Trendy zklidňování dopravy ve městech a obcích

Publikováno: 5. 10. 2015
Eva Kšicová

V současné době se mnoho lidí stěhuje do menších měst a obcí, aby mohli žít zdravějším způsobem života. To však v sobě přináší nové potřeby, neboť tak dochází nejen k nárůstu počtu obyvatel těchto měst a obcí, ale také k nárůstu objemu dopravy i jiných potřeb. Ty se týkají občanů, kteří jsou jak motoristy, tak chodci nebo cyklisty a mají tedy naprosto rozdílné požadavky na místa, ve kterých se pohybují a kde bydlí.

Ti obyvatelé, kteří se starají o děti, požadují dostatečně bezpečný prostor pro jejich hru, současně s bezpečnou cestou do školky, školy nebo na hřiště. Osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace, kam patří jak doprovod s kočárkem, starší lidé, lidé se zlomenou končetinou, nebo jinak hendikepovaní, se potřebují bezbariérově dostat do obchodu, zdravotních zařízení, na úřady či na místa jiných aktivit. Cyklisté zase vyžadují dostat ke svému cíli pokud možno přímou, pohodlnou a bezpečnou cestou. Motoristé chtějí v místě svého zdroje a cíle zaparkovat, nejlépe přímo u obchodu, úřadu či u svého bydliště. To vše je velmi náročné spojit tak, aby všichni ze skupiny uživatelů byli spokojení a mohli své potřeby uplatňovat v dostatečně bezpečném a odpovídajícím prostředí.

Při volbě dopravního prostředku mnoho lidí až tak neuvažuje vliv dopravy na životní prostředí, jako spíše jejich vlastní potřeby, pohodlnost či bezpečí. Lidé stále někam pospíchají a nechtějí se vzdát své „svobody“, kterou díky individuálnímu způsobu dopravy zažívají. Každý z nás tak může ovlivnit množství dopravních cest, a tedy i životní prostředí, a to například volbou dopravního prostředku. Tedy místo jízdy osobním vozidlem je možné využít hromadnou dopravu nebo kolo. Každý ví, že například do autobusu, se vejde více osob, než do osobního vozidla. Vyšším využíváním MHD tak lze snížit počet motorových vozidel jezdících na komunikacích, tím pak může docházet ke snižování počtu kolon nejen ve městech a obcích, ale také na křižovatkách mimo ně a ke zlepšování situace týkající se parkování. Ale existuje dostatek obyvatel, účastníků silničního provozu, kteří jsou ochotni tuto dopravní politiku akceptovat? Rodič s dvěma malými dětmi, který se snaží dostat kočárek do přeplněného autobusu v době zvýšeného rizika respiračních chorob, jistě raději zvolí k cestě své osobní vozidlo, stejně tak jako osoby dojíždějící každodenně do práce jistě rádi ušetří čas při přesedání mezi jednotlivými spoji dopravy (mají-li jinou volbu). Přestože v mnoha případech může být cesta hromadnou dopravou rychlejší, pohodlnější a z pohledu sociálních vztahů zajímavější.

Prioritou však zůstává všem občanům zajistit dostatečnou bezpečnost při přepravě na pozemních komunikacích, není však možné města a obce přizpůsobovat pouze pro motorovou dopravu a přenechat je vozidlům, ale je nutné zajistit dostatečný prostor i pro jiné účastníky silničního provozu.

Nemotoroví účastníci provozu využívají svůj pobyt a pohyb na komunikacích například pro volnočasové aktivity či pro dopravu na různá sportoviště. Tato sportoviště je vhodné propojit pomocí cyklostezek a chodníků, které musí být navrženy s dostatečnými parametry pro vedení pěších a cyklistů a také by měly být logicky vedené, aby byly využívané. Současně musí být provedeny bezbariérově tak, aby sloužily všem obyvatelům, kteří je mohou využívat. Stezky a chodníky však ve své trase křižují silniční síť, je tedy nutné zajistit dostatečnou bezpečnost v těchto křižných místech. Dále je tento přístup také nutné zajistit i v místech, na kterých jsou v těsné blízkosti komunikace školy a další zařízení se zvýšeným pohybem osob, nejen dětí. Komunikace je pak nutné provést takovým způsobem, aby se na nich řidiči nejen cítili bezpečně, ale aby se tak také chovali. K tomu přispívají tzv. samovysvětlující komunikace, které samotným svým uspořádáním, navádí řidiče k takovému chování, které lze v daném prostředí očekávat. Tedy například v místech občanského vybavení (školy, úřady, zdravotní střediska, aj.) je vhodné navrhovat prvky, které tuto situaci vysvětlují a vhodně motivují ke snížení rychlosti. Současně navádějí řidiče k větší obezřetnosti, případně zvýhodňují a zvýrazňují chodce na přechodech pro chodce, jakožto zranitelné účastníky

silničního provozu.

Jedním z možných prvků pro zklidňování dopravy, které zvyšují bezpečnost v místě přechodů pro chodce, mohou být vysazené chodníkové plochy, které svým provedením zkracují délku pro přecházení a opticky zvýrazňují místo přechodu.

Dalším prvkem mohou být ostrůvky umístěné mezi protisměrné jízdní pruhy na vozovce. Toto opatření je výhodné především v místech s vyšší intenzitou motorové dopravy, neboť chodci tak mají možnost přecházet „na dvakrát“ a při přecházení odhadují pouze časovou mezeru mezi vozidly jedoucí jedním směrem. Dalším možným opatřením mohou být zvýšené široké prahy integrované s přechodem pro chodce. Toto opatření je vhodné realizovat také z důvodu jednotné výškové úrovně, kterou ocení především osoby se sníženou schopností pohybu.

V místech, kde nehrozí nebezpeční střetu vozidel s jinými, zejména zranitelnými, účastníky silničního provozu, nemusí být nutné, aby byla v obci dále uměle snižována rychlost vozidel. V místech, kde je naopak toto riziko vyšší, nebo v určitých částech měst a obcí, je naopak toto snížení (např. pomocí *zóny 30*, nebo *obytné zóny*) naprosto žádoucí. Budeme-li však po řidičích požadovat snížení rychlostí

pod 50 km/h v místech, kde k tomu není zjevný důvod, může být pak toto omezení nevyšší dovolené rychlosti méně respektováno a může také docházet díky rozdílnosti skutečných rychlostí vozidel k nehomogenitě dopravního proudu. V takovém místě je pak přecházení pro chodce (či cyklisty) velmi obtížné, především pro děti a starší osoby, které mají problém odhadnout dostatečnou časovou mezeru mezi vozidly, a to zvláště v případech, kdy vozidla jedou rozdílnými rychlostmi. Proto je vždy nutné tuto možnost zvažovat s ohledem na danou lokalitu a na dopravu na ni (intenzita, složení, účastníci silničního provozu.)

V České republice je mnoho nástrojů určených ke zklidňování dopravy a zvyšování bezpečnosti, které je možné využít. Škála prvků, které je možné aplikovat na komunikacích je velmi rozmanitá a nabízí možnosti pro využití v různých situacích. Nelze univerzálně říci, které prvky nebo jejich kombinace jsou nejúčinnější. V současné době jsou často upřednostňována nízkonákladová opatření. Mezi tato nízkonákladová opatření patří především usměrňování dopravního proudu či upozornění na změnu dopravního režimu pomocí vodorovného a svislého dopravního značení. V místech, kde však potřebujeme zvýšit bezpečnost chodců či jiných zranitelných účastníků silničního provozu, je nutné provést taková fyzická opatření, která například zabrání najetí vozidla na chodník. Proto ani tzv. přejízdné obrubníky, užívané často na čelech ochranných ostrůvků, nejsou dostatečnou ochranou chodců.

Jedním z trendů v zahraničí, kde se díky dopravní politice měst a obcí snaží o sjednocení všech druhů doprav na jednom místě, jsou tzv. *sdílené prostory*. To jsou takové veřejné dopravní prostory, kde není vymezen prostor pro jednotlivé účastníky provozu. Naopak tento princip vychází z ohleduplnosti všech účastníků (přesto zde platí pravidla silničního provozu, přednost zprava je zde zachována). Nejsou zde žádným způsobem rozděleny ulice ani křižovatky na dopravní prostor vymezený jen pro motorová vozidla, chodce či cyklisty. V takovém prostoru se spoléhá na to, že bez usměrnění se budou řidiči chovat opatrněji, ohleduplněji a méně agresivně a chodci s cyklisty ohleduplně a předvídatelně.

V České republice však pro sdílené prostory nemáme zatím dostatek konkrétní opory v legislativě, je tedy velmi obtížné je vybudovat. Smíšený provoz je možné realizovat v podobě obytných zón. V případě obytné zóny je však nutné vymezit místa pro parkování, nejvyšší dovolená rychlost je zde 20 km/h. Určitá varianta sdílených prostorů u nás také funguje v rámci pěších zón, pro které mají vozidla hromadné i individuální dopravy udělenou výjimku.

V České republice je v současné době snaha o zvyšování bezpečnosti v dopravním prostoru využitím různých prvků ke zklidňování dopravy. Jde tedy o ochranu nejen zranitelných účastníků silničního provozu a usměrňování pohybu vozidel na komunikacích. Vždy však musí být prvky provedeny s ohledem na místní podmínky tak, aby toto provedení zvýšilo bezpečnost a současně aby si komunikace zachovaly princip samovysvětlitelnosti pro všechny účastníky silničního provozu.