



Text a foto: Milan Jirouš

V poslední době se zejména před přechody pro chodce objevuje zdrsňený povrch zvyšující brzdný účinek. Podrobili jsme jej testu.

Rocbinda, jak se zdrsňený povrch jmenuje, přispívá k bezpečnosti už na několika místech v Česku. Většina motoristů sice ví, že jde o zónu zvyšující brzdný účinek, ale jen hrstka tuší o kolik. Výhradním dodavatelem tohoto speciálního povrchu pro Českou a Slovenskou republiku je společnost Stavba a údržba silnic Břeclav.

Na svých internetových stránkách udává zkrácení brzdné dráhy na Rocbindě přibližně o třetinu proti běžnému asfaltu. Povrch se zvýšenou drsností by měl lépe fungovat nejen za sucha, ale i za deště. V případě náledí samozřejmě záleží na tloušťce námrazy, ale i v tomto případě by měla mít výrazně hrubší Rocbinda navrch.

Před testem

Ozkoušet vlastnosti Rocbindy za provozu není možné. Naštěstí ji kromě veřejných komunikací nacházíme také na polygonu Max Cars, kde náš záměr vítají s nadšením. „Absolventi kurzů bezpečné jízdy si mohou na Rocbindě zkrácení brzdné dráhy ověřit, přesné porovnání a měření jsme ale ještě nedělali“, vysvětluje jednatel společnosti Jan Faktor. Zdrsňený povrch zde instalovala společnost Quo, která je výhradním dodavatelem Rocbindy pro Střední Čechy.



Cenově dostupná

Rocbinda je systém společnosti Jobling Purser z Velké Británie, v Česku se poprvé objevila v roce 2004.

„Firma Jobling Purser vyrábí vlastní pojivo, které se míchá s přírodním či barveným tvrdým kamenivem frakce zrn jeden až tři milimetry“, vysvětluje Ladislav Balcar, jednatel společnosti Stavba a údržba silnic Břeclav – výhradního dovozce pro Českou a Slovenskou republiku. Kamenivo, kterým je drcený bauxit, lze barvit dle požadavků a Rocbindu tak odlišit od dalších speciálních pruhů například pro cyklisty. Balcar k tomu dodává: „Cena Rocbindy v přírodní barvě je přibližně 620 Kč za metr čtvereční, pastelové barvy vyjdou asi na 750 korun za metr“. Například opatřit přechod pro chodce Rocbindou z obou stran přijde přibližně na 126 000 korun. To je cena, za dva pruhy o délce 28 metrů a šířce 3 metry. Podle Balcara o délce zdrsňeného povrchu rozhodují rychlostní limity: „Délka Rocbindy se vypočítává z maximální povolené rychlosti na daném úseku, například na rychlost 50 km/h je to 28 metrů. Výpočet vychází z brzdné dráhy vozidla a není v něm započítána reakční doba řidiče.“

Při rychlosti 50 km/h zastavil vůz na Rocbindě na necelých šesti metrech. Druhé auto by najelo do lidí, jeho brzdná dráha činila přes deset a půl metru.



Na pětníku



Při brzdění ze sedmdesátky potřeboval vůz na Rocbindě téměř sedmáct metrů, tedy polovinu šířky zebry. Druhý ale projel celou svou délkou až za přechod pro chodce.

Podmínky pro měření jsou zde přímo ideální. Rocbinda pokrývá poloviční šířku betonového povrchu. Na pravé straně je tedy pás červeného zdrsňeného povrchu o délce třicet metrů, na levé straně imaginární komunikace žádné úpravy neproběhly. Přes celou šířku je ale namalovaný přechod pro chodce. Dva identické souběžně jedoucí automobily se zde tedy mohou utkat.

Optimální podmínky

K dispozici dostáváme dva zcela shodné Peugeoty 207 s motorem 1.4 HDI a ABS. Na pomoc si bereme stopky a laserový měřič vzdálenosti Bosch. Do vzdálenosti deseti metrů před přechod jsme umístili kužely signalizující začátek brzdné dráhy – zde testovací jezdec šlápně na brzdou. Poté, co zabrzdí automobil na Rocbindě, přesedne do druhého vozu, rozjede se na stejnou rychlost a na betonovém povrchu svou snahu o co nejrychlejší zastavení zopakuje. Poté přeměříme brzdné dráhy. Test pro jistotu několikrát zopakujeme a automobily se

na Rocbindě vystřídají. Měření brzdné dráhy probíhá za sucha, tedy za ideálních podmínek pro co nejrychlejší zastavení.

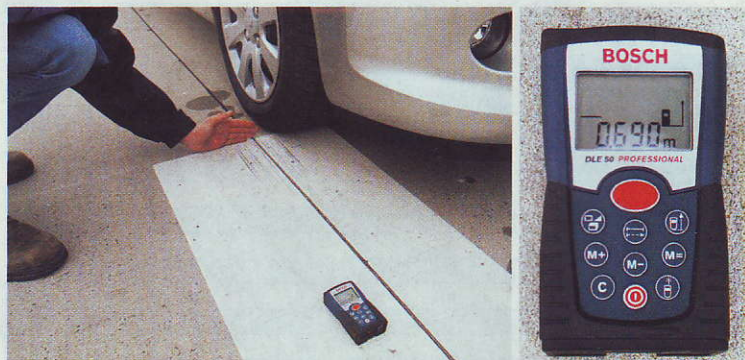
Okamžik pravdy

První porovnání probíhá v padesátikilometrové rychlosti. Modrý peugeot jedoucí po Rocbindě zastavuje po 1,47 sekundách na 5,667 metrech. Stříbrný

vůz vjíždí až na přechod, jeho brzdná dráha činí 10,690 metrů a na zastavení potřeboval 2,05 sekundy. Z padesátikilometrové rychlosti se tedy na Rocbindě podařilo zastavit na necelých šesti metrech! Opakování testu a prostřídání vozů přineslo vždy podobné výsledky ovlivněné především rychlostí reakce řidiče.

Pro další měření v sedmdesátikilometrové rychlosti bylo nutné nejdříve prodloužit brzdnou zónu z deseti na patnáct metrů. Automobil na Rocbindě i přesto vjel do poloviny přechodu pro chodce. Brzdil 2,11 sekundy a nakonec zastavil délkou 1,920 metru na přechodu. Druhý vůz ale zastavil až za čtyři metry širokou zebrou. Případní chodci by zkrátka neměli šanci.

O tom, že Rocbinda dokáže brzdnou dráhu výrazně zkrátit není pochyb. Její instalace na nebezpečné úseky, ale i před frekventované přechody nebo u škol je tedy zcela na místě. Protismykový povrch dokáže dobře posloužit i v rychlých zatáčkách, na kruhových objezdech nebo například před křižovatkami. Jednoduše všude, kde je třeba zajistit bezpečné dobrzdění vozidla nebo zabránit jeho vynášení (nedotáčivý smyk v zatáčce). Pneumatiky na Rocbindě ale dostávají hodně zabrat a to zejména při prudkém brzdění s vozem bez ABS. ●●●



K určení vzdálenosti jsme použili laserový měřič. Mířili jsme na registrační značku, pokud vjel vůz na přechod, odečetali jsme vzdálenost mezi začátkem zebry a registrační značkou.