

Paříž zavedla rychlostní limit 30 km/h na většině svých silnic. Kvůli bezpečnosti a hluku

27. 10. 2021, Brno

Řidiči v Paříži už na většině silnic nesmí jet rychleji než 30 km/h. Omezení vstoupilo v platnost 30. 8. 2021. Motivací pro jeho zavedení se stala ochrana zranitelných účastníků silničního provozu a snížení hluku.

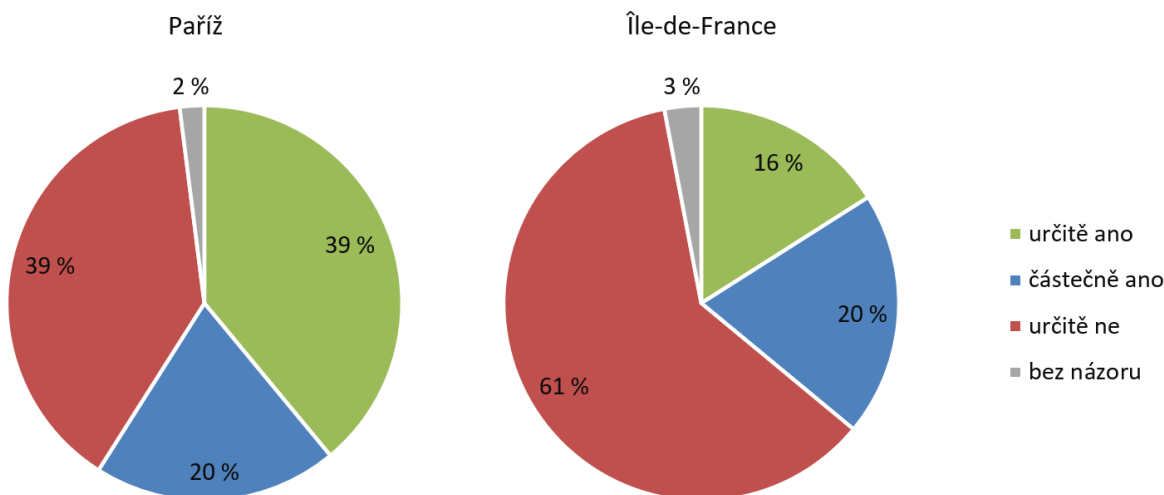


Foto: Profimedia.cz

59 % Pařížanů s limitem souhlasí

Když v roce 2014 nastupovala Anne Hidalgo do funkce pařížské starostky, slíbila, že svými kroky bude podporovat ochranu životního prostředí. Za jejího působení tak v Paříži vznikly desítky kilometrů cyklostezek, z nábřeží zmizela auta a zóny s nejvyšší povolenou rychlostí 30 km/h se rozšířily po 60 % pařížských silnic. Nově se však z 30km rychlosti stala norma, z níž jsou vyjmuty jen některé klíčové dopravní tepny – například pařížský okruh Périphérique či bulvár Champs-Élysées.

Rozhodnutí zasáhnout do rychlosti provozu vyplynulo z loňského průzkumu agentury IFOP mezi více než 12 miliony obyvatel pařížské aglomerace zvané Île-de-France. V průzkumu se k otázce omezení rychlosti na 30 km/h na území Île-de-France vyjádřilo 5 736 osob, z toho dvě třetiny (63 %) tvořili přímo Pařížané. Výsledky dotazování shrnují grafy na obrázku 1.



Obrázek 1: Výsledky průzkumu mezi obyvateli Paříže a ostatních částí regionu Île-de-France



Z grafů vyplývá, že názory respondentů se různí podle místa jejich bydliště. Pro plošné omezení rychlosti (odpověď „určitě ano“) se vyjádřilo 39 % Pařížanů, ale jen 16 % obyvatel dalších částí Île-de-France. Zcela proti jakémukoli omezování rychlosti (odpověď „určitě ne“) se postavilo 39 % obyvatel francouzské metropole a plných 61 % obyvatel ostatních oblastí Île-de-France. Pro snížení rychlosti jen na vybraných komunikacích (odpověď „částečně ano“) hlasovalo shodně 20 % obyvatel Paříže i regionu Île-de-France, tzn. s alespoň částečným snížením rychlostního limitu **celkem vyslovilo souhlas 59 % obyvatel Paříže a 36 % obyvatel Île-de-France**. Zvážíme-li tato čísla poměrným zastoupením respondentů z Paříže a respondentů z Île-de-France, dojdeme k hodnotě **50,5 %**, tedy velice těsné nadpoloviční většině.

Větší bezpečnost, nižší hluk. Emise s otazníkem

Polovina zastánců omezení rychlosti věří, že rychlost 30 km/h přispěje ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zejména **k ochraně chodců a cyklistů**. Podle Světové zdravotnické organizace (WHO), která v roce 2004 vydala publikaci o prevenci zranění z dopravních nehod, je riziko úmrtí chodce při nehodě s vozidlem 80 % při nárazové rychlosti 50 km/h, ale pouze 10 % při nárazové rychlosti 30 km/h.

Druhým nejčastějším argumentem pro zavedení rychlosti 30 km/h, který uváděl každý čtvrtý respondent vyjadřující podporu rychlostního omezení, je potřeba **snížení hlučnosti**. WHO upozorňuje, že hluk patří spolu se znečištěním ovzduší mezi dva nejvýznamnější environmentální stresory s negativními dopady na veřejné zdraví. Dlouhodobé a pravidelné vystavení nadměrnému hluku má za následek poruchy spánku, nálady, soustředění, paměti, přináší s sebou vyšší riziko kardiovaskulárních onemocnění a rovněž je spojováno s vyšším výskytem obezity. Evropská agentura pro životní prostředí odhaduje, že v roce 2017 bylo nadměrnému hluku (tj. hluku nad 55 dB) dlouhodobě a pravidelně vystavováno přes 113 milionů Evropanů, což představuje 15 % celkové tehdejší evropské populace.

Z tábora odpůrců nového opatření zaznívají hlasy volající po prioritizaci plynulosti dopravy v ekonomicky nejsilnějším regionu Francie. Také připomínají pařížské starostce její sliby o zmírnění dopadů klimatické krize, přičemž oporu nacházejí ve zjištění vědců z francouzské veřejné agentury *Cerema* (Centrum pro studium a expertizu rizik, životního prostředí, mobility a územního plánování): automobil jedoucí konstantní rychlostí 30 km/h vypouští do atmosféry o 19 % více oxidu uhličitého, než kdyby jel konstantní rychlostí 50 km/h. Je zde ovšem potřeba zdůraznit slovo „konstantní“, což je stav rychlosti ve městech téměř nedosažitelný. Ve skutečnosti řidiči často brzdí a zastavují, rozjíždějí se a zrychlují. Omezení rychlosti jako takové tak nemusí mít na změnu kvality pařížského ovzduší oproti aktuálnímu stavu prakticky žádný dopad.

Udržitelné dopravní módy mají zelenou a trend se rychle šíří

Pařížští radní doufají, že se snížením rychlostního limitu docílí poklesu motivace občanů dopravovat se po městě automobilem, čímž by mohli životnímu prostředí ulevit sekundárně. Místo jízdy automobilem chtějí obyvatele podnítit k volbě udržitelnějšího módu dopravy, například **veřejné dopravy, chůze či jízdního kola**. Právě cyklisté nyní dostávají v Paříži zelenou: v současné době prochází mnoho jednosměrných ulic úpravou, která umožní lidem na kolech bezpečně projíždět těmito ulicemi v obou směrech. Pokud by se Pařížané skutečně naučili preferovat nemotorizovanou dopravu před automobilismem, mohlo by to vést k podpoře veřejného zdraví hned dvakrát: jednou díky zvýšení pohybu, podruhé díky zlepšení kvality ovzduší, čímž by pařížská starostka dostala svému slibu.



Paříž není prvním francouzským městem, které zavedlo 30km rychlost jako výchozí limit. Doprava ve městě Grenoble tímto způsobem funguje již od roku 2016 a za tu dobu se počet nehod s účastí chodců snížil o 24 %. Nehody jsou také méně závažné a klesá počet hospitalizací. Ve stopách Francie kráčí i španělské Bilbao, nově se s omezením rychlosti na 30 km/h plánuje přidat Belgie a do debaty se připojuje i Nizozemí a Německo.

Komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i

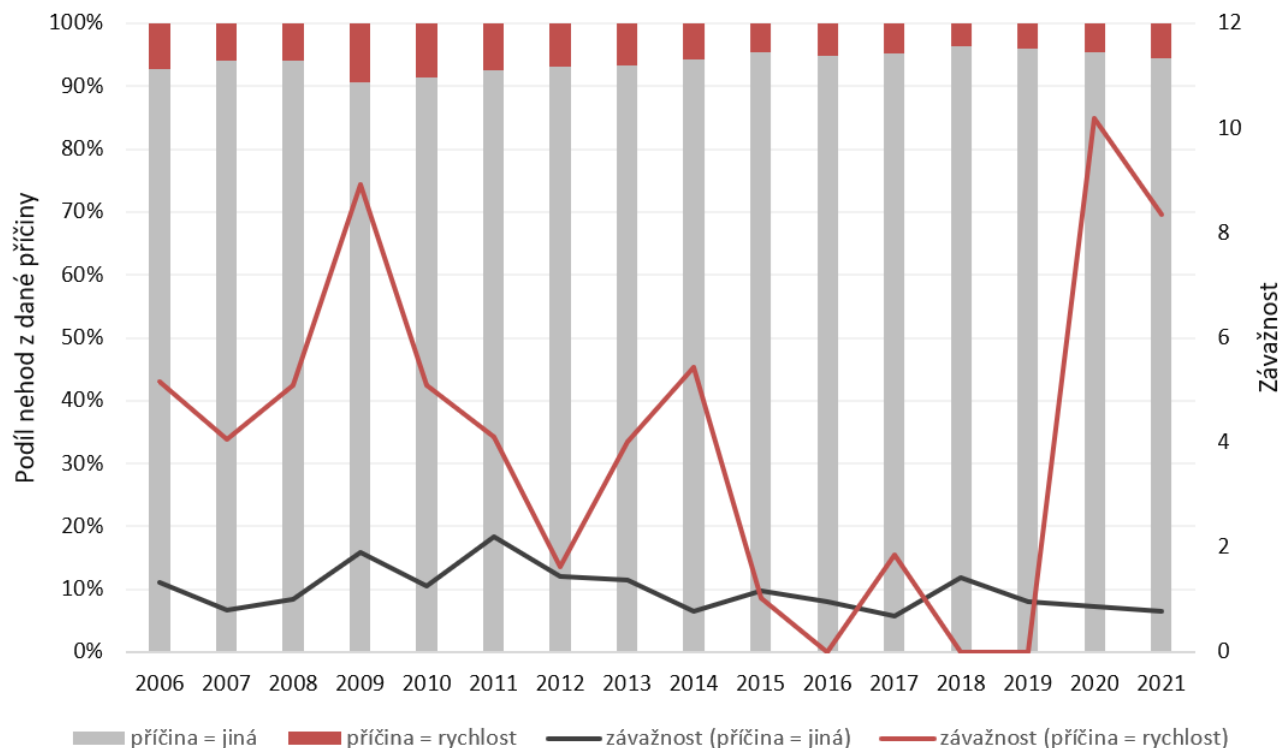
Pařížská „třícítka“ je bezesporu tématem k diskuzi. Pro snižování rychlosti ve městech hovoří poznatky z hloubkové analýzy dopravních nehod (HADN), které potvrzují, že rychlost patří k nejdůležitějším faktorům ovlivňujícím závažnost dopravních nehod. „Výzkumy dokládají, že **riziko vzniku dopravní nehody je v případě překročení rychlostního limitu 12,8krát vyšší**. S vyššími rychlostmi je spjato také mnohonásobně vyšší riziko vzniku vážných zranění, a to jak pro cestující ve vozidlech, tak pro ostatní účastníky provozu. Evropská rada pro bezpečnost dopravy spočítala, že pokud by průměrná rychlost na všech evropských silnicích poklesla o 1 km/h, snížil by se počet úmrtí ročně o více než 2 200,“ uvádí ředitel Centra dopravního výzkumu Ing. Jindřich Frič, Ph.D.

Vyšší závažnost nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí oproti jiným nehodám dokládají i údaje z databáze dopravních nehod a jejich následků, kterou vytváří Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Z těchto dat byl vytvořen graf na obrázku 2. Levá osa y ukazuje podíl nehod na území kraje hlavního města Prahy mezi lety 2006–2021 (tj. lety, kdy je policejní databáze vedena), u nichž byla jako hlavní příčina shledána nepřiměřená rychlost vozidla, na všech nehodách, jež se ve sledovaném čase na sledovaném území odehrály. Tento podíl kolísá mezi 5 a 10 %, průměr leží v 6 %. Pravá osa y znázorňuje závažnost nehod. Závažnost je definována jako počet usmrcených osob na 1 000 nehod. Za uplynulých 15 let činila průměrná závažnost nehod z důvodu jízdy nepřiměřenou rychlostí 4,1, zatímco závažnost nehod z jiných příčin dosáhla hodnoty 1,2.

K nehodám v Praze se vyjadřuje i Mgr. Tomáš Neřold, M.A., vedoucí Samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy. „Praha je specifická z hlediska typu nehod, které se zde odehrávají. Hustota zalidnění nahrává srážkám vozidel s chodci, případně jinými zranitelnými účastníky silničního provozu. Na druhou stranu hustota provozu pražským řidičům znemožňuje překračovat rychlost tak často, jako se to může dít v jiných krajích České republiky, a proto i podíl nehod zapříčiněných nepřiměřenou rychlostí je v hlavním městě výrazně nižší, než je tomu jinde v Česku. Praha je se svou průměrnou relativní četností těchto nehod za sledované období premiantem. Naopak zaostávají kraje Liberecký, Plzeňský, Královéhradecký a Středočeský, kde podíl nehod způsobených překročením rychlosti za sledované období dosahuje 13 až 14 %,“ komentuje Neřold.



Nehody v Hlavním městě Praha

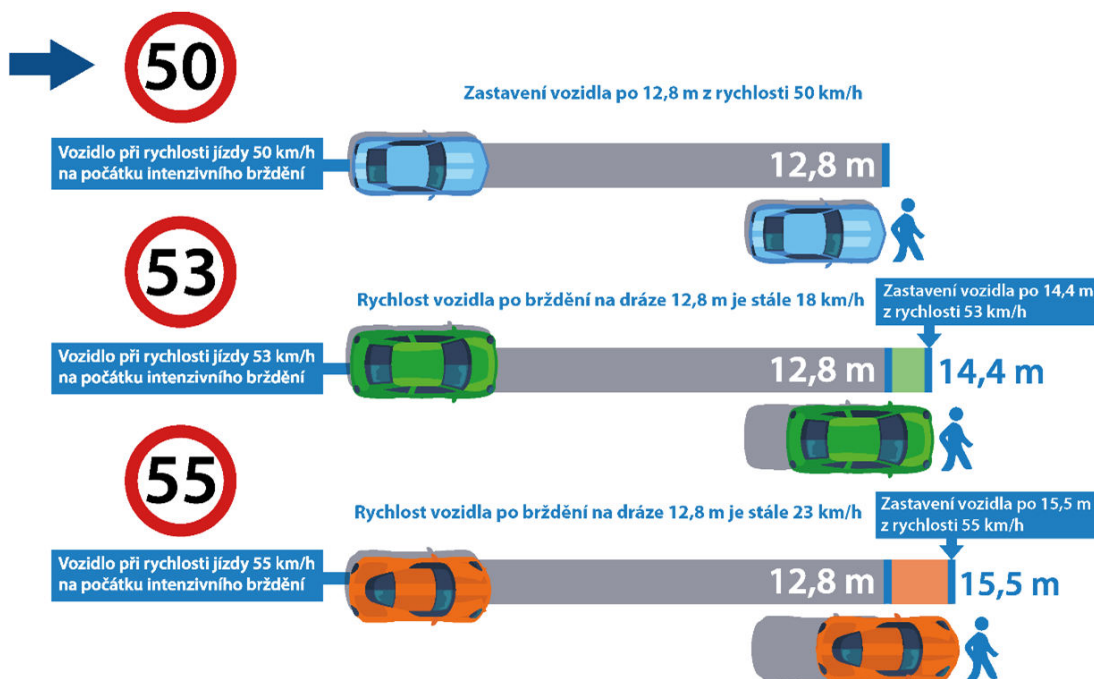


Obrázek 2: Vývoj podílu a závažnosti nehod na území Hlavního města Prahy s rozdělením dle hlavní příčiny nehody

S vyšší rychlostí vozidla souvisí také delší brzdná dráha, tedy snížení schopnosti a možnosti předejít střetu nebo alespoň snížit jeho následky. Následující obrázek 3 ilustruje rozdíl brzdění z rychlostí 50, 53 a 55 km/h stejného vozidla stejnou intenzitou. V prvním případě vozidlo z rychlosti 50 km/h zastaví na dráze necelých 13 m. Při jízdě rychlostí o pouhých 5 km/h vyšší se brzdná dráha prodlouží o téměř 3 m (tj. o tři čtvrtiny šířky standardního přechodu pro chodce) a v místě, kde by vozidlo z 50 km/h již stálo, má při brzdění z rychlosti 55 km/h stejné vozidlo stále rychlost 23 km/h.



POČÁTEČNÍ RYCHLOST



Obrázek 3: Délka brzdné dráhy v závislosti na počáteční rychlosti vozidla

Zmiňme se ještě krátce o závěrech průzkumu Centra dopravního výzkumu s názvem Česko v pohybu. Z dat sbíraných v roce 2017 vyplynulo, že 35 % jízd osobním automobilem, které Češi podnikají v pracovních dnech, měří méně než 5 km a do vzdálenosti 10 km se vměstná dokonce 55 % jízd automobilem. Lze očekávat, že excesivnímu motorismu nyní Paříž díky plošnému zavedení 30km rychlosti dokáže předejít.

Bude zajímavé sledovat, jaké změny tento krok přinese a jak se s nimi francouzská metropole vypořádá.

Zdroje:

- [1] *La vitesse limitée à 30 km/h dans la majorité des voies parisiennes.* (26. 8. 2021). Dostupné z <https://www.paris.fr/pages/generalisation-de-la-vitesse-a-30-km-h-les-parisiens-ont-donne-leur-avis-16967>.
- [2] World Health Organization. (2004). *World report on road traffic injury prevention.* Dostupné z <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/42871/9241562609.pdf;jsessionid=3C19722D4B15A56CC2C4155B1F65F8C1?sequence=1>.
- [3] European Environment Agency. (2020). *EEA Report No 22/2019: Environmental noise in Europe – 2020.* Dostupné z <https://www.eea.europa.eu/publications/environmental-noise-in-europe>.
- [4] World Health Organization. (2018). *Environmental noise guidelines for the European region.* Dostupné z https://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf.
- [5] California 18. (30. 8. 2021). *Speed limited to 30 km/h in the streets of Paris, but driving slower does not necessarily mean less.* Dostupné



z <https://california18.com/speed-%E2%80%8B%E2%80%8Blimited-to-30km-h-in-the-streets-of-paris-but-driving-slower-does-not-necessarily-mean-polluting-less/262202021/>.

- [6] European Transport Safety Council. (30. 10. 2020). *30km/h limits set to spread in 2021*. Dostupné z <https://etsc.eu/30km-h-limits-set-to-spread-in-2021/>.
- [7] Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (nedat.). *Hlubková analýza dopravních nehod v silničním provozu (HADN)*. Dostupné z <https://www.vyzkumnehod.cz/>.
- [8] Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky. (nedat.). *Statistika nehodovosti: Statistické údaje o nehodovosti na území ČR*. Dostupné z <https://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx>.
- [9] Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (2019). *Dílčí cíle NSBSP z pohledu Hlubkové analýzy dopravních nehod*. Dostupné z <https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Plneni-strategie/19-Dilci-cile-NSBSP-z-pohledu-Hlubkove-analyzy-dopravnich-nehod.docx?lang=cs-CZ>.
- [10] Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (2017). *Česko v pohybu. První celostátní průzkum dopravního chování*. Dostupné z <https://www.ceskovpohybu.cz/>.

Kontakt:

Mgr. Eva Šragová, +420 541 641 785, eva.sragova@cdv.cz

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno

