

„Povinné čítanie pre každého,
kto žiada o vodičský preukaz.“

- Mary Roach, New York Times



za volantom

PREČO ŠOFÉRUJEME TAK, AKO ŠOFÉRUJEME,
A ČO TO O NÁS HOVORÍ

Tom Vanderbilt



N

za volantom

za volantom

PREČO ŠOFÉRUJEME TAK,
AKO ŠOFÉRUJEME,
A ČO TO O NÁS HOVORÍ

TOM
VANDERBILT

OBSAH

ÚVOD

Prečo som začal s neskorým zaradovaním
(a prečo by ste to mali urobiť aj vy) **11**

PRVÁ KAPITOLA

**Prečo sa zdá, že náš pruh je vždy ten pomalší?
Ako sa s nami doprava zhráva**

Drž hubu, aj tak ťa nepočujem –
Anonymita, agresivita a problémy
s komunikáciou pri šoférovaní **31**

Pozeráš sa na mňa?
Očný kontakt, stereotypy
a sociálne interakcie na cestách **41**

Čakanie, čakanie –
Prečo sa druhý rad vždy pohybuje rýchlejšie **55**

Post scriptum –
Tajomstvá neskoršieho pripájania odhalené **60**

DRUHÁ KAPITOLA

Prečo nie sme takí dobrí šoféri, ako si myslíme

Ak je šoférovanie také jednoduché,
prečo je také náročné pre robota?
Čomu nás učí to, ako sa učia šoférovať stroje **67**

Ako mi ide šoférovanie? Odkiaľ to mám vedieť?
Prečo nás nedostatok spätnej väzby
vedie k zlyhaniu **74**

TRETIA KAPITOLA

Ako nás na cestách zrádzajú oči aj myseľ'

Sústredte sa na cestu –
Prečo je také ťažké dávať v premávke pozor **93**

Objekty v premávke sú komplikovanejšie, než sa zdá –
Ako oči klamú vodičou **110**

ŠTVRTÁ KAPITOLA

**Prečo mrauce (na rozdiel od ľudí) nestoja v zápchach –
Spolupráca ako liek na kolóny**

Spoznajte najlepších cestovateľov na svete –
Čo nás môžu naučiť mrauce, kobylky a surčky **123**

Hra na boha v Los Angeles **129**

Keď pomalšie znamená rýchlejšie
alebo keď víťazí hŕstka nad mnohými –
Premávka a ľudská povaha **142**

PIATA KAPITOLA

**Prečo ženy zapríčiňujú zápchy častejšie ako muži
(a iné záhady zo sveta dopravy)**

Kto sú všetci tí ľudia?
Psychológia dochádzania **155**

Problémy s parkovaním –
Prečo parkujeme tak neefektívne
a ako to prispieva k zápcham **168**

ŠIESTA KAPITOLA

**Prečo viac ciest znamená viac áut
(a čo sa s tým dá robiť)**

Sebci na cestách **179**

Mickey Mouse rieši dopravné problémy **188**

SIEDMA KAPITOLA

Keď sú nebezpečné cesty bezpečnejšie

Záhada diaľnice –
Ako sa vodiči prispôbujú cestám **205**

Problémy s dopravnými značkami a prečo by to bez nich
mohlo ušetkým ulahčiť život **216**

Odpúšťajúce cesty? Zhovievavé cesty?
Fatálne chyby dopravných inžinierov **236**

ÔSMA KAPITOLA

Čo nám doprava hovorí o svete - Šoférouanie s miestnym prízvukom

„Veľa brzdenia, veľa trúbenia, veľa šťastia“ -
Ponorenie sa do úru premávky v Dillí **245**

Prečo Newyorčania prebiehajú cez cestu (a Kodančania nie) -
Doprava ako kultúrny jav **250**

Pozor, korupcia -
Tajný indikátor bláznivej premávky **267**

DEVIATA KAPITOLA

Prečo by ste nemali v deň konania Super Bowlu cestovať s milovníkom piva a rozvedeným lekárom Fredom na pikape v štáte Montana - Čo je na cestách nebezpečné a prečo

Polovedomý strach -
Mylné unímanie nebezpečenstva na ceste **283**

Íst? Nejsť?
Prečo nie je ľahké odhadnúť riziko pri šoférouaní **287**

Nebezpečenstvá bezpečia **303**

DOSLOV
Autoškola **319**

POĎAKOVANIE **329**

REGISTER **337**

POZNÁMKY **344**

Tom Vanderbilt

Traffic: Why We Drive the Way We Do (and What It Says About Us)

Copyright © 2008 by Tom Vanderbilt

This edition published by arrangement with Alfred A. Knopf, an imprint of The Knopf Doubleday Group, a division of Penguin Random House LLC.

Translation © Marián Hamada

Jacket photo © Monster_Design/stock.adobe.com

Design & Layout © Ondrej Ivánek

Slovak edition © 2023 by N Press, s. r. o.

ISBN 978-80-8230-198-7

ÚVOD

PREČO SOM ZAČAL S NESKORÝM ZARAĐOVANÍM (A PREČO BY STE TO MALI UROBIŤ AJ VY)

Prečo sa zdá, že náš jazdný pruh je vždy ten pomalší?

Túto otázku si určite kladiete vo chvíli, keď sa slimačím tempom posúvate po zapchatej diaľnici a s narastajúcou frustráciou pozorujete, ako sa autá vedľa vás šinú vpred. Bubnujete prstami po volante. Preladíte na iné rádio. Zameriate sa na jedno konkrétne auto a vidíte, ako sa vám vzdaluje. Snažíte sa zistiť, na čo slúži to zvláštne tlačidlo vedľa toho na rozmrazovanie zadného skla.

Kedysi som si myslel, že je to len otázka prirodzenej náhodnosti diaľnice. Raz ma osud nasmeruje do rýchlejšieho pruhu, inokedy ma zas nechá trápiť sa v pomalšom.

Bolo to tak až donedávna, keď som sa vďaka istej skúsenosti zamyslel nad svojím tradične pasívnym postojom k šoférovaniu a prehodnotil som starostlivo usporiadaný súbor predstáv, ktorým som sa odjakživa riadil v premávke.

Zásadne som zmenil svoj životný štýl. Začal som s neskorým zaraďovaním.

Zrejme sa vám už stalo, že ste šoférovali po diaľnici a v is-

tom momente vás značka upozornila na nutnosť zaradiť sa vpravo pre uzáveru ľavého pruhu.

Všimli ste si medzeru v pravom pruhu a rýchlo sa tam presunuli. Šťastne ste si povzdychli, veď ste sa krásne zaradili do pruhu, ktorý pokračuje. Postupne sa však váš pruh spomalil, až napokon zastal. Vy ste zas s rastúcim hnevom spozorovali, že autá v pruhu, ktorý ste opustili, miznú pred vami v nedohľadne. Pod nosom ste zahrešili a začali ste uvažovať o návrate do rýchlejšieho pruhu – keby v ňom len vznikla dosť veľká medzera! Napokon ste sa mrzuto zmierili so situáciou.

Nedávno som zažil moment osvietenia na diaľnici v New Jersey. Bola to typicky vzrušujúca jazda krajinou medzi maľbnými ropnými skladmi a chemickými továrňami severného Jersey a vtom sa zrazu pred nájazdom na most Pulaski Skyway pri ceste objavila informácia: „Pruh sa o 1 km uzatvára. Zараďte sa doprava.“

Náhle ma ovládol akýsi impulz nerozvážnosti a odolal som inštinktu vzadu v mozgu, ktorý mi napovedal, aby som sa zaradil do beztak plného pravého pruhu. Zvyčajne ma nabáda: „Rob, ako ti káže tá značka.“ Namiesto toho som počúvol iný, dôraznejší hlas: „Nebuď slaboch. Vieš to aj lepšie.“ Sebavedome som pokračoval ďalej a nevšimal si nevraživé pohľady iných vodičov. Kútikom oka som spozoroval manželkin nepokoj. Prešiel som asi popri desiatke áut a v mieste, kde sa vytváral lievik, som s novonadobudnutým sebavedomím odbočil doprava – autá sa tam radili na striedačku. Zaradil som sa a predomnou bola prázdna cesta. Srdce mi búšilo, moja žena si schovala tvár do dlaní.

V nasledujúcich dňoch ma ovládol pocit viny a neistoty. Bolo moje konanie nesprávne? Alebo som sa až doteraz mýlil? Pri hľadaní odpovede som zadal anonymnú otázku na stránku Ask MetaFilter, kde sa môže hocikto hocičo opýtať kolektívneho vedomia anonymnej masy privzdelaných intelektuálov, ktorí majú vždy na všetko utvorený názor. Chcel som zistiť, prečo sa jeden pruh pohybuje rýchlejšie ako druhý a prečo sa oplatí

pripájať sa na poslednú chvíľu. Takisto ma zaujímal, či je môj nový životný štýl – neskoré zaradovanie – z nejakého dôvodu neprijateľný.

Prekvapila ma záplava odpovedí aj rýchlosť, s akou prichádzali. Najviac ma však zaskočilo, s akou vášňou a hlbokým presvedčením jednotlivci obhajovali svoje postoje – a to, že hoci mnohí považovali moje konanie za nesprávne, takmer rovnaký počet diskutujúcich so mnou súhlasil. Namiesto jednoduchej zhody som narazil na priepastne odlišné presvedčenia.

Prvý tábor – nazvime ho podľa známej nálepky na nárazník, na ktorej je uvedené ČIŇTE NÁHODNĚ DOBRO – považoval tých, čo sa zaradia hneď, za cnostné duše, ktoré konajú správne. Tí, čo sa pripájajú neskoro, sú zas podľa nich arogantní chrapúni. „Bohužiaľ, ľudia sú hrozni,“ napísal jeden činiteľ náhodného dobra. „Za každú cenu vás budú chcieť predbehnúť a posnažia sa užiť si zápchu o kúsok pred vami... Ľudia, ktorí sa nazdávajú, že ich záležitosti sú naliehavejšie a sú tak celkovo dôležitejšie ako vy, budú pokračovať v jazde a nejaký blbec bez chrbtovej kosti ich pustí pred seba, čím vás ešte viac spomalí. Je to nanič, žiaľ, takto náš svet funguje.“

Druhý, menšinový tábor – riadiaci sa podľa motta štátu New Hampshire „Ži slobodne alebo zomri“ – tvrdil, že tí, čo sa pripájajú neskôr, v podstate racionálne využívajú maximálnu kapacitu diaľnice, čo je prospešné pre každého. Podľa neho snaha prvého tábora o slušnosť a spravodlivosť v skutočnosti škodí všetkým.

Postupne sa to celé skomplikovalo. Niektorí argumentovali, že neskoré pripájanie spôsobuje viac nehôd. Iní vraveli, že pravidlá pre zaradovanie fungujú oveľa lepšie v Nemecku, a naznačovali, že moja dilema azda odhalila akési zlyhanie v charaktere Američanov. Ďalší sa obávali, že ich v tom poslednom momente nik pred seba nevpustí. Niektorí vyhlásili, že by sa snažili zabrániť tomu, aby sa pred nich niekto tesne pred zúžením zaradil, ako to často robia vodiči nákladných áut.

Čo sa to vlastne stalo? Nejazdíme všetci po tých istých ces-

tách? Neabsolvovali sme všetci také isté skúšky v autoškole? Neprekvapila ma len rôznorodosť odpovedí, ale aj morálna nadradenosť, akú každý prisudzoval svojmu správaniu pri šoférovaní, a zároveň odsúdenie určené zástancom opačného názoru. Ľudia väčšinou nevychádzali z pravidiel cestnej premávky alebo zo skutočných dôkazov, ale z toho, čo subjektívne považovali za správne.

Našiel som dokonca niekoho, kto prežil obrátenie s opačným znamienkom ako ja. „Až donedávna som sa pripájal na poslednú chvíľu,“ písal v ekonomickom periodiku¹ istý manažér softvérovej spoločnosti. A prečo sa začal pripájať skôr? „Pretože som si uvedomil, že premávku skoršie pripájanie zrýchľuje.“ Túto skúsenosť použil ako metaforu pre prípad úspešného budovania tímu v korporátnej Amerike. Podľa neho tí, čo sa pripájajú neskoro, vždy povýšia svoje vlastné názory a motívy nad dobro firmy. „Tí, čo sa skôr zaraďujú, by mohli spoločnostiam pomôcť pri dosahovaní maximálnej kolektívnej rýchlosti,“ napísal.

Je však premávka naozaj plynulejšia, keď sa ľudia pripájajú skôr? Alebo je to len zdanlivo šlachetnejšie?

Možno sa nazdávate, že plynulé pripájanie bez toho, aby sa ľudia navzájom pozabíjali, nie je až natoľko dopravný problém ako najmä problém nás ľudí. Cesta nie je len sústava pravidiel a rôznych riešení. Je to miesto, na ktoré sú milióny ľudí denne vypudené bez precízne stanovených noriem správania sa ako do obrovskej Petriho misky, kde na nich pôsobia všemožné neznáme či len povrchné prebádané sily. Neexistuje iné miesto, na ktorom by prichádzali do priameho kontaktu ľudia z tak rôznych prostredí – osoby rôzneho veku, farby pleti, vyznania, rodu, s rôznym spoločenským pozadím, vyznávajúci rôzne životné štýly, s rôznou psychickou stabilitou.²

Čo v skutočnosti vieme o tom, ako to celé funguje? Prečo sa na cestách správame tak, ako sa správame, a čo to o nás hovorí? Majú niektorí predpoklady na to, aby šoférovali určitým spôsobom? Správajú sa ženy odlišne od mužov? A ak je

pravda, čo sa povráva, že vodiči sa správajú čoraz menej civilizovane, prečo je to tak? Predstavuje cesta akúsi zmenšenú verziu celej spoločnosti alebo je to úplne špecifické miesto, ktoré sa riadi samostatnými pravidlami? Môj priateľ, za normálnych okolností plachý učiteľ latinčiny, mi raz povedal, ako sa za volantom svojej skromnej Toyoty Corolly vzdorovito nalepil na vodiča kamióna, ktorý podľa neho úmyselne blokoval cestu. Akási tajomná sila premenila tohto mierneho humanistu z predmestia na piráta. Je na vine doprava alebo sa v ňom odjakživa skrýval divoch?

Čím dlhšie o tom uvažujeme – alebo čím častejšie sa počas šoférovania týmito myšlienkami zaoberáme –, tým viac mäťúcich otázok sa v nás vynára. Prečo vznikajú niektoré zápchy zdanlivo celkom bezdôvodne? Prečo aj malá nehoda vedie k tomu, že sa niekde zasekneme na desiatky minút? Trvá ľuďom uvoľnenie parkovacieho miesta dlhšie, keď naň niekto čaká, alebo sa nám to len zdá? Zlepšujú autobusové pruhy plynulosť premávky alebo je to presne naopak? Ako veľmi nebezpečné sú kamióny s návesmi? Akým spôsobom štýl, cieľ jazdy a to, s kým cestujeme, ovplyvňuje *spôsob*, akým šoférujeme? Prečo tak veľa obyvateľov New Yorku prebieha nadivoko cez cestu, zatiaľ čo v Kodani to nerobí takmer nik? Je premávka v Naí Dillí taká chaotická, ako sa zdá na prvý pohľad, alebo môžeme pri pozornejšom skúmaní objaviť pod bláznivým povrchom skrytý poriadok?

Možno ste sa, podobne ako ja, niekedy zamysleli nad tým, čo by nám doprava povedala, keby sme jej začali načúvať.

Najprv sa teda zamyslime nad samotným slovom *doprava*. Čo vám napadne ako prvé, keď si ho prečítate? Pravdepodobne si predstavíte diaľnicu plnú ľudí, ktorí spomaľujú váš pohyb. Nie je to príjemná myšlienka. Je to zaujímavé, pretože slovo *doprava* vyvolávalo počas svojho dlhého vývoja skôr pozitívne dojmy. Pôvodne sa vzťahovalo (a stále to platí) na obchod a pohyb tovarov. Jeho význam postupne zahrnul aj ľudí zapojených do obchodu a presunu tovarov. Neskôr sa rozšírilo aj na pohyb

samotný, v zmysle dopravnej situácie na danej ceste, čiže premávky. Od istého času začala doprava zahŕňať rovnako ľudí, ako aj predmety.³ Pohyb osôb a tovarov splynul v jedno. Napokon, ak niekto niekam cestoval, najčastejšie bol jeho cieľom obchod. Toto platí aj dnes, keďže najviac dopravných problémov vzniká v čase, keď cestujeme do práce. Dopravu v zmysle pohybu a mobility však zriedka vnímame ako skvelú príležitosť – prevláda skôr pocit, že nám komplikuje život.

Aj dnes vnímame dopravu ako niečo abstraktné; ako súbor predmetov a nie jednotlivcov. Hovoríme, že sme sa vyhli dopravnej zápchke alebo sa v nej zasekli, nikdy to však nevzťahujeme na ľudí, ktorí ju vytvorili. V správach sa zvykne naraz spomínať počasie s dopravou, akoby v oboch prípadoch išlo o pasívne veličiny, ktoré sú úplne mimo našej kontroly. Keď sa však na ne sťažujeme, robíme to preto, lebo my sami sme súčasťou premávky (treba priznať, že dnes sme už aj súčasťou problému počasia, a to pre emisie do ovzdušia, ktoré takisto pochádzajú z dopravy.) Hovoríme, že premávka je príliš prehustená, no nevieme celkom presne, čo to znamená. Je na cestách priveľa ľudí? Alebo je primálo ciest vzhľadom na objem ľudí? Alebo sme azda príliš bohatí a problémom je, že čoraz viac ľudí si môže auto dovoliť?

Často počúvame o dopravných problémoch. Čo je to však dopravný problém? Pre dopravného inžiniera to môže znamenať, že sa nevyužíva plná kapacita nejakej cesty. Pre rodiča na tej istej ceste môže byť problémom skutočnosť, že áut je na nej priveľa alebo že jazdia prirýchlo. Pre majiteľa obchodu na tejto ulici môže byť problémom slabá premávka. Známy francúzsky vedec a filozof žijúci v 17. storočí Blaise Pascal objavil hádam jediný stopercentne funkčný liek na dopravné problémy: zostaňte doma. „Zistil som,“ napísal, „že všetky problémy ľudstva vyplývajú z jednej veci: nedokážeme pokojne obsedieť vo vlastnej izbe.“ Práve Pascal prišiel s myšlienkou na prvú mestskú hromadnú dopravu v dejinách. O pár mesiacov však zomrel. Mali v tom prsty aj problémy s parížskou dopravou?

Nech už pre vás osobne znamená slovné spojenie „dopravný problém“ čokoľvek, možno vás upokojí zistenie, že najrôznejšie dopravné problémy sú také staré ako doprava sama. S príchodom prvých dopravných prostriedkov sa musela spoločnosť začať vyrovnávať s dôsledkami mobility a novými výzvami najmä sociálneho a technického charakteru.

Napríklad návštevníci Pompejí si môžu všimnúť, že tamojšie ulice nesú známky používania vozmi. Mnohé sú však dostatočne široké iba na jeden voz. Môže to vyvolať rôzne otázky: bola tu kedysi jednosmerka? Musel bežný smrteľník vycúvať, keď sa oproti nemu rútil prétorián? Keď dva vozy dorazili na križovatku naraz, ktorý z nich mal prednosť? Nad týmito otázkami sa dlho nikto nezamýšľal, niektoré odpovede však poskytol nedávny výskum amerického archeológa dopravy Erica Poehlera.

Poehler preskúmal známky opotrebenia obrubníkov na rohoch ulíc a kameňov tvoriacich staroveké „priechody pre chodcov“. Odhalil nielen smer premávky, ale aj správanie sa vozov na križovatkách. Diagnostická analýza obrubníkov potvrdila, že Pompejčania jazdili na pravej strane cesty (čo je v súlade s väčšinou praváckou kultúrnou preferenciou), využívali najmä systém jednosmeriek a na niektorých uliciach bola premávka úplne zakázaná.⁴ Nenašli sa stopy po dopravných značkách a smerových tabuliach.⁵ Čitateľa však možno poteší, že aj obyvateľov Pompejí trápili rôzne obchádzky a problémy s výstavbou ciest (napríklad keď si budovanie kúpeľov vynútilo zmenu smeru premávky na uličke Vico di Mercurio⁶).

V starovekom Ríme⁷ premávka zhustla natolko, že Cézar, samozvaný *curator viarum* alebo riaditeľ cestnej dopravy, nariadil zákaz jazdy na osobných a nákladných vozoch počas dňa, „s výnimkou prepravy stavebného materiálu určeného na chrámy a iné významné verejné stavby a odvozu stavebného odpadu“. Nákladné vozy smeli vstúpiť do mesta až po tretej hodine popoludní. Ako to však vo svete dopravy býva, takmer každá akcia sa stretáva s rovnako silnou reakciou opačného smeru.

César síce uľahčil Rimanom pohyb po meste, no zároveň im skomplikoval nočný spánok. Básnik Juvenalis, staroveká verzia moderného Rimana sťažujúceho sa na všadeprítomné skútre, lamentoval: „V Ríme sa môže vyspať iba naozaj majetný človek. Problémy spôsobujú nákladné vozy prechádzajúce úzkymi, kľukatými uličkami a zástupy ľudí, ktorí robia taký hluk, pri ktorom by sa zobudil aj mŕtvy.“⁸

Pri putovaní časom do stredovekého Anglicka vidíme, že ľudia stále hľadali riešenia dopravných problémov. Mestá sa prostredníctvom zákonov a ciel snažili usmerniť, kde a kedy mohli cestujúci kupci predávať svoj tovar. Mestské rady zakazovali vstup do miest vozom s kovovými kolesami, pretože ničili cesty a mosty. V istom meste mali kone zakázané piť z rieky, pretože sa v jej blízkosti hrávali deti. Nadmerná rýchlosť sa stala spoločenským problémom. *Liber Albus*, londýnsky súpis pravidiel z 15. storočia, zakazoval furmanovi „jazdiť rýchlejšie bez nákladu ako s ním“ (ak spáchal tento priestupok, čakala naňho pokuta vo výške 40 pencí alebo, v horšom prípade, „bol na základe vôle starostu odvedený do väzenia“).⁹

V roku 1720 boli hlavnou príčinou úmrtia v Londýne dopravné nehody spôsobené „zbesilo jazdiacimi“ vozmi a kočmi (hneď za nimi sa umiestnili požiare a „neúmerne pitky“). Komentátori odsúdili aj „konflikty, hádky a nepokoje“ spôsobované kočišmi „súťažiacimi o miesto na ceste“.¹⁰ V roku 1867 zas v New Yorku kone usmrtili v priemere štyroch chodcov za týždeň (o niečo viac ako dnešné číslo obetí dopravných nehôd pri nepomerne väčšom počte ľudí aj dopravných prostriedkov). Splašené kone pošliapovali chodcov, „bezohľadní kočiši“¹¹ neďbali na maximálnu povolenú rýchlosť približne 10 kilometrov za hodinu a prednosť v jazde bola takmer neznámym pojmom. „Vyzerá to tak, akoby mali kočiši povolenie ignorovať priechody pre chodcov, a preto musia [chodci] pri prechádzaní cez cestu bežať a vyhýbať sa vozidlám,“ písali *New York Times* v roku 1888.¹²

S rastom miest a príchodom nových dopravných prostriedkov

bola premávka čoraz komplikovanejšia a ťažšie ovládateľná. Pozrime sa napríklad na situáciu, ktorá nastala na dolnom úseku newyorskej avenue Broadway 23. decembra 1879 popoludní. Išlo o „mimoriadny a dovtedy nevidaný dopravný kolaps“, ktorý trval päť hodín. Kto uviazol v tejto „neopísateľnej zápche“, ako ju nazvali *New York Times*? Zoznam je ohromujúci: „kónské záprahy a dvojjáprahy, dvojjáprahy s jedným hlavným koňom a štvorzáprahy, jazdecké kone, bričky, väčšie i menšie nákladné vozy, mäsiarske vozy, dostavníky, vozy kupcov a obchodníkov, dvojkolesové koče, vozy s nábytkom a klavírmi, ľahké nákladne vozy klenotníkov a obchodníkov s luxusným tovarom a dva-tri reklamné vozy s tenkým, priehľadným plátnom po stranách umožňujúcim osvetlenie v nočných hodinách.“¹³

Keď sa zdalo, že situácia na cestách už nemôže byť zložitejšia, objavil sa nový, kontroverzný vynález, prvý osobný dopravný prostriedok od čias Cézara, hypermoderný výmysel, ktorý obrátil hore nohami krehkú rovnováhu vo svete dopravy. Samozrejme, reč je o bicykli.

Po niekoľkých nevydarených začiatkoch vyvolal „bicyklový boom“ konca 19. storočia spoločenský rozruch. Bicykle boli prirýchle. Spôsobovali cyklistom zvláštnu ochorenia, napríklad *kyphosis bicyclistarum* alebo cyklistický hrb. Plašili kone a zapríčiňovali nehody. Cyklisti aj necyklisti riešili svoje problémy pástami. Mestá sa snažili bicykle okamžite zakázať. Nesmeli vojsť na cestu, keďže to neboli koče, nesmeli ísť ani na chodníky, pretože neboli chodcami. Predchodcami dnešných cyklistických aktivistov, ktorí chcú dosiahnuť zákaz vstupu áut napríklad do Prospect Parku v Brooklyne, boli propagátori cyklistiky bojujúci za povolenie vstupu bicyklov do toho istého parku. Otvárali sa otázky cyklistickej etikety: mali by mať ženy prednosť v jazde pred mužmi?¹⁴

V celom vývoji od pompejských vozov po výlety na segwayoch v Seattli vidíme istý vzorec. Keď sa ľudia rozhodli pohybovať sa inak než po vlastných, keď sa stali súčasťou dopravy, museli prijať pravidlá správania sa na ceste aj voči sebe navzájom.

Komu a čomu je cesta určená? Ako sa po nej majú všetky prúdy vozidiel pohybovať? Kým sa upokojil chaos spôsobený bicyklami, celý poriadok opäť poprevracal automobil. Je iróniou osudu, že začal uháňať po tých istých „dobrých cestách“¹⁵, za ktorých vznikom stáli práve cyklisti.

Keď sa objavili automobily, akoby sme naskočili na nezastaviteľný kolotoč a nemali možnosť spomaliť ho a porozmýšľať nad zmenou, ktorú priniesli. Najvyššia povolená rýchlosť pre prvé elektrické auto, ktoré sa ukázalo v Anglicku v polovici 19. storočia, bola napochytr určená na približne 7 km za hodinu. Bola to rýchlosť, ktorou dokázal pred autom bežať človek s červenou vlajkou pri vjazde do mesta, čo bolo v tej dobe mimoriadne vzácnou udalosťou. Ten človek s červenou vlajkou bežiaci popri automobile predstavuje metaforu pre samotnú dopravu. Bolo to zrejme naposledy, čo sa mohol človek merať s autom. Čoskoro vznikol celkom nový svet automobilizmu, svet, v ktorom sa ľudia, odizolovaní od všetkého poza autom, no zároveň stále v kontakte s okolím, začali pohybovať rýchlosťami, na ktoré neboli evolučne nastavení.

Autá sa najprv stali súčasťou beztak chaotickej premávky, kde jediným pravidlom uplatňovaným na cestách v severoamerických mestách bolo „držte sa napravo“. V roku 1902 sa William Phelps Eno, „slávny jachtár, člen rôznych klubov a absolvent Yaleovej univerzity“, neskôr známy ako „prvý dopravný inžinier na svete“, rozhodol rozseknúť gordický uzol dopravy v New Yorku (smrť spôsobená automobilmi tam bola podľa *New York Times* „na dennom poriadku“ a nemala „spravodajskú hodnotu“, ak len nešlo o osoby s „mimoriadnym spoločenským alebo hospodárskym postavením“).¹⁶ Eno bol typický predstaviteľ beloškých anglosaských protestantov v USA, sociálny reformátor a známa postava vtedajšieho New Yorku. Burácal o „hlúposti šoférov, chodcov a polície“ a často opakoval svoj obľúbený bonmot: „Je ľahké riadiť cvičené vojsko, ale takmer nemožné ovládať dav.“ Eno navrhol celý rad „radikálnych opatrení“ na riadenie premávky v New Yorku. Jeho plán hovoril

napríklad o tom, ako „správne odbočiť“¹⁷, a odvážne navrhoval, aby cez križovatku Columbus Circle smeli autá prechádzať iba jedným smerom, čo dnes znie kuriózne. Eno sa stal akousi globálnou celebritou, ktorú pozývali, aby riešila problémy s dopravou do Paríža či São Paula. Nebol len dopravným, ale aj sociálnym inžinierom, ktorý učil zástupy ľudí novátorsky konať a komunikovať, často proti ich vlastnej vôli.

Na začiatku tento jazyk premávky pripomínal skôr baby-lonskú vežu než esperanto. Niekde ste sa mali po zapískaní policajnej píšťalky pohnúť, inde zastaviť. Červené svetlo malo v rôznych miestach rôzny význam. Prvé „stopky“ boli žlté, hoci podľa mnohých mali byť červené. Jeden dopravný inžinier zhrnul dopravnú signalizáciu na začiatku 20. storočia takto: „Cesty boli zaplavené svetelnými značkami so šípkami, s krížikmi, fialovými svetlami atď. Všetky dávali konkrétne pokyny motoristom, ktorí vôbec netušili, čo tieto signály znamenajú.“¹⁸ Systém, ktorý dnes považujeme za samozrejmosť, sa vyvíjal dlhé roky. Tento vývoj bol často sprevádzaný nezhodami. Prvé semaforey mali dve farby, jedna znamenala „stoj“, druhá „choď“. Potom ktosi navrhol tretiu farbu, dnešnú oranžovú, aby autá stihli opustiť križovatku. Niektorí inžinieri boli proti, pretože vozidlá sa rozbiehali už na oranžovú alebo sa snažili rýchlo prejsť križovatkou, kým sa zmení na červenú, čo spôsobovalo ešte väčšie nebezpečenstvo. Iní chceli, aby sa oranžová objavila pred zasvietením červenej, ale aj pred jej zmenou na zelenú (dodnes to tak funguje napríklad v Dánsku, nie však v Severnej Amerike). Vyskytovali sa aj podivné regionálne osobitosti, ktoré sa nikdy širšie neuplatnili. Napríklad na rohu ulíc Wilshire a Western v Los Angeles boli malé hodiny, ktorých ručička ukazovala, ako dlho ešte bude svietiť zelené či červené svetlo.¹⁹

Sú červená a zelená vôbec správne farby? V roku 1923 došlo k zisteniu, že približne desať percent ľudí vidí vinou farbosleposti pri pohľade na semafor iba sivé farby. Neboli by lepšie modrá a žltá, ktoré vidí takmer každý? Alebo by to, naopak, spôsobilo hrozný zmätok medzi ľuďmi zvyknutými na červenú

a zelenú?²⁰ Napriek pochybnostiam sa dopravní inžinieri posadili na vratký trón autority, hoci ich na pohľad neutrálna, progresívna vedecká ideológia, ktorá prirovnávala „liečenie“ dopravnej zápchy s bojom proti týfusu, odzrkadľovala, slovami historika Jeffreyho Browna, iba potreby úzkej skupiny mestských elít (t. j. vlastníkov áut). Preto bola na hlavnú úlohu ulíc povýšená nutnosť umožniť prejazd čo najviac vozidlám v čo najkratšom čase – táto myšlienka zatienila a dodnes zatieňuje mnohé ďalšie funkcie mestských ulíc.²¹

Po vyše storočnom premýšľaní nad dopravou a pri zohľadnení tradícií a vedeckého výskumu by sme už mali poznať odpovede na všetky súvisiace otázky. A na väčšinu z nich aj poznáme. Jazdíme v prostredí, ktoré je všade prakticky rovnaké. Červené svetlo v Maroku znamená to isté čo červené svetlo v Montane. Cez vozovku nás v Berlíne aj v Bostone prevedie symbol chodca, hoci samotný človečik môže vyzerat rôzne (oblúbený veselý *Ampelmännchen* v klobúku pochádzajúci z Nemeckej demokratickej republiky prežil pád Berlínskeho múru).²² Jazdíme po takých dokonale navrhnutých diaľniciach, že celkom zabúdame na vysokú rýchlosť – naozaj, niekedy si vôbec neuvedomujeme, že sme v pohybe.

Napriek všetkým uvedeným identickým prvkom však stále existujú medzery v tom, ako čo najefektívnejšie a najbezpečnejšie riadiť prúdy účastníkov premávky – vodičov, chodcov, cyklistov a ostatných. V niektorých mestách sa napríklad môžete stretnúť s odpočítavaním na semafore, ktoré chodcom hovorí, koľko času majú do naskočenia červenej. Niektorí dopravní odborníci sú presvedčení, že je to zmena k lepšiemu pre chodcov, ale nie je problém nájsť takých, ktorí to za zlepšenie nepovažujú.²³ Niektorí ľudia sa nazdávajú, že pruhy pre cyklistov na vozovkách sú ideálnym riešením, zatiaľ čo iní uprednostňujú oddelené cyklotrasy. Ďalší si myslia, že pre cyklistov by bolo najlepšie, keby pre nich neboli význačné žiadne osobitné pruhy. Istý čas prevládala myšlienka, že pre plynulosť a bezpečnosť dopravy by bolo najvhodnejšie,