

Ucpané Česko. Přehled uzavírek

Řidiče deptají **stovky dopravních omezení** ve městech. Jak dlouho se kde čeká

Ondřej Krutílek
reportér MF DNES



Je pátá hodina odpoledne a ve městech to začíná být tísnivé. Dopravní špička pomalu vrcholí a řidiči začínají bezmocně popojíždět v kolonách. Už tak hustou dopravu navíc komplikují uzavírky, kterých je jen v českých krajských městech aktuálně okolo čtyř set.

Tak třeba pražská Legovera ulice. Na křižovatce s Rumunskou tam probíhají od 1. července práce na silnici. A před pátou tady doprava

houstne. Kde se běžně jezdí padesátkou, je teď rychlost podle dat dopravníinfo.cz pouhých 12 kilometrů za hodinu. Situace se od dalších velkých měst příliš neliší.

Ulice Dornych v centru Brna - auta se vlečou rychlostí 9 kilometrů v hodině a řidiče to zbrzdí zhruba o minutu a půl. V ulici 28. října v Ostravě si včera v pět hodin řidiči museli počkat okolo pěti minut. Všude jsou dopravní omezení.

Asi nepřekvapí, že nejvíce jich je v hlavním městě. Se svými 137 uzavírkami Praha sice v počtu stavebních prací vede, ale nedá se říci, že by byla nejrozkopanějším městem. V přepočtu na počet obyvatel je to

tiž výrazně více oprav třeba v Ostravě, o něco více rozkapané je i Brno. MF DNES zanalyzovala data ze třinácti českých krajských měst.

Vyplyvá z nich, že městem s největším počtem dopravních omezení kvůli opravám v porovnání s počtem obyvatel je Liberec. Klid je naopak v Ústí nad Labem a ve Zlíně.

„Stavební sezona končí s prvním sněhem,“ říká ředitel Technických služeb města Liberec Peter Kračun.

Dodává, že na dopravní infrastrukturu má Česko dlouhodobý dluh a z jejich analýz vyplývá, že jen na udržení stávajících silnic v Liberci by bylo potřeba investovat alespoň 100 milionů korun každý rok v následujících deseti sezónách. Navíc upozorňuje, že za podstatnou část oprav nemohou silničáři.

„Spousta uzavírek není zapříčiněná opravami silnic, ale opravami sítí, kvůli kterým se musí silnice rozkopat,“ upozorňuje Kračun.

V Praze by mohlo být klidnější o něco dříve.

„Většina zásadnějších oprav a rekonstrukcí, které realizuje technická správa komunikací, končí v průběhu listopadu a tím nám končí i hlavní stavební sezona,“ říká Barbora Lišková, tisková mluvčí pražské technické správy komunikací. Ty ostatní budou probíhat, dokud to dovolí počasí a silničáři se na ně znovu vrátí na jaře.

Češi stráví v městských kolonách průměrně desítky hodin každý rok. Ve srovnání se světovými metropolami ale nejde o nic překvapivého. Hustá doprava trápi všechny.

● Pokračování na str. 2



Česko plné uzavírek

Řidiči čelí stovkám dopravních omezení. Kde je situace nejhorší a kterým místům se vyhnout

● Pokračování ze str. 1

Kolonám ve městech se Češi nevyhnuli ani v loňském roce, přestože byl významně poznamenán proticovidovými opatřeními. Podle údajů společnosti INRIX ztratil loni průměrný pražský řidič v kolonách zbytečných 43 hodin. Hlavní město na tom bylo nejhůře. Druzí byli obyvatelé Českých Budějovic a Brna, kteří strávili v kolonách 29 hodin. Například v Ostravě proseděli lidé v zácpách 13 hodin.

Kolony zkrátka představují nepřijemnou zátěž dlouhodobě. Platí přitom jednoduché pravidlo - čím více kolon, tím horší vzduch. „Obecně je možné konstatovat, že automobily popojíždějící v koloně produkují významně více, někdy až několiknásobně více, emisí, než je tomu při plynulém provozu,“ shrnuje Roman Láčbínský, ředitel divize udržitelné dopravy a diagnostiky dopravních staveb Centra dopravního výzkumu.

Vidět je to třeba na emisích oxidu dusíku. Z měření Centra dopravního výzkumu vyplývá, že v městech, kde dochází ke vzniku dopravních kolon, mohou být až šestkrát vyšší než tam, kde je doprava plynulá. Oxidy dusíku přitom patří mezi nepříjemně dráždivé látky, které mají negativní vliv na funkci plic a zároveň dráždí sliznice. Připíše se jim vliv na rozvinutí astmatu, ale také nemoci srdce a cév.

Být včas informován

Nejcitelnější se dá rozdílu v množství škodlivých emisí v zácpách pozorovat u automobilů s diesellovým motorem. Podle mezinárodně uznávané metodiky jsou tyto emise nejvyšší při rychlostech do deseti kilometrů za hodinu. Při jízdě 70 až 80 kilometrů v hodině jsou poloviční a od devadesátky začínají zase postupně růst.

Odborníci při nekončícím bitvě s kolonami spoléhají hlavně na moderní technologie. Ukazuje se, že čím dříve a lépe je řidič o blízkosti zácpě informován, tím menší problémy nakonec hustá doprava způsobí. Nejsnadnější formou předávání informací na silnicích jsou přitom tabule.

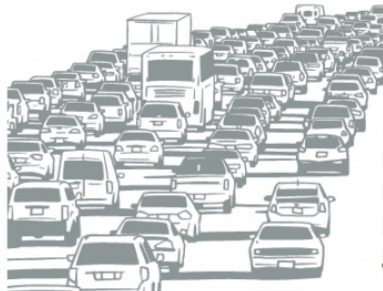
„Někdy se může zdát, že přidání hodnota těchto systémů je mála nebo takzvané „neviditelná“, ale v tom to právě je. Pokud je doprava poklidná před nebo v místě uzavírky a nedochází k žádným excesům, tak je to právě tím, že mobilní systémy pro řízení dopravy fungují správně,“ říká Martin Bambušek z Centra dopravního výzkumu.

Rozkapaná města

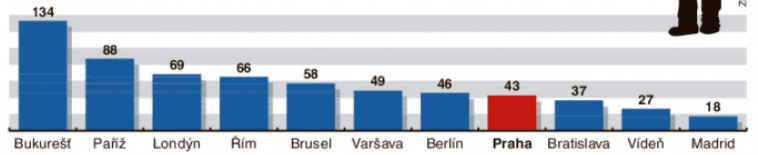
Nejhorší známku mají Liberec a Ostrava

Index ukazuje, která města mají nejvíce dopravních omezení v přepočtu na obyvatele. Města, kde probíhá nejméně oprav, mají známku jedna, města s nejvyšším počtem známku pět.

Známka	Počet uzavírek na 10 tisíc obyvatel
1	0-1
2	1-1,5
3	1,5-2
4	2-4
5	více než 4
6	Reálný počet uzavírek



Počet hodin, které průměrný řidič strávil v zácpě v roce 2020 (výběr měst dle MF DNES)



Kolony mívají za následek překračování rychlosti

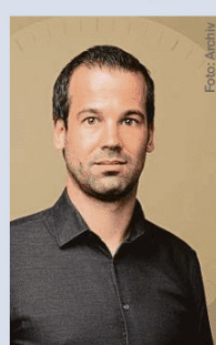
Kolony jsou zátěží na psychiku řidiče. Jak obstará, popisuje Pavel Režák z Centra dopravního výzkumu.

Co se děje v koloně s řidičovou psychikou?
Když řidič stojí v koloně a potřebuje nějak dojet, něco stihnout, tak je typicky krátkodobě frustrovaný a přemýšlí, jakým způsobem dohnat dobu dojezdu. Častokrát se pak stává, že jakmile kolona pomíne či skončí oblast dopravního omezení, tak řidič překračuje rychlostní limit a pohybuje se na hraně rizika.

Narůstá psychická zátěž řidičů úměrně s tím, jak moc jsou ko-

munikace, po kterých se pohybují, v uzavírkách?
Z mého pohledu ano. Existuje frustrace a znechucení z toho, že kolony jsou častější a častější. Jednak je to pracovními zónami v úsecích, které se opravují, jednak dlouhodobě se zvyšující hustotou provozu. Rada lidí používá své vozidlo jako každodenní dopravní prostředek, zároveň kamionová doprava je u nás velmi vysoká.

Jsou nějaké způsoby, jak posilovat svou psychiku za volantem?
Určitě je důležité nechat si dostatek času na jízdu. Zároveň přemýšlet, zda člověk nemůže zvolit jiný dopravní prostředek, který ho třeba tolik nestresuje, napří-



klad vlak. A když už člověk musí jet autem, tak počítat s tím, že kolona může vzniknout - je to fenomén, který je běžnější a běžnější. Když už jsem v koloně, tak se pokusím ji nevnímat tolik negativně a zkusím třeba myslet na to, že nejdůležitější je dojet do cíle zdravý.

Jakých nejčastějších chyb se dopouštějí řidiči uvízní v koloně?
Typicky se děje to, že nejedí plynule. To znamená, že dojíždí kolonu ve velké rychlosti, poté jsou zde prodávány v rozjezdech, řidiči také nedodrží bezpečné rozestupy. Dalším typickým problémem je, že nevytvářejí pruh pro vozidla integrovaného záchranného systému, tedy tu takzvanou záchranná-

skou uličku. Když pak něco projede, tak už je pozdě. V situaci, kdy končí jeden pruh, tak řidiči nevládnou takzvané zívání. Nedojíždějí na konec svého pruhu, kde by měli uplatnit pravidlo zípu, ale snaží se zařadit ještě před jeho ukončením. Mnoho řidičů také nezapíná výstražná světla při dojezdu kolony.

A co mobilní telefony?
Rada řidičů si v koloně krátká čas využíváním mailů, chatováním, telefonují a moc se nevěnují řízení. Ve chvíli, kdy jedou pomalu a jízda je nepřehledná, tak touto nepozorností narůstá riziko, že může vzniknout nějaká kolize. Například že včas nedobrdí, když auto před ním prudce zastaví. - Dominik Stein