

Třicítka ve městě začíná být norma

Evropské metropole dál omezují rychlost, nové zóny se chystají i v Česku

Ondřej Krutílek
reportér MF DNES



Města ve vyspělém světě stále častěji rozšiřují zóny s maximální povolenou rychlostí třicet kilometrů za hodinu. V Česku se zatím radnice staví k podobným plánům spíše zdrženlivě, i tak ale zón s takto omezenou rychlostí pomalu přibývá. Nové zóny letos plánuje například Brno, Liberec nebo Ústí nad Labem. Podporu má třicítka i v Praze.

Hlavní důvod je bezpečnost.

Každý, kdo absolvoval autoškolu,

tuhle otázku důvěrně zná: Při jízdě v obci se před vaším vozidlem náhle objeví kutálející se míč. Jak byste měli reagovat? Odpověď nikoho nepřekvapí. Řidič by měl přibrzdit, protože hned za míčem může do silnice vběhnout dítě. O tom, jak bude manévr úspěšný, rozhoduje především rychlost, jakou řidič zrovna jede. I dvacet kilometrů za hodinu může rozhodovat o životech.

„Z pohledu brzděných dráh je to opravdu výrazný rozdíl. Tam, kde na třicítce zvládnete zastavit, na padesátce nestihnete ani zareagovat,“ vysvětluje Veronika Valentová, ředitelka Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií v Centru dopravního výzkumu. Rozdíl mezi tři-

cítkou a padesátkou může u brzděných dráh dělat i čtrnáct metrů, což má především v hustě obydlených oblastech významný vliv na bezpečnost.

Ve světě jsou třicítky stále větším trendem. Velké plány má pro letošní rok například Paříž. Francouzská metropole plánuje, že zóny s maximální povolenou rychlostí třicet kilometrů za hodinu se letos rozšíří na celou oblast města s výjimkou městského okruhu a pěších zón. Z třicítky se tak má ve

městě fakticky stát nová základní rychlost. Snížit rychlost na třicet chce letos na většině komunikací také Brusel. Podpoře se podobně strategie těší třeba i ve španělských nebo nizozemských městech.

„Státy, které jsou na špičce ve snižování dopravní nehodovosti, výrazně rozšiřují zóny s třicítkou,“ doplňuje Valentová. Výhod je podle odborníků hned několik. Kromě větší bezpečnosti vede omezení rychlosti také k nižšímu množství jedovatých výfu-

kových plynů v ovzduší a možná překvapivě i k plynulejšímu dopravnímu provozu.

„V zónách s maximální povolenou rychlostí třicet kilometrů za hodinu by všude měla být přednost zprava. Z různých dopravních modelů vychází, že se plynulost zvyšuje, protože na místě nemusí být tolik řízených křižovatek, nemusí být upravená přednost a to všechno má na plynulost dopravy pozitivní vliv,“ dodává Valentová.

Snížení rychlosti navíc umožňuje navýšení počtu parkovacích míst. Někde sice o nástroj, který by násobně navýšil parkovací kapacity, ale v přeplněných městech se každé volné stání hodí. ● **Pokračování na str. 3**



Auto, které jede 30 km/h, zabrzdí rychleji. U domů to hraje roli

Třicítka ve městě začíná být norma

Ondřej Krutílek
reportér MF DNES



➔ Pokračování ze str. 1

O tom, kde budou zavedeny třicítka, rozhodují přímo jednotlivá města, případně konkrétní městské části. Zón postupně přibývá a i letos se chystá rozšíření.

„V rámci chystaného plánu řešíme zavádění zón s omezením rychlosti vozidel, a to jak obytných zón (tam se jezdí dvacítkou), tak i zón s omezením maximální rychlosti na 30 kilometrů v hodině,“ říká tisková mluvčí libereckého magistrátu Jana Kodymová.

V letošním roce se Liberec chystá rozšířit tyto zóny v širším okolí ulic Ruprechtická a Horská. Úředním razítkem a umístěním cedule ale celá věc nekončí. Aby byla opatření skutečně účinná, doplňují často města samotné zóny o další bezpečnostní prvky. Jde například o dlážděné zpomalovací prahy nebo o lokální zúžení silnice v rizikových místech.

Třicítka mají podporu také v hlavních městech. O tom, kde jednotlivé zóny vzniknou, rozhodují sice jed-

nic stavebních úpravách,“ vysvětluje Vít Hofman, tiskový mluvčí města.

Příspěvek do pokladny

Kromě zvýšení bezpečnosti mohou navíc takové zóny pro jednotlivé městské části představovat i výhodnou investici. „Zóny 30 velmi často vznikají v rámci zavádění zón placeného stání,“ doplňuje Hofman. Vliv na parkovací místa má snížení rychlosti, a to především u křižovatek.

Řidič, který jede vyšší rychlostí, má totiž oproti pomalejšímu šoferovi užší periferní vidění. Na to reagují i normy, které určují, jak velká plocha má být před křižovatkou volná, aby řidič mohl správně reagovat. Nižší rychlost znamená kratší úsek, který je nutné

nechat před křižovatkou prázdný. Tím pádem zbude i dostatek prostoru pro několik dodatečných parkovacích míst.

Své plány má také Brno. Už letos by měla vzniknout nová zóna v městské části Brno-Kohoutovice v ulici Jírovcova. Další dvě se v dohledné době chystají v městské části Brno-sever v ulicích Trlíkova a Zvonková. Ústí nad Labem do letošního roku vstoupilo v rozpočtovém provizoriu, i tak však plánuje zřídit letos zónu s omezenou rychlostí na Bukově.

Zájem o třicítka ale není všude. Třeba další krajská města jako Hradec Králové, Pardubice nebo Zlín o zavádění nových zón letos neuvažují. Svou roli hrají i nutné investice,

ce, které města musela letos velmi důsledně zvažovat kvůli ekonomickým dopadům koronavirové epidemie. „Zóny 30 jsou podmíněny výstavbou zpomalovacích prvků. Jde tedy o investiční výstavby, které nejsou v současné chvíli pro rok 2021 schváleny,“ shrnuje tiskový mluvčí Zlína Tomáš Melzer.

Strategie BESIP

Podporu mají třicítka i v nejnovější bezpečnostní strategii BESIP, kterou začátkem minulého týdne schválila vláda.

Česko je ale ve srovnání s jinými zeměmi v tomto směru spíše pozadu.

„Aktuální příklady z Francie, Španělska, Nizozemska, Belgie a dalších evropských zemí ukazují, že zóny 30 lze využívat mnohem více, než jak je obvyklá praxe v Česku,“ říká Tomáš Neřold, vedoucí Samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy ČR. Dodává, že podle studií OECD lze v zónách s nižší rychlostí předpokládat snížení počtu nehod s následkem těžkého zranění přibližně o 70 procent a počtu smrtelných nehod až o 90 procent.

Oběti nehod v obcích

● Mezi lety 2011 až 2019 zemřelo v českých městech a vesnicích 1 702 lidí při dopravních nehodách.

● Každá třetí oběť dopravní nehody zemřela v obydlené oblasti.

● Dalších 12 534 lidí bylo za stejnou dobu při dopravních nehodách v obcích těžce zraněno. Ve srovnání s celkovou statistikou těžce zraněných je to víc než polovina.

● Polovinu usmrcených a téměř tři čtvrtiny těžce zraněných v obcích tvořili zranitelní účastníci dopravy, tedy především chodci a cyklisté.

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu

“ Zóny 30 jsou podmíněny výstavbou zpomalovacích prvků “

notlivé městské části samy, ale magistrát je jim schopen pomoci. „Podporujeme rozvoj těchto zón, jsme připraveni s městskými částmi spolupracovat, poskytnout konzultaci, součinnost nebo se i finančně podílet například na souvisej-