

Diskuse: Proč se trápit se zónami 30 km/h? (1. část ze 7/3/2012)



Cyklopruhy na ulici s rychlostním limitem 30 km/h, Oudorp, Holandsko Zdroj: Wikimedia



Tohle je první ze dvou částí článku na téma zón s rychlostním limitem 30 km/h.

- Část 1 pojednává o bezpečných dopravních systémech a subjektivním přístupu účastníků silničního provozu.
- Část 2 bude řešit objektivní údaje: co funguje a co ne.

Budou zóny 30 km/h opravdu fungovat? Ceri Woolsgrove, z Evropské cyklistické federace, se podíval blíž na klady a zápory této možnosti, jak snížit rychlost aut.

Kdo by si dřív pomyslel, že zóny s rychlostním limitem 30 km/h budou někdy sexy? Zatímco v minulosti bylo cílem dopravní politiky umožnit autům co nejrychlejší jízdu, nyní se pozornost začíná soustředit na člověka. Přeprava lidí je víc než dostat člověka z bodu A do bodu B. Loňské Mezinárodní dopravní fórum se konalo pod názvem „Doprava pro společnost“, což značí jasnou změnu v přístupu k dopravě. Dokonce i Evropský parlament ve své Zprávě o bezpečnosti silničního provozu doporučil úřadům zavádět v obytných pásmech v celé EU rychlostní limit 30 km/h. Stejně tak jde o žhavé téma mezi obyvateli měst: probíhají kampaně jako 20's Plenty (20

je dost) ve Velké Británii, Ville 30 (Město 30) v Belgii, Zone 30 v Barceloně, Zona 30 v Portugalsku, o realizaci se uvažuje i v Amsterdamu, Oslu nebo Kodani, abychom vyjmenovali alespoň některé.

Nepředstírejme však, že všichni jsou přesvědčeni o správnosti této volby. Existuje i argument, který tvrdí, že 30km rychlostní limit nebude fungovat. V této části bych tento argument rád přezkoumal a podíval se na něj z trochu jiného úhlu.

Argument „zóny 30 km/h nefungují“ má následující zdůvodnění: pokud jsou rychlostní limity nastaveny příliš nízké, řidiči motorových vozidel je nebudou dodržovat, protože je nepovažují za rozumné. Mnoho řidičů pak limity ignoruje, což vede k větším rozdílům v rychlostech jednotlivých aut, k frustraci, nebezpečnému předjíždění a čtenějším nehodám. Tento myšlenkový směr říká, že rozumný limit by měl být nastaven na 85. percentilu (tj. 85% řidičů by ho nemělo překročit). Tento názor vychází z myšlenky, že **způsobilé a opatrné jednání většinové společnosti zodpovědných a dobře informovaných lidí by se mělo považovat za zákonné.**

Tato idea připomíná klasický ekonomický argument: že obchody fungují dokonale, když rozumní jedinci (*Homo economicus*) rozumně nakupují a prodávají, a jejich rozumná volba vychází z dokonalého poznání. Jako pěst na oko je zde samozřejmě nápadná myšlenka dokonalého poznání. Často netušíme, zda bylo jídlo připraveno v hygienických podmínkách, proto máme odbory „pro zdraví a bezpečnost“; netušíme, zda jsou stroje či výrobní postupy nebezpečné, proto potřebujeme normy a předpisy.

Zdá se mi, že stále dokonalejší modely motorových vozidel nás čím dál tím víc vzdalují od našeho prostředí. Sedíme v autě – v soběstačné uzavřené krabici se stále tišším motorem, bezpečnějším a pohodlnějším interiérem, sledujeme svět míhající se kolem nás a slyšíme jen sotva patrné vrčení motoru. Říkám si, že pokud se piloti těchto strojů mají vypořádat s některými vnějšími objekty, které jim stojí v cestě, např. s chodci, cyklisty, veřejným osvětlením, budovami atd., jsou opravdu schopni vše posoudit racionálně, a to zejména při vyšší rychlosti? Nebo je to spíš tak, že 85. percentil neurčuje to, co řidiči motorových vozidel považují za rozumné, ale spíš to, co si myslí, že jim může projít?!



Sedíme-li uvnitř auta, může mezi námi a vnějším prostředím vzniknout „bublina“. Zdroj: The Car Spy

Několik čísel do diskuze

Co kdybychom spíše než subjektivní a často eklektickou směs zkušeností diktující rychlost aut uvnitř i vně obytných čtvrtí raději nahodili suchá statistická čísla týkající se této problematiky:

- Limit 30 km/h, aplikovaný v zónách, vede k nižšímu počtu smrtelných dopravních nehod na silnicích. Podle studie provedené organizací Transport for London (Doprava pro Londýn, TRL) klesne po zavedení limitu 32 km/h (20 mil/h) počet „zabitých nebo vážně zraněných“ obětí mezi cyklisty o 50%.
- Podle novější zprávy z dubna 2009 snižování pokračuje i nadále – o 17% se snížil počet obětí mezi cyklisty a o 38% počet smrtelných a vážných dopravních nehod cyklistů. Mnoho jiných kvalitních výzkumů došlo k podobným závěrům (Elvik, R et al Rychlost a dopravní nehody: vyhodnocení Power Model (2004); Vliv zón s rychlostním limitem 20 mil/h na zranění při dopravních nehodách v Londýně, 1986 – 2006: British Medical Journal, září 2009).

Existuje mnoho důkazů o tom, že limit 30 km/h skutečně funguje, zatímco většina studií o 85. percentilu staví téměř výhradně na vysokorychlostních sítích, jako jsou dálnice a s nimi propojené silnice, a téměř žádná nevychází z městských oblastí s omezenou rychlostí. Téměř stoprocentně neexistuje žádný důkaz, že by zóny 30 km/h zvyšovaly nebezpečí na silnicích, a jak jsme již uvedli, mnoho důkazů svědčí o opaku.

1. Jak přimějete lidi, aby zpomalili? Sdíleným prostorem? Dopravními značkami?

Oblasti s limitem 30 km/h se obvykle zřizují dvěma standardními způsoby – jde o rychlostní limit 30 km/h nebo rychlostní zónu. V prvním případě jsou podél silnice umístěny značky s informací, že vjíždíte do zóny 30 km/h. V druhém případě jde o realizaci infrastrukturních opatření, jako jsou zpomalovací prahy a retardéry. Obě řešení mají své výhody i nevýhody. Jen instalovat značky a prohlásit oblast za zónu 30 km/h je řešení levné a aktivistům dává možnost efektivněji lobovat u příslušných orgánů. Na druhou stranu je to méně účinné pro snižování rychlosti než umístit kusy betonu na silnici. Infrastruktura je prostě drahá, i když stojí zhruba 100 000 Euro na km (odhad 20's Plenty, www.20splentyforus.org.uk).



Zpomalovací práh v Polsku

Nicméně je tu ještě jeden problém související s tím, že řidičům motorových vozidel stavíme do cesty další infrastrukturní opatření a dopravní značení – řidiči to mohou vnímat tak, že jsou stavěni spíše do pozice pasivních objektů, které musí poslouchat dopravní značky a další opatření, než do role aktivních účastníků silničního provozu s vlastním přístupem. Takový je jeden z hlavních názorů zastánců 85. percentily, a zřejmě ho ti, kdo stojí o bezpečnější silnice, budou muset vzít v úvahu. Měli bychom řidičům jako aktivním účastníkům silničního provozu umožnit chovat se podle vlastního úsudku? Jak dobře víme, princip „bezpečnost ve velkém počtu“ říká, že jízda na kole je pro každého jednotlivého cyklistu bezpečnější, pokud se počet cyklistů zvyšuje.

Ve své rozsáhlé studii tohoto principu říká Jacobsen (2003): „Je nepravděpodobné, že se cyklisté a chodci stávají opatrnějšími, když jejich počet roste. To znamená, že jsou to řidiči motorových

vozidel, kdo hlídá pravděpodobnost srážky s chodci a cyklisty. Zdá se, že řidiči motorových vozidel přizpůsobují své chování přítomnosti chodců a cyklistů.“

Pokud tomu tak skutečně je, co se potom stane, když učiníme logický závěr a cyklisty, chodce a motorová vozidla umístíme do společného prostoru, do obytných zón, bez jakýchkoliv pravidel? Co když odstraníme komfortní zónu řidičů motorových vozidel, kterou poskytuje moderní technologie automobilu, a nezbytné znalosti tohoto „racionálního činitele provádějícího řízení“ vneseme přímo do jeho/jejího bezprostředního okolí?

2. Systém Woonerf

Holandsko je známé svým systémem Woonerf, který mixuje různé druhy dopravy a v němž cyklisté a chodci mají automaticky přednost před motorovými vozidly. Pro systémy Woonerf je typický rychlostní limit blížící se rychlosti běžné chůze. Zklidňování dopravy, nízká rychlost i myšlenka, že „silnice“ je společný prostor bez hranic mezi zónami pro cyklisty, chodce a automobily, to vše nutí řidiče si uvědomit, že jsou zde hosty a že svým přístupem mohou pomoci vrátit obytné čtvrti lidem a nedělat z nich dopravní tepny.



Sdílený prostor v Brightonu Zdroj: DeFacto

Podobná je koncepce sdíleného prostoru, kde téměř neexistuje tradiční vymezení hranic mezi cyklisty, chodci a automobilovou dopravou a cílem plánovacího procesu je integrovat pěší, cyklistickou, automobilovou dopravu a nákupní zónu. To nás přivádí na myšlenku vzájemného působení mezi osobami, které daný prostor využívají, rychlostí a individuální interakcí. Oční kontakt, aktivní pozornost věnovaná ostatním účastníkům provozu a osobní zodpovědnost za všechny ostatní uživatele daného prostoru, to vše nahrazuje tradiční řešení pomocí pravidla pravé

ruky, dopravních značek, obrubníků, jízdních pruhů a rychlostních limitů. S tímto novým přístupem řidič přímo poznává dopravní prostor kolem sebe a sám je aktivním subjektem.

Ačkoliv tedy není správné jednáním řidičů ospravedlňovat rychlost, která ve většině nehod s cyklisty a chodci zabíjí, měli bychom právě jednání řidičů využít jako způsob, jak dostat rychlost pod 30 km/h a nezacházet s řidiči jako s pasivními objekty.

V určitých ohledech jsou zastánci sdíleného prostoru a 85. percentily ve stejné pozici. Obě skupiny věří, že:

- účastníky silničního provozu musíme považovat za aktivní subjekty
- pravidla silničního provozu bezpečnost na silnicích často spíše snižují než zvyšují
- řidiči motorových vozidel jsou ti, kdo se musí rozhodovat, ne dopravní značky.

Pokud se však na problematiku podíváme z perspektivy subjektivity našich racionálních aktérů, uvidíme mezi těmito dvěma tábory rozdíl a zjistíme, že jde o otázku politickou. Zastánci 85. percentily věří v menší počet pravidel na silnicích, automobily by podle nich měly mít na silnicích více svobody a méně omezení; chtějí pro řidiče motorových vozidel větší svobodu. Naopak hlavní myšlenkou druhého tábora, zastánců sdíleného prostoru, je starost o všechny ostatní účastníky silničního provozu a také o ty, kdo v tomto prostoru žijí a pracují; tato skupina chce, aby se cyklisté a chodci mohli svobodně pohybovat.

Tohle musíme mít na paměti a dát pozor, aby se nestalo, že zastánci sdíleného prostoru a systému Woonerf umožní vznik neregulovaných zón bez jakýchkoliv omezení pro kohokoliv, kde by auta mohla šikanovat ostatní účastníky provozu. Z Holandska máme mnoho zpráv o tom, že řidiči motorových vozidel začínají šikanovat ostatní spoluživitele sdíleného prostoru/prostoru Woonerf. Na to nesmíme zapomenout, jsme-li zastánci této myšlenky.

Pokud opravdu chceme vnést toto téma do problematiky dopravního plánování, budeme muset vzít v úvahu i tyto politické a mocenské rozdíly. Musíme se zaměřit na cenu a nesmíme zapomenout, že chceme, nebo spíš potřebujeme zvýšit počet cyklistů proto, aby nám vznikla pozitivní zpětná vazba v podobě větší bezpečnosti – více cyklistů, větší bezpečnost.



O autorovi

Ceri Woollsgrove je manažer Evropské cyklistické federace pro bezpečnost silničního provozu a technické problémy. Pochází z Velké Británie a dlouhodobě pracoval v Londýně, Brightonu, Liverpoolu (VB) a Hang Zhou (Čína). V současné době pracuje v Bruselu. Předtím byl zaměstnán v organizaci zastupující dopravní průmysl v Bruselu. Ceri má magisterský titul z univerzity v Bathu, obor globalizace a analýza mezinárodní politiky, a také v oboru sociální a politické myšlení na univerzitě v Sussexu.

Zdroj: <http://www.ecf.com/news/why-bother-with-30-kmh-zones-ecf-policy-talk/>
Překlad Monika Martinková, 07/2012