

SPECIFIKA SILNIČNÍ DOPRAVY V JIŽNÍCH STÁTECH USA

Zdeněk Dvořák¹ a Radovan Soušek²

Úvod

Vývoj dopravy v různých částech světa je na rozdílné úrovni. V jarních měsících roku 2010 jsme měli možnost navštívit velkou část jižních států ve Spojených státech amerických. Během naší cesty jsem zaměřili svoji pozornost na specifika a odlišnosti jednotlivých druhů dopravy v porovnání s Českou a Slovenskou republikou. Již před příjezdem do USA jsme si definovali základní hypotézu - silniční doprava na jihu Spojených států má dominantní postavení. Předpokládali jsme, že bude v plném rozsahu a ve všech navštívených státech naplněna. V sérii článků postupně chceme čtenářům časopisu Logistický monitor prezentovat naše zkušenosti na zajímavosti o dopravním systému USA. V souladu s teorií jsme pozornost zaměřili hlavně na kvalitu dopravní infrastruktury, dále na dopravní techniku a technologii a samozřejmě i na řídicí a informační systémy v jednotlivých druzích dopravy.

Kvalita dopravní infrastruktury

Silniční doprava v USA je jiná ve všech svých aspektech. Z našeho pohledu nejdůležitějším bylo chování ostatních řidičů. Je možné je charakterizovat slovy – tolerantní, ohleduplní a dodržující předpisy. Toto poznání ostře kontrastuje se způsobem jízdy řidičů ve střední Evropě. Dalším výrazným aspektem byla kvalita silniční sítě. Při jízdě po velmi kvalitních a bezpečných silnicích jihu USA jsme konstatovali, že náskok v kvalitě, urbanistickém začlenění do krajiny, strohost a účelnost objektů dopravní infrastruktury předbíhá naše státy minimálně o deset let – vid' obr. 1.



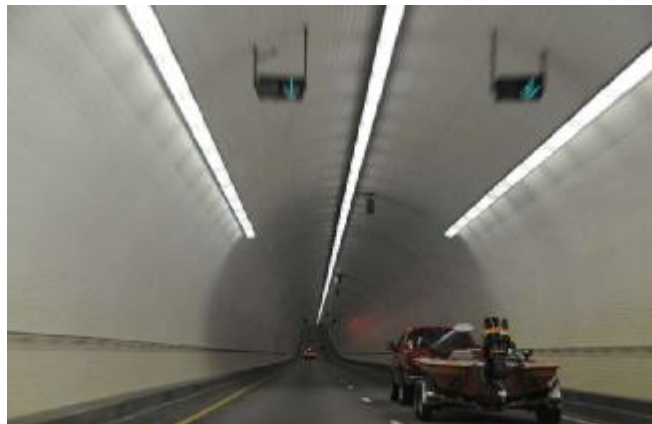
Obr.1 Výborná kvalita silnic a nízká hustota provozu na různých místech jihu USA

foto: Z. Dvořák a R.Soušek

¹ doc. Ing. Zdeněk Dvořák, CSc., Žilinská univerzita v Žilině, Pracoviště výzkumu krízového řízení, 1. mája 32, Žilina, email: zdenek.dvorak@fsi.uniza.sk

² doc. Ing. Radovan Soušek, Ph.D., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Studentská 92, Pardubice, email: radovan.sousek@upce.cz

Hlavně ve velkých městech jsme se zájmem sledovali perfektně vybudované objekty silniční dopravní infrastruktury s vysokým počtem telematických aplikací. Cílem těchto řešení vždy bylo zvýšení bezpečnosti a zároveň snížení rozsahu kongescí na vstupních a výstupních komunikacích na okraji amerických velkých městských aglomerací – vid'. obr. 2. Velkou zvláštností byl dálniční most z pobřeží do San Francisca, který je dvojúrovňový, každé poschodí pro jeden směr jízdy. Další specifikou byl přejezd z mostu přímo do tunelu a opět na most. S tímto technickým řešením jsme se setkali na mnoha místech naší cesty.



Obr.2 Objekty silniční infrastruktury ve státě Texas

foto: R.Soušek

Dopravní prostředky

Dalším nepřehlédnutelným aspektem je kvalita motorových vozidel. Ta se výrazně odlišuje od kvality vozidel a vozidlových souprav na našich silnicích. Zajímavostí bylo, že během našeho pobytu jsme pravidelně sledovali dopravní zprávy, a když byly oznámeny nějaké nehody, tak se zpravidla nevyskytovaly smrtelné následky, většina kolizí končila pouze materiálními škodami. Vzhledem na obrovský stupeň motorizace byl počet nehod poměrně malý. Dalším pozoruhodným aspektem bylo jiné pojetí technologie jízdy po silnicích a dálnicích. Narazili jsme na celou řadu zvláštností, které vždy sloužily hlavnímu cíli – minimalizovat nehodové události na silnicích. Velká část motorových vozidel a souprav na amerických silnicích měla originální design – vid'. obr. 3.



Obr.3 Originální design motorových vozidel a jízdních souprav

foto: R.Soušek

Telematická řešení na amerických silnicích – bezpečnost na prvním místě

Velmi výrazným rozdílem byla četnost policejních kontrol na silnicích a dálnicích. Během naší cesty jsme dospěli k poznání, že policejní hlídky téměř nikde nejsou vidět, ale vždy jsou tam, kde je třeba něco řešit. Na většině dálnic se téměř vždy dodržovala maximální povolená rychlost. Výrazným rozdílem je to, že ve městech není rychlost omezena plošně, ale na každém konkrétním úseku je stanovena maximální rychlost podle konkrétních stavebně technických poměrů. Na místech prudkých stoupání, klesání, ostrých zatáček byla rychlost vždy vhodně omezena a řidiči dodržována.

Inspirativní způsob použití telematických nástrojů na vjezdu na dálnice byl způsob dávkování počtu přijíždějících automobilů při vjezdu na dálnici. Velmi často bylo použito dávkovací semaforu – vid. obr. 4. Při jízdě po dálnicích jsme vždy s překvapením sledovali zásahy dálniční policie, která zastavovala řidiče výrazně překračující maximální dovolenou rychlost. Na těchto místech a to hlavně v Kalifornii byly na dálnici značky, které informovaly o měření rychlosti pomocí bezpilotních letadel. Doslova šokem, ale bylo zjištění, že ve velkých aglomeracích toto neplatilo a např. v Dallase se běžně jezdilo rychlostí, která převyšovala o 10 mil/hod maximálně dovolenou rychlost.



Obr.4 Dávkování vozidel a kontrola rychlosti

foto: R.Soušek

Specifika hromadné dopravy

Velmi zajímavé byly dopravní prostředky hromadné dopravy, na mnoha místech byla MHD výrazně preferovanou dopravou. Ve velkých městech byly samostatné jízdní pruhy určené jen pro autobusovou dopravu. Na jihu Floridy při vyjíždění z Miami na jih, dokonce řidiči autobusů používají oddělenou silnici.

Během našeho putování jsme měli možnost prostudovat systémy městské hromadné dopravy v takových aglomeracích jako je Dallas, San Francisco a Los Angeles. Velký význam má hromadná autobusová doprava i v některých národních a státních parcích. V případě, že tomu tak bylo, vždy byla k dispozici velká záchytná parkoviště a bezplatná autobusová doprava do všech zajímavých částí parku. Kolejová hromadná doprava má své nezastupitelné místo i na velkých letištích jihu USA, kde spojuje jednotlivé terminály (např. v Orlandě a Atlantě).



Obr.5 Veřejná doprava na letištích, ve městech a národních parcích

foto: Z. Dvořák a R.Soušek

Závěr

Hypotéza definovaná před příjezdem do USA o dominantním postavení silniční dopravy se zcela potvrdila. Překvapením byl poměrně malý počet nákladních vozidel na dálnicích. Dalším překvapením pro nás byl propracovaný a využívaný systém hromadné dopravy ve velkých městech. Jedno specifikum v jižních státech USA dominovalo – byly to silniční mosty, které svou délkou na některých úsecích (např. při jízdě na ostrov Key West) v součtu měly délku okolo 50ti km. Podobně jsou vybudované stovky km mostů v pobřežní části Mexického zálivu, hlavně v okolí New Orleans. Tam si to vyžádala obrovská delta řeky Mississippi.

Článek vznikl s podporou projektu BIOTRA

**LOGISTICKÝ
MONITOR**

Internetové noviny pro rozvoj
logistiky na Slovensku.

ISSN: 1336-5851