

Průtah: pět kruháčů na dvou kilometrech

Ze stěžejního tahu v Blansku se stane **zóna bezpečí, ale také pomalé jízdy**. Do podzimu tu přistaví dva kruhové objezdy.

Marek Osouch
redaktor MF DNES



BLANSKO Hlavním průtahem denně přes Blansko projede více než 14 tisíc aut. Jejich šoféři musí zdat dva kruhové objezdy. Prozatím. Na konci letošního roku už budou čtyři a do dvou let dělníci vytvoří ještě jeden.

Na dvou kilometrech tak řidiče „zbrzdí“ pět okružních křižovatek, tedy v průměru jedna na 400 metrů, což tak zhruba vychází i ve skutečnosti. S dalšími třemi, které ve městě už stojí mimo hlavní trasu, se Blansko v nadsázce dá označit za město kruhových objездů - stejně

jako v sousedním Olomouckém kraji Prostějov. Ten má ale oproti jihomoravskému „rondelovému“ unikátu dvojnásobný počet obyvatel.

Ostatně i starosta Blanska a zároveň krajský radní pro dopravu Jiří Crha (ODS) uznává, že kroužení si řidiči při průjezdu městem užijí opravdu nezvykle často. „Dopravní studie říkají, že když je průjezdnost pod 20 tisíc aut za den, doporučuje se kruhový objезд. Zvýší si tím plynulost a sníží nehodovost, což stojí i za to, že se zpomalí doprava,“ prohlásil Crha.

Jenže pět kruháčů za sebou značí jediné - řidiči se musí připravit na to, že cesta přes Blansko bude delší než dnes. Jak je zřejmé i ze slov starosty, kruhový objезд jízdu oprav-

du zásadně zpomalí, což potvrzují i experti. „V obecné rovině dokáže taková úprava křižovatky udělat dopravu plynulejší. Na druhou stranu můžou mít problém dlouhé kamiony a autobusy. Záleží na konstrukci objezdu, musí se vše pečlivě zvážit,“ naznačil přístup případ od případu jihomoravský koordinátor BE-SIP Pavel Čížek.

Doprava zhoustne

Na možné problémy upozorňuje i Pavel Havránek z brněnského Centra dopravního výzkumu. „Přestože okružní křižovatky mají přínos bezpečnostní, vždy je nutné jejich stavbu posoudit, zvážit intenzitu dopravy na všech vjezdových větvích, a to včetně pěších či potřeby vedení přepravy nadrozměrných nákladů. Při špatném provedení a vyvážení jednotlivých prvků pak může dojít k tomu, že křižovatka očekávané přínosy zkrátka nesplní,“ sdělil Havránek.

Například první z nových kruhových objездů začne už brzy růst

u Sportovního ostrova na křižovatce ulic Poříčí a Mlýnská. „Je tam velký pohyb chodců, hlavně dětí, kteří přecházejí hlavní tah městem, a často zde dochází ke kolizním situacím,“ vysvětlil starosta. Napojení Mlýnské na hlavní silnici využívá spousta místních i při jízdě autem, protože jde o klíčovou spojku vedoucí od velkých blanenských sídlišť a také základních a mateřských škol. Na frekventovanou hlavní trasu je proto složité se dostat, zvláště při odbočení vlevo, šoféři v místě běžně tráví dlouhé minuty čekáním.

Podle Čížka se tak může klidně stát, že doprava bude sice plynulejší, zároveň ale ve svém důsledku na hlavním tahu zhoustne a způsobí rozsáhlejší kolony tím, jak budou najíždět auta právě z Mlýnské ulice. Oproti alternativnímu řešení v podobě semaforů totiž není možné dynamické řízení dopravy.

Stavba zmíněné okružní křižovatky potrvá zhruba tři až čtyři měsíce a zaplatí ji napůl Jihomoravský kraj

a město. Náklady Blanska se odhadují na čtyři miliony korun.

Ještě letos v létě dělníci jižněji rozkopou stejnou silnici - v této části pojmenovanou Svitavská - u křižovatky s Fügnerovou poblíž dvou supermarketů. Právě tady totiž začne stoupat nový most vedoucí do části „staré Blansko“. Napojení na hlavní tah i výjezd na druhé straně je řešené - jak jinak - formou kruhového objezdu. „To ani jiným způsobem udělat nejde,“ reagoval Crha.

Starosta nemá obavy, že si kvůli pomalejší jízdě na hlavním průtahu, která nemusí dosáhnout ani 50 kilometrů za hodinu, řidiči začnou hledat cesty skrze město jinými ulicemi. A souhlasí s ním i Pavel Čížek. „To si příliš nemyslím. Obecně je trend zklidňovat dopravu ve městech i mimo hlavní silnice,“ vysvětlil s tím, že okružní křižovatky jsou k tomu optimální řešení.

Nepřetržitá blokáda města

Dopravní omezení v Blansku zažívají řidiči už od začátku roku. V březnu se uzavřelo centrum města kvůli rekonstrukci vodovodů a kanaliza-

Okružní křižovatky

Pozitiva

- pomalejší rychlost projíždějících vozidel
- menší následky dopravních nehod
- výrazně vyšší kapacita než u křižovatek bez semaforů

Negativa

- horší převedení pěších především v místech se střední či vyšší intenzitou pěší dopravy
- pěší a cyklisté snižují kapacitu křižovatky
- oproti semaforům není možné dynamické řízení dopravy

Zdroj: Policie ČR

ce, podobně jako ulice Brněnská na druhé straně řeky Svitavy. Zatímco v centru bude hotovo do prázdnin, na Brněnské se má pracovat i v létě. Letos ji ale otevřou, stejně jako obě okružní křižovatky. Jejich stavba se musí stihnout do prosince. Pak se totiž plánuje roční výluka na železnici z Blanska do Brna a bude nutné, aby byl hlavní tah průjezdný, když jej mají brázdit desítky autobusů denně coby náhradní doprava za vlak.

Až po ukončení této výluky přijde na řadu stavba pátého a zatím posledního kruhového objezdu na hlavní silnici v Blansku. Konkrétně je v plánu na severu, u budované obchodní zóny na místě někdejšího zahradnictví, kde nedávno začaly první práce na bourání tamních skleníků. Náklady na tuto stavbu jdou plně za soukromým investorem nového nákupního centra. Hotovo musí mít do léta 2023.

14 tisíc
aut projede denně po hlavním tahu v Blansku.