

Zklidňování dopravy na místních komunikacích

Úvod – co zklidňování dopravy vůbec je a k čemu může být dobré?

Rostoucí intenzity motorové dopravy a s tím spojené neblahé vlivy na životní prostředí i kvalitu života vůbec vedou k hledání cest, jak tyto negativní účinky zmírnit resp. kompenzovat. Nadějným prostředkem úspěšně rozvíjeným ve značné části Evropy je proces tzv. **zklidňování dopravy**. Co si pod tímto pojmem představit? Je to snaha o zmírnění dopravní zátěže, rychlosti jízdy či emisí? Realizace stávající dopravní zátěže přijatelnějším způsobem? Nebo přeměna historické části města sloužící dosud jako skladiště parkujících automobilů (viz obrázek 1) na kulturní a společenské centrum? Záleží na konkrétním případě.

Jako synonymum zklidňování dopravy by zřejmě bylo možné použít výraz **humanizace dopravy**, která může mít různé formy. Nejčastější formou bývají ovšem úpravy dopravního (resp. uličního) prostoru ve snaze o zmírnění dominance motorové dopravy a poskytnutí většího prostoru pěším, cyklistům, obyvatelům a životu obcí a měst vůbec. Zklidňování dopravy bylo původně doménou sítě obslužných komunikací (tvorba zón se sníženou rychlostí, pěších a obytných zón, stavba chodníků a infrastruktury pro cyklisty). V současné době se ovšem zklidňování stále více přesouvá na hlavní místní komunikace a průtahy, úměrně tomu, jak roste jejich zatížení a s tím spojené problémy (hlučnost, emise, nehodovost, obtížné přecházení, bezútěšný vzhled, nespokojenost a stížnosti občanů). Dalo by se říci, že právě zklidňování hlavních místních komunikací je v současnosti nejaktuálnější, protože tyto komunikace místní zastupitele trápí nejčastěji.



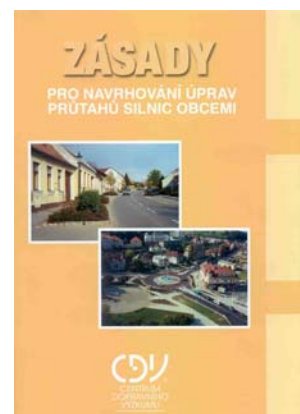
Obr. 1: Historické centrum znehodnocené skladištěm automobilů (Brno, ČR)

Rozvoj zklidňování dopravy v ČR

Zklidňování dopravy se pomalu ale jistě začíná rozvíjet i v České republice, resp. veřejná poptávka po něm utěšeně roste. Péčí Ministerstva dopravy a spolupracujících institucí vznikla i řada publikací a předpisů, které mají pomáhat zklidňující opatření navrhopvat a prosazovat. K těmto předpisům, které mají statut tzv. technických podmínek, patří především následující čtyři:

- TP 132 „Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích“
- TP 145 „Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi“
- TP 103 „Navrhování obytných zón“
- TP 85 „Zpomalovací prahy“

Zklidňování dopravy je rovněž jedním z nosných principů, které se uplatňují v momentálně probíhajícím procesu revize ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“.



Tendenci ke zklidňování dopravy vyjadřuje i vydaná a platná změna ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“, která podporuje používání jízdních a parkovacích pruhů menších šířek, prostorově úspornější odvodnění, zpřísňuje podmínky zřizování přechodů pro chodce v zájmu jejich bezpečnosti, atd. Přínosem této změny ČSN 73 6110 je i podstatné zmírnění rozporů s výše uvedenými TP, které byly ještě nedávno zdrojem vášnivých diskusí na téma, „který předpis je závaznější či platnější“. Lze říci, že uplatňování zklidňujících opatření nejrozumnějších druhů v tomto okamžiku nic nebrání ani v České republice a záleží jen na vůli či poptávce ze strany zástupců obcí, měst, krajů, policie a samozřejmě i na kvalifikovanosti a šikovnosti projektantů, jaké řešení dokáží nabídnout.

Zklidňování dopravy je velmi rozsáhlá problematika, jejíž podrobná prezentace by přesáhla rozsah tohoto článku. Všimněme si proto alespoň některých dílčích, ale významných témat.

Zklidňování dopravy na průtazích a hlavních místních komunikacích

Zájem o nové pojetí průtahů a hlavních místních komunikací velmi rychle roste, neboť na těchto komunikacích se obvykle koncentruje doprava, a tím i problémy z ní vyplývající. Jde o téma velmi aktuální i v evropském kontextu a je možno nalézt mnoho dobrých příkladů zklidňujících přestaveb s pozoruhodnými výsledky. Lze připomenout třeba úspěchy pilotního projektu Úřadu vlády Dolního Rakouska, kdy bylo v minulých letech upraveno 10 průtahů městy a obcemi zejména s využitím následujících prvků:

- menší šířky jízdních a parkovacích pruhů ve prospěch chodníků, zařízení pro cyklisty a zeleně,
- hojné používání středních dělicích ostrůvků různých typů (brány do měst, ochrana přecházení a odbočovacích pruhů),
- vkládání vysazených chodníkových a zelených ploch do parkovacích pruhů v zájmu „zamaskování“ parkujících automobilů v obrazu komunikace a podpory zeleně,
- přestavby průsečných křižovatek na křižovatky malé okružní s atraktivní výpravou středního ostrova (zeleně, květiny, vodotrysky, kulturní díla...).

Výsledky tohoto projektu jsou vynikající a přesvědčivé: ve srovnávacím období klesl počet usmrčených při nehodách o tři čtvrtiny a vážně zraněných o polovinu. Snížila se rychlost vozidel, usnadnilo přecházení a zvýšila atraktivnost chůze i jízdy na kole. Přijetí úprav ze strany občanů bylo ve většině případů pozitivní. Skeptikům, kteří se obávají poklesu kapacity upravených komunikací pro motorovou dopravu je možné vzkázat, že zklidňující úpravy tohoto typu kapacitě spíše prospívají nežli škodí (menší počet konfliktů mezi automobily a chodci díky zjednodušení přecházení, nižší rychlost dopravního proudu znamená posun do oblastí vyšší kapacity). Dobré výsledky též podpořily renesanci malých okružních křižovatek, kterých bylo za posledních deset let v Dolním Rakousku postaveno přibližně 170.



Obr. 2: Malá okružní křižovatka na průtahu v centru (Mürrzusschlag, Rakousko)



Obr. 3: Rekonstruovaný průtah (Kleinengersdorf, Rak.)

Rozvoj zklidňování průtahů v České republice je sice mnohem skromnější, ale přesto se i zde objevují zajímavé příklady rekonstrukcí, které rovněž inklinují k výše uvedeným principům. Lze zmínit rekonstrukci průtahu silnice II/448 obcí Těšetice u Olomouce (viz obrázek 4), II/425 Rajhrad u Brna (viz obrázek 5) a další.



Obr. 4: Probíhající rekonstrukce průtahu (Těšetice, ČR)



Obr. 5: Rekonstruovaný průtah (Rajhrad, ČR)

Obytné zóny a zóny s plošným omezením rychlosti

V obytných oblastech sídelních útvarů, jejichž hlavní funkcí je bydlení a intenzita dopravy je velmi nízká (dopravní obsluha nemovitostí), je dobrou možností zvýšení životní kvality zavádění tzv. obytných zón. Hlavní myšlenkou obytné zóny je odstranění tradičního dělení

uličního prostoru na vozovku a chodník, resp. vytvoření plochy v jedné úrovni, kterou mohou v celé šířce používat lidé k pobytu, chůzi, děti k hrám atd. Možnost průjezdu automobilu malou rychlostí přitom zůstává zachována. Zkušenost ukazuje, že dobře zpracované obytné zóny (atraktivní betonová dlažba různých barev, tvorba uzavřených dílčích prostorů, dostatek zeleně) mohou velmi pomoci vylepšit životní podmínky obyvatel, zatraktivnit veřejné prostranství a dokonce zhodnotit přiléhající nemovitosti (viz obrázky 6 a 7).



Obr. 6: Obytná zóna (Pardubice-Svítkov, ČR)



Obr. 7: Obytná zóna (Plzeň, ČR)

Na obslužných komunikacích, které se nehodí pro přestavbu na obytné zóny, je dobrou a v zahraničí běžnou formou zklidňování tvorba zón s plošným omezením rychlosti (obvykle tzv. zóny Tempo 30). Zde nejsou tak velké nároky na výtvarné zpracování uličního prostoru, může zůstat zachováno dělení na vozovku a chodník, ovšem i zde jsou žádoucí stavební opatření zdůrazňující vazbu na místní funkce (např. zvýšené přechody a plochy křižovatek, osově posuny v zájmu snížení rychlosti, parkovací zálivy se zelení, apod., viz obrázky 8 a 9).

Nutno ovšem přiznat, že ani v zahraničí nemají na žádoucí stavební úpravy vždy dostatek prostředků (tyto sítě místních komunikací bývají velmi rozsáhlé), takže propagace jízdy nižší rychlostí se často děje i formou kampaní. Lze uvést příklad Hamburku, který zavedl 600 zón Tempo 30 bez stavebních opatření a přesto se podařilo eliminovat rychlostní špičky (jednotlivá vozidla jedoucí velmi rychle) a dosáhnout snížení četnosti vážných dopravních nehod o 20 %.



Obr. 8: Zóna Tempo 30 v centru (Viedeň, Rakousko)



Obr. 9: Zóna Tempo 30 v obytné čtvrti (Den Haag, Nizozemí)

Výborných výsledků ve fungování zón Tempo 30 v Německu dosahuje Heidelberg (kampaně, plakáty, letáky, prezentace policie). Výsledky jsou srovnatelné s městem Buxtehude (masivní a drahá stavební opatření). Nutné je ovšem zřetelné označení vstupů do zón (brány)!

Tvorba zón s plošným omezením rychlosti má v Německu oporu i ve změně Zákona o provozu (StVO) z roku 2000, kde se ukládá, že „mimo hlavní místní komunikace má být počítáno s rychlostí 30 km/h formou zón TEMPO 30“. Z dalších pomocných opatření lze zmínit i zákonnou úpravu přednosti zprava na křižovatkách obslužných komunikací (výjimku tvoří trasy linkové dopravy, kde lze přednost upravovat značkami), kterou předpis StVO rovněž obsahuje. Tato podpora Tempo 30 je jednoduchá, účinná a prakticky zadarmo.

V České republice je rozvoj zón Tempo 30 na úplném začátku, neboť veřejná povědomost o principu a smyslu tohoto opatření je mizivá. Přesto však i zde nacházíme „první vlaštovky“ (viz obrázky 10 a 11) a očekáváme rychlý rozvoj Tempo 30 v blízké budoucnosti.



Obr. 10: Zóna Tempo 30 (Brno-Židenice, ČR)



Obr. 11: Zóna Tempo 30 (Rybitví u Pardubic, ČR)

Zastávky prostředků veřejné dopravy

Obecný trend ke zklidňování dopravy je zřetelný i z vývoje používaných typů autobusových i tramvajových zastávek. Zatímco dříve byly preferovány autobusové zastávky se zálivem, v současnosti nastává i při relativně vysokých intenzitách dopravy zřetelný příklon k zastávkám na jízdním pruhu, které jsou považovány za vítanou formu zklidňování dopravy, šetří místo ve prospěch čekajících cestujících (ale i zařízení pro cyklistickou dopravu) a snadněji a levněji se zřizují i přesouvají. Zálivové zastávky se z role standardního řešení dostávají do role výjimečného opatření, jehož užití je nutno pečlivě obhajovat.



Obr. 12: Zátková zastávka (Plzeň-Doubravka, ČR) **Obr. 13:** Zastávka s mysem (Mohuč, SRN)

V oblasti tramvajových zastávek se rychle rozvíjejí zastávky s mysem, u nichž je v prostoru zastávky jízdní pruh pro motorovou dopravu nahrazen chodníkem a motorová doprava vedena po kolejích. Velmi se tak usnadňuje výměna cestujících a zvyšuje jejich ochrana před kolizí s automobilem, jehož řidič opomene před tramvají v zastávce zastavit. Zvětšují se též plochy pro čekající cestující a zlepšuje jejich prostorový komfort.

Snaha o zatraktivnění MHD vede i k zavádění nízkopodlažních systémů (viz obrázek 14), které jednak činí veřejnou dopravu dostupnější osobám s pohybovým omezením (invalidé na vozících, matky s kočárky, osoby starší, nemocné, po úrazech, apod.), ale zvyšují její atraktivitu i pro „zdravé“ cestující (komfortní nastupování, zkrácení pobytů v zastávkách a vyšší cestovní rychlost). Kromě redukce výškového rozdílu je ovšem důležitá i snaha zmenšovat boční mezeru mezi nástupištěm a nástupním prostorem vozidla. Zde se uplatňují speciální profilové obrubníky, které fungují jako vodící hrana a umožňují těsné přistavení vozidla k nástupišti (viz obrázek 15).



Obr. 14: Nastupování do nízkopodlažní tramvaje (Viedeň, Rakousko)



Obr. 15: Profilový obrubník pro těsný nájezd vozidla (Pardubice, ČR)

Významný je též rozvoj tzv. zastávek se zvýšenou vozovkou (nesprávně též „pojízdné mysy“), rychle se prosazující ve Vídni (viz obrázek 16), řadě německých měst a v poslední době známé i z Prahy a Brna (viz obrázek 17).



Obr. 16: Zastávka se zvýšenou vozovkou (Viedeň, Rak.)



Obr. 17: Zastávka se zvýšenou vozovkou (Brno, ČR)

Zpoplatňování vjezdu do center měst a zóny s omezenou dobou parkování

Snaha o redukci dopravního zatížení ve zpravidla historicky významných a funkčně hodnotných centrech měst na straně jedné a zachování možností jejich dopravní obsluhy automobilovou dopravou na straně druhé (aby centrum zůstávalo dostupné pro návštěvníky, bydlicí, podnikatele, obchodníky, atd.) vede k zavádění vjezdových poplatků. Ukazuje se, že úplný zákaz motorové dopravy v centrech (byť v dobré snaze o jejich zklidnění, zhodnocení a ochranu) může vést ke ztrátě atraktivity z hlediska bydlení, podnikání i nákupů a následnému úpadku života a nárůstu kriminality. Zde může právě zpoplatnění představovat vhodné regulační opatření pro dosažení přijatelného kompromisu.

Kromě zahraničních příkladů (Londýn, Trondheim, Oslo apod.) lze zajímavý příklad nalézt i v České republice. Zpoplatnění vjezdu do centra velmi dobře funguje ve Velkém Meziříčí, kde je vybírán poplatek 10 Kč za osobní automobil (malá částka, která má spíše charakter ochranného poplatku než mýta) a opatření přispívá do městské pokladny částkou okolo 1,5 miliónu korun ročně při provozních nákladech přibližně 250 000 Kč (výběrčí personál). Provoz v centru je přitom mnohem klidnější, neboť tam vjíždějí opravdu jen ti, kteří k tomu mají důvod, nikoli zbytná resp. tranzitní doprava. Kladem je i snadné nalezení místa k zaparkování a redukce provozu v souvislosti s hledáním parkovacího místa. Radnice je s fungováním systému velmi spokojena.

Funkční formou zpoplatnění v centrech měst je i zavádění tzv. zón s krátkou dobou parkování, podle atraktivity místa (a poptávky po parkování) obvykle s omezením na 30, 60, 90 nebo 120 minut. Tyto zóny hojně nalézáme v blízkých dolnorakouských městech, např. Tullnu (viz obrázek 18), Korneuburgu, Stockerau a samozřejmě i Vídni, kde prakticky celé centrum je pojato jako komplex těchto zón. Opatření opět téměř odstraní obtěžování provozem při hledání parkovacího místa, zachová možnost příjezdu těm, kteří do centra opravdu potřebují a je dobrým zdrojem finančních prostředků, které může město vložit do zlepšování kultury veřejných prostranství.



Obr. 18: Informace o provozním režimu zóny s krátkou dobou parkování v centru města (Tulln, Rakousko)

Závěr

Zklidňování dopravy ve městech je proces, který odráží snahu o novou kvalitu života i uskutečňování moderní dopravní politiky na evropské úrovni. V praxi má mnoho různých podob podle typu území i komunikace a též podle požadavků konkrétních občanů a zastupitelů. Je potěšující, že po mnoha letech váhání se zklidňování dopravy stále více rozvíjí i v České republice a má svůj odraz i v tvorbě specializovaných příruček a předpisů.

Společným úkolem zůstává intenzivní propagace zklidňování dopravy na veřejnosti a prezentace dobrých příkladů, neboť mnoho věcí zatím zůstává ke škodě veřejné poptávky málo známých. Roli hraje i názorová setrvačnost a přehnané obavy mnohých politiků, zastupitelů, správců komunikací, policistů i projektantů dopravních staveb, neboť zklidňování dopravy nemá zatím v České republice velkou tradici. Doba však jednoznačně spěje k tomu, abychom se připojili k evropským snahám o humanizaci dopravního systému, které právě zklidňování tvoří velkou oporu.

Kontakt: Ing. Pavel Skládany
e-mail: pavel.skladany@cdv.cz