezpečnostní audit, ale vzhledem k rozsahu nově budovaných silnic na straně jedné a rozsahu provozovaných silnic a místních komunikací je zřejmé, že největší potenciál pro snížení nehodovosti má právě bezpečnostní inspekce komunikací a jejich bezprostředního okolí. Až do roku 2008 byly bezpečnostní inspekce prováděny téměř výhradně na ucelené tahy komunikací. V roce 2008 vznikl v Libereckém kraji požadavek na zvýšení bezpečnosti dětí v okolí škol v širším měřítku celého regionu. Potřeba plošného pokrytí celého Libereckého kraje a zároveň nesmírné finanční i časové náročnosti podrobné bezpečnostní inspekce všech přístupů ke všem školám vedla k požadavku zadavatele na vyvinutí zcela nového postupu, který v první etapě pouze rozdělí vybrané školy podle míry případného rizika úrazu dětí v dopravním prostředí a navrhne v obecné rovině doporučení dalšího postupu. Na základě velmi dobrých zkušeností s touto metodikou v roce 2008 byl tento postup zvolen i městem Kroměříž pro posouzení lokalit se zvýšeným pohybem dětí a mládeže.

2. SEZNAM POSUZOVANÝCH OBJEKTŮ

Seznam požadovaných objektů dodal zpracovateli zadavatel, Bezpečná komunita města Kroměříže. Celkem bylo posuzováno 12 objektů, pro které bylo zpracováno 11 samostatných listů nejvýznamnějších vysledovaných rizik i návrhy doporučení dalšího postupu.

Dva z objektů Školní družina a Základní škola speciální se nacházejí v těsné blízkosti, proto pro ně byl zpracován společný list rizik. Vzhledem k rozmístění objektů lze konstatovat, že tzv. základní bezpečnostní inspekce byla provedena na velké části území Kroměříže.

Přesný seznam posuzovaných objektů je v následující TAB. 1

TAB. 1 Seznam posuzovaných objektů

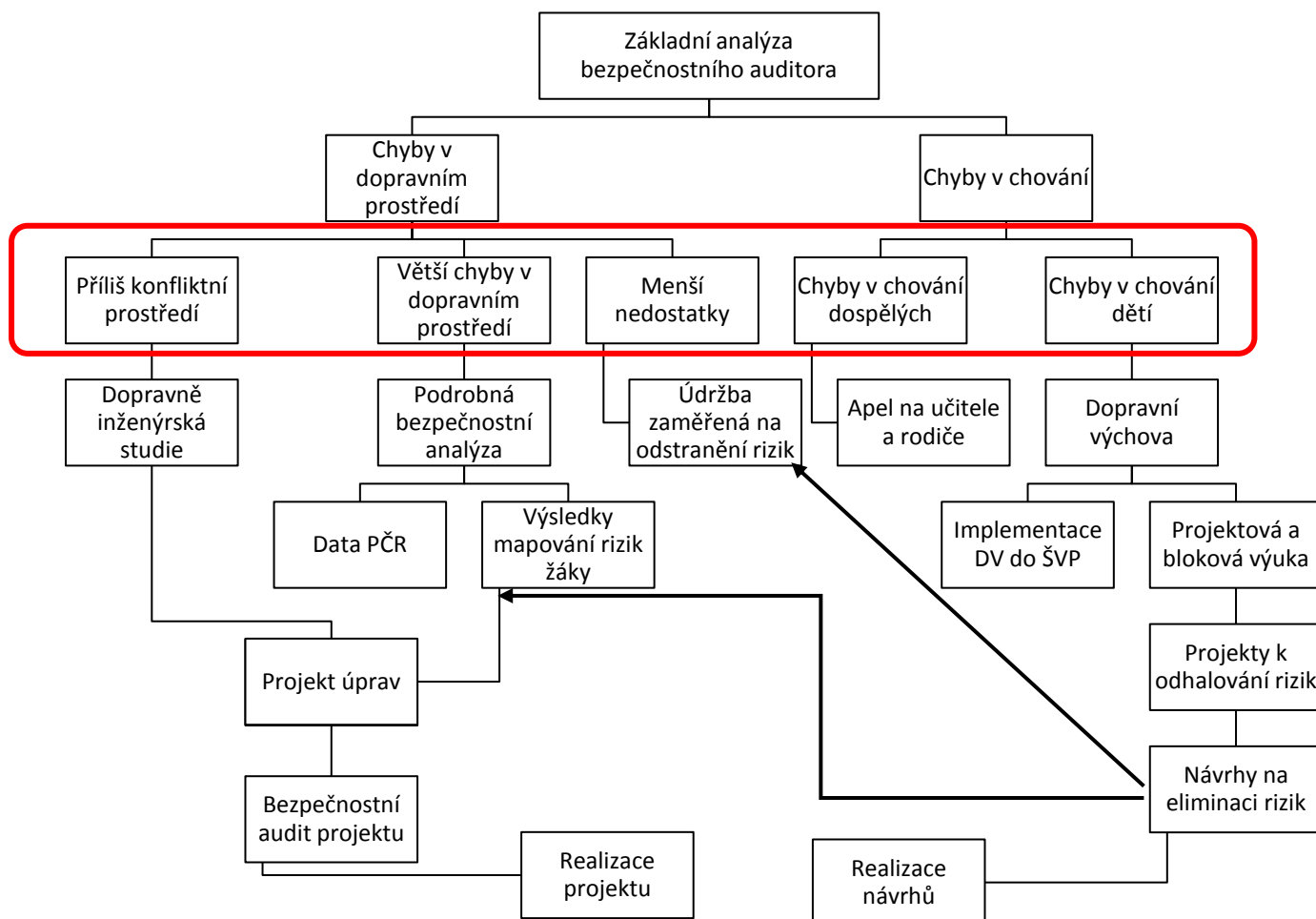
Základní škola Zámoraví, Švabinského nábřeží 2077/27	101
Základní škola Komenského, Komenského náměstí 440/2	102
Základní škola Oskol, Mánesova 3861/5	103
Základní škola Slovan, Zeyerova 3354/2	104
Základní škola Zachar, Albertova 4062/8	105
Základní škola Sýpky a Dětský domov, U Sýpek 1462	106
Školní jídelna, ZŠ praktická a ZŠ speciální Riegrovo náměstí	107
Základní umělecká škola, Jánská 31/2	108
SVČ Šipka a TJ Slavia, Kotojedská ulice	109
Sportovní zařízení Obvodová	110
ZŠ Církevní, Velké náměstí	111

3. METODA ANALÝZY

Při rozhodování o tom, jak co nejefektivněji vynaložit finanční prostředky na plošné zvýšení bezpečnosti kolem vybraných objektů bylo nutno respektovat dvě navzájem si protiřečící skutečnosti. Na jedné straně fakt, že plošné posouzení okolí jednotlivých objektů, klasickou bezpečnostní inspekci na velkém území je časově i finančně velmi náročné a na druhé straně skutečnost, že není možné se v podobné aktivitě věnovat pouze některým objektům, i když třeba vybraným podle následků dopravní nehodovosti v delším časovém období. Stejně tak není možné čekat s úpravou nějakých chyb v dopravním prostředí „až se tam něco stane“, nebo se vymlouvat, že nelze nic dělat kvůli nedostatku finančních prostředků, zvláště pak, když víme, že spoustu drobných problémů lze vyřešit se zcela minimálními prostředky a úsilím.

Pro odstranění výše uvedeného rozporu mezi nedostatkem finančních prostředků na jedné straně a zároveň snahou o dosažení co největšího efektu byl v rámci projektu využit postup, který byl zpracovatelem vyvinut a pilotně odzkoušen v roce 2008 pro posouzení bezpečnosti okolí škol v Libereckém kraji. Cílem postupu následných kroků je co nejrychleji identifikovat drobné nedostatky, které lze odstranit v zásadě obratem a definovat problémy, kterým je následně potřeba věnovat větší pozornost. Schéma využití zkrácené bezpečnostní inspekce pro zvýšení bezpečnosti vybraných objektů je znázorněno na následující straně na Obr. 1.

Obr.1 Schéma využití bezpečnostní inspekce a bezpečnostního auditu pro zvýšení bezpečnosti vybraných objektů se zvýšeným pohybem dětí Krok za krokem



Prvním krokem ke zvýšení bezpečnosti v okolí objektů se zvýšeným pohybem dětí, je základní analýza bezpečnostního auditora.

Nutným předpokladem pro analýzu je podrobná prohlídka okolí školy, nebo daného objektu, dokumentace rizik z pohledu dospělého i pokud možno z pohledu dítěte s ohledem na různé možnosti viditelnosti, jak vyplývá z metodiky provádění bezpečnostního auditu. Prohlídka by měla proběhnout pokud možno v době výskytu dětí u školy, nejlépe pak v době ranního příchodu dětí do školy.

V kroku druhém se již objekty rozdělují na ty, kde

- Je všechno v pořádku
- Dopravní prostředí je sice v pořádku, ale dochází k rizikovému chování
- V okolí školy existují menší, či větší nedostatky v uspořádání, případně vybavení dopravního prostoru.

V kroku třetím se případné nedostatky zjištěné v kroku druhém dále rozdělují dle významu.

Rizikové chování na:

- rizikové chování dospělých
- rizikové chování dětí

Chyby a nedostatky v uspořádání, případně vybavení dopravního prostoru na

- Drobné nedostatky odstranitelné pomocí vhodné údržby
- Vážnější nedostatky dopravního prostředí, které je třeba řešit na základě projektové dokumentace malého rozsahu
- Kumulaci vážných nedostatků, pro jejichž řešení je potřeba zpracovat před vlastním projektem úprav podrobnou dopravně inženýrskou studii.

Na základě výše uvedené metodiky bylo posouzeno okolí jednotlivých objektů. Vzhledem k dostupným finančním prostředkům však nebylo možno u všech škol provádět analýzu a dokumentaci v době ranního příchodu dětí do školy. U mnohých škol byla analýza doplněná o informace získané v rozhovoru s řediteli, učiteli, případně rodiči žáků, případně informace získané dodatečně při projednávání pracovních výstupů v Kroměříži dne 8. 10. 2009 za přítomnosti všech zainteresovaných stran včetně zástupců škol a jejich žáků, všech příslušných odborů magistrátu, ale také pana starosty. Ke každému hodnocenému objektu byl zpracován samostatný list s definicí největších problémů i návrhem případných opatření.

4. POSUZOVANÉ OBJEKTY DLE PŘIPOMÍNEK DĚTÍ

Jedním z podkladů, které měl inspekční tým k dispozici, byly připomínky dětí z jednotlivých škol k problematice bezpečnosti silničního provozu. Vlastní bezpečnostní inspekce potom proběhla ve dvou kolech. V první fázi navštívil inspekční tým všechny posuzované lokality a definoval potenciální rizika ze svého odborného pohledu, následně jsme se seznámili s připomínkami dětí.

Celkem bylo k dispozici 36 připomínek dětí, z nich však bylo 6 z hlediska obecného pořádku, případně kvality životního prostředí, 4 připomínky směřovaly k posílení dozoru Policie na chování řidičů v některých lokalitách a zbývajících 26 je možno označit za připomínky, které bezprostředně souvisí s uspořádáním dopravního prostoru. Z těchto 26 připomínek však bylo 16 natolik obecných, že je nebylo možno identifikovat v okolí jednotlivých posuzovaných objektů. Zbývajících 10 bylo zcela jednoznačně definováno a lze konstatovat, že až na jedinou, která se týkala nedostatků kvality povrchů chodníků v okolí ZŠ Zachar, se všechny překrývaly s riziky, které byly nalezeny i inspekčním týmem. Ten však našel i mnohé další potenciální rizika, která se v připomínkách dětí neobjevila.

4.1. ZŠ ZACHAR



Nejvíce připomínek ze škol přišlo k uspořádání křižovatky ulic Albertovy a Havlíčkovy. Tato křižovatka je velmi problematická již svým ne zcela pravidelným uspořádáním, kde zcela dominantní pozici má ulice hlavní ulice Havlíčkova (silnice III/43215), která zároveň tvoří i přístupovou trasu ke kroměřížské nemocnici.

S výjimkou přímého směru po ulici Havlíčkově, mají všechny ostatní pohyby v křižovatce vážné překážky v rozhledových trojúhelnících, navíc dílem i památkově chráněné (Květná zahrada). Z hlediska

uživatelů je však zřejmě největším problémem absence přechodu pro chodce přes ulici Havlíčkovu. Ostatní potenciální rizika jsou obsahem zpracovaného inspekčního listu.

4.2. ZŠ OSKOL



Děti ze základní školy OSKOL mimo jiné problémy upozorňovaly velmi správně i na scházející přechody pro chodce ve dvou pro ně klíčových lokalitách, a to přechodu z ulice Mánesovy přes ulici Spáčilovu a rovněž na opačném konci ulici Mánesovy na scházející přechody pro chodce v křižovatce ulic Mánesova, Kotojedská, Jiráskova. Jak vyplynulo z projednávání pracovních výstupů bezpečnostní inspekce na Městském úřadu v Kroměříži, zodpovědné orgány magistrátu jsou si rovněž tohoto problému velmi dobře vědomy a v současné době již probíhá zpracování projektové dokumentace k řešení obou těchto lokalit. Další postup však bude do značné míry ovlivněn disponibilními finančními prostředky. Ostatní rizika zjištěná v okolí školy OSKOL jsou předmětem inspekčního listu.

4.3. RIEGROVO NÁMĚSTÍ



čekaní chodce, což je dokumentováno i na vloženém obrázku. V budoucnu by bezpochyby mělo být zvažováno o přebudování tohoto přechodu do kombinace se zvýšenou příčnou plochou.

4.4. ZŠ SÝPKY



Nejvýznamnější připomínka dětí ze základní školy Sýpky se týkala nebezpečného přechodu pro chodce v křižovatce ulice Štěchovice s Kojetínskou, a to především vzhledem k extravilánovému charakteru ulice Kojetínské, průtahu silnice I/47. Šířkové uspořádání ulice Kojetínské navádí řidiče k nedodržování nejvyšší dovolené rychlosti. Délka přechodu pro chodce jako přechodu neřízeného SSZ již v současnosti nevyhovuje platným ustanovením ČSN 73 61 10. Problém ulice Kojetínské, včetně navazující ulice 1. Máje a Tovačovského je širší a bude podrobněji popsán v závěrečné

kapitole této průvodní zprávy. Ostatní potenciální rizika v okolí ZŠ Sýpky jsou předmětem příslušného inspekčního listu.

4.5. SPORTOVNÍ ZAŘÍZENÍ OBVODOVÁ



Nejvýznamnější připomínka k problematice potenciálních rizik u sportovních zařízení podél ulice Obvodové se netýkala přístupu ke sportovním zařízením, ale scházejícímu přechodu pro chodce k obchodnímu areálu Kaufland ve směru od křižovatky s ulicí U Rejdiště. Stejný problém byl definován i inspekčním týmem. Zdaleka ovšem ne jako jediný. S výjimkou přechodu před plaveckou halou a přechodu u autobusové zastávky Kaufland schází přes ulici Obvodovou možnost využití jakéhokoliv dalšího přechodu pro chodce, případně přejezdu pro cyklisty. Je zřejmé, že s rozvojem přilehlého území za ulicí Obvodovou by měla být zpracována komplexní studie vedení pěších i cyklistických tras včetně vazeb do centra města.

5. SOUHRNNÉ HODNOCENÍ

Z hlediska zpracovatele se potvrdil předpoklad užitečnost i vícestupňového přístupu k řešení rizik konfliktů dětí s motorovou dopravou v okolí škol. Kromě výše uvedených přehledů rizik u jednotlivých objektů a rizik popsanych v jednotlivých inspekčních listech je možno z hlediska uspořádání dopravního prostoru některé problémy i velmi generalizovat. Je to především nedostatečná kontrola kvality vodorovného dopravního značení, především symbolů A12 Děti na vozovce z hlediska jejich viditelnosti, ale i správných barev a rozměrů. Doporučuji v budoucnu tuto kontrolu provádět vždy tak, aby případné nedostatky mohly být odstraněny před začátkem nového školního roku.

Závažné nedostatky byly nalezeny rovněž ve zřizování přechodů pro chodce. Zatímco vyznačený přechod pro chodce před základní školou Slovan k obchodnímu centru Hruška lze jednoznačně vnímat jako nadbytečný, jiné významné přechody pro chodce přes mnohem intenzivněji pojížděné komunikace schází. Jenom namátkovou je možno jmenovat přechody pro chodce v křižovatkách Albertova x Havlíčkova, Smetanova x Gen. Svobody, Mánesova x Kotojedská, Mánesova x Spáčilova, přechody ke sportovním zařízením podél ulice Obvodové a přechody k areálu TJ Slavia u ulice Kotojedské.

Samostatným problémem, který byl sice z hlediska bezpečnostní inspekce jako okrajový, ale přesto se prolínal s některými posuzovanými lokalitami je silně morálně zastaralé šířkové uspořádání průtahu silnice I/47. Tento byl sice koncem 90. let dílem upraven pomocí vodorovného dopravního značení, ale s postupujícím časem je třeba konstatovat, že i tato úprava již nejenom morálně zastarala, ale především v profilech přechodů pro chodce již nevyhovuje ani platné novele ČSN73 61 10. Jednoznačně lze doporučit zadání projektové dokumentace na postupnou rekonstrukci tohoto průtahu silnice I/47, která by měla směřovat k silnému posílení ostatních městotvorných a dopravních funkcí oproti funkci pro transnitní dopravu.

Z hlediska posuzovaných lokalit je možno doporučit samostatnou studii pěší a cyklistické dopravy pro areál za ulic Obvodovou s vazbami do centra, pokud již nebyla zpracována.

Jak vyplynulo z projednávání pracovních výsledků studie na Městském úřadu v Kroměříži dne 8. 10. 2009, mnohé problémy, ať již na ně upozornily děti, nebo byly identifikovány inspekčním týmem, jsou příslušným odborníkům známy a jsou již průběžně řešeny.

Nejzásadnějším zjištěním, je ale potvrzení faktu, že téměř ve všech případech byla kromě větších rizik identifikována i relativně drobná rizika, jejichž odstranění s vynaložením velmi malých prostředků může výrazně napomoci zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Listopad 2009

Ing. Jaroslav Heinrich
Bezpečnostní auditor