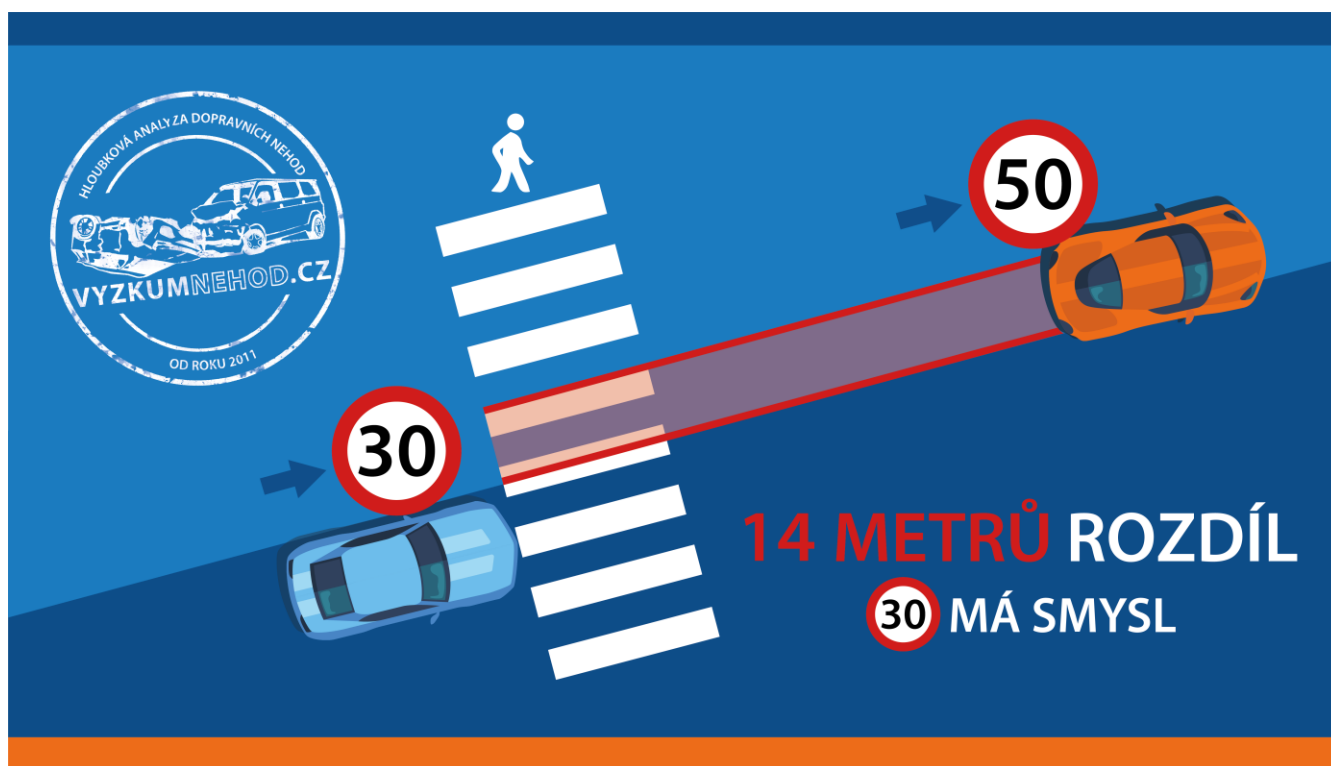


Zóny 30 se mají v roce 2021 rozšířit

12. 11. 2020, Brusel, tisková zpráva Evropské rady bezpečnosti dopravy (ETSC)

Paříž rozšíří rychlostní limit 30 km/h tak, aby od roku 2021 pokrýval celé město a zahájila již veřejnou konzultaci o tomto opatření. Tento krok naplňuje volební slib starostky Anne Hidalgo. Paříž má již několik let limit 30 km/h pokrývající širokou oblast, ale nyní bude tato základní rychlost zavedena všude kromě městského okruhu a pěších zón. **Grenoble, Lille a Nantes provedly v posledních letech podobný posun na základní limit 30 km/h.**



Pozn. Rozdíl je kvantifikován z technických podmínek 218: Navrhování zón 30. Jedná se o orientační hodnotu, která je závislá na typu povrchu vozovky (suchá, mokrá, sníh apod.), reakční době řidiče a brzdné dráze vozidla.

V sousedním **Španělsku** vláda prohlásila, že již podniká další kroky k právní změně, která by mohla v příštím roce snížit rychlostní limit na komunikacích ve městech na 30 km/h nebo méně v celé zemi. V **Nizozemsku** rovněž probíhají diskuse o snížení základního rychlostního limitu ve městech. **Město Bilbao oznámilo, že bude prvním městem s více než 300 000 obyvateli, které má na celém území limit 30 km/h.** Téměř 90 % městských komunikací již má nižší limit, ale na zbývajících komunikacích s 50 km/h bude nyní zavedena rychlost 30 km/h. **Brusel, hlavní město Belgie, také na velké většině komunikací od roku 2021 sníží limit na 30 km/h.**



Ve všech případech městské úřady uvádějí řadu výhod plynoucích z tohoto posunu, včetně zvýšené bezpečnosti, sníženého znečištění ovzduší a zvýšení přívětivosti městských center vůči cyklistům a chodcům.

ETSC již mnoho let prosazuje limit 30 km/h v oblastech s velkým počtem chodců a cyklistů, v blízkosti škol a v obytných oblastech. Nejúčinnější schémata zahrnují změny infrastruktury, které podporují dodržování rychlosti, stejně jako její vhodné prosazování.

Zdroj: <https://etsc.eu/30km-h-limits-set-to-spread-in-2021/>

Komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

Od 1. října 1997, tedy před 23 lety, byla v České republice vyhláškou č. 223/1997 Sb. snížena rychlost v obci ze 60 na 50 km/h. Důvodem ke snížení rychlosti byly zkušenosti z jiných zemí, které vedly k poklesu počtu smrtelných dopravních nehod s účastí chodců. Rychlost jízdy v obci dnes upravuje § 18 odst. 4 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů; V obci smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km/h, a jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, nejvýše 80 km/h.

Zavádění zón 30 v České republice je podporováno i Národní strategií bezpečnosti silničního provozu 2011-2020. Obce každoročně reportují počet nových zón 30, které na svém území zřídily, nicméně tempo přibývání těchto zón je pomalé a nehodovost v zastavěném území prakticky stagnuje.

„Zvyšování počtu zón 30 na komunikacích s vysokým počtem zranitelných účastníků dopravy je jedním z navržených opatření akčního plánu připravované Strategie BESIP 2021-2030,“ říká Mgr. Tomáš Neřold M.A., vedoucí Samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy a dodává: „Realizace zón 30 jsou jedním z důležitých prvků, které vedou ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu ve městech. Aktuální příklady z Francie, Španělska, Nizozemí, Belgie a dalších evropských zemí ukazují, že zóny 30 lze využívat mnohem více, než jak je obvyklá praxe v ČR. Dle studií OECD lze předpokládat snížení počtu nehod s následkem těžkého zranění přibližně o 70 % a počtu smrtelných nehod až o 90 %. Nutno však dodat, že zavádění zón 30 nebude paušální a rozhodně se nebude vztahovat na celé území obcí. Zavádění těchto opatření bude vždy posuzováno individuálně s ohledem jak na bezpečnost, tak také plynulost silničního provozu v dané obci.“

Vezměte si příklad. Dítě vyběhne na silnici, případně jakákoli jiná osoba vstoupí do vozovky, 15 metrů před jedoucím autem. Při rychlosti 50 km/h auto zasáhne chodce rychlostí 45 km/h, což pravděpodobně způsobí vážná nebo smrtelná zranění. Při rychlosti 30 km/h se řidiči podaří zastavit, a zabránit tak střetu.

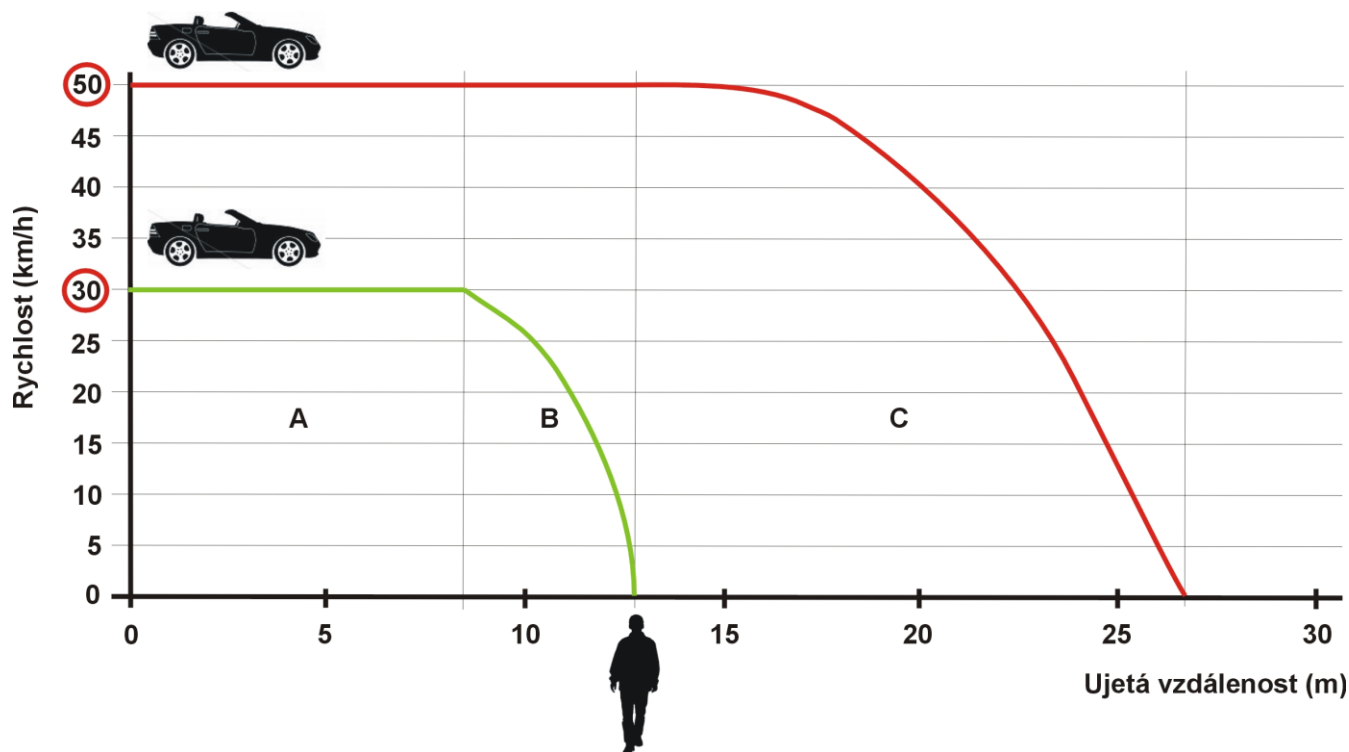
Navrhování zón 30

V rámci České republiky se jedná především o komunikace kategorie C dle ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací k vyhlášce č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území. Navrhování zón 30 pak řeší technické podmínky 218, schválené Ministerstvem dopravy s účinností od 15. ledna 2010.

Zvýšení bezpečnosti je jedním z hlavních argumentů pro zavedení zón 30. Význam nízkých rychlostí je z hlediska možnosti odvrácení kolizní situace a snížení následků dopravních nehod zásadní. Pokud před vozidlo jedoucí rychlostí 30 km/h vstoupí chodec na takovou vzdálenost (dle grafu níže je tato vzdálenost cca 13 m), kdy je řidič



schopen před chodcem zastavit (na grafu tento děj vyjadřuje oblast A – vzdálenost od spatření chodce do začátku brzdění a oblast B – brzdná dráha), pak pokud by byla ve stejné situaci počáteční rychlost 50 km/h, je chodec rychlostí 50 km/h zasažen, protože řidič nestihne přemístit nohu na brzdový pedál a začít brzdit (protože vzdálenost potřebnou k zastavení z 30 km/h projede řidič při 50 km/h za dobu reakce) - viz červená křivka v grafu.



Graf: Rychlost, doba reakce, ujetá vzdálenost a brzdná dráha (zdroj: TP 218)

A = reakční doba (pro 30 km/h), B = brzdná dráha (pro 30 km/h), C = brzdná dráha (pro 50 km/h)

V rezidenčních oblastech nejsou nehody ve většině případů koncentrovány do nehodových lokalit (jsou rozptýleny) a plošné zklidnění oblasti tak přináší možnost plošného zvýšení bezpečnosti. Plošné zklidňování dopravy znamená vyšší úroveň bezpečnosti zejména pro nejzranitelnější účastníky provozu (děti, starší lidi, osoby s omezenou schopností orientace a pohybu atd.). Ruku v ruce s bezpečností je nutné zmínit také určitou přívětivost infrastruktury k cyklistům, kteří se mohou pohybovat rychlostí blízkou motorovým vozidlům. V případě plošného zklidňování dopravy tak bude tato kategorie účastníků silničního provozu lépe akceptovaná a jejich pohyb může být bezpečnější i bez vyhrazeného dopravního prostoru.

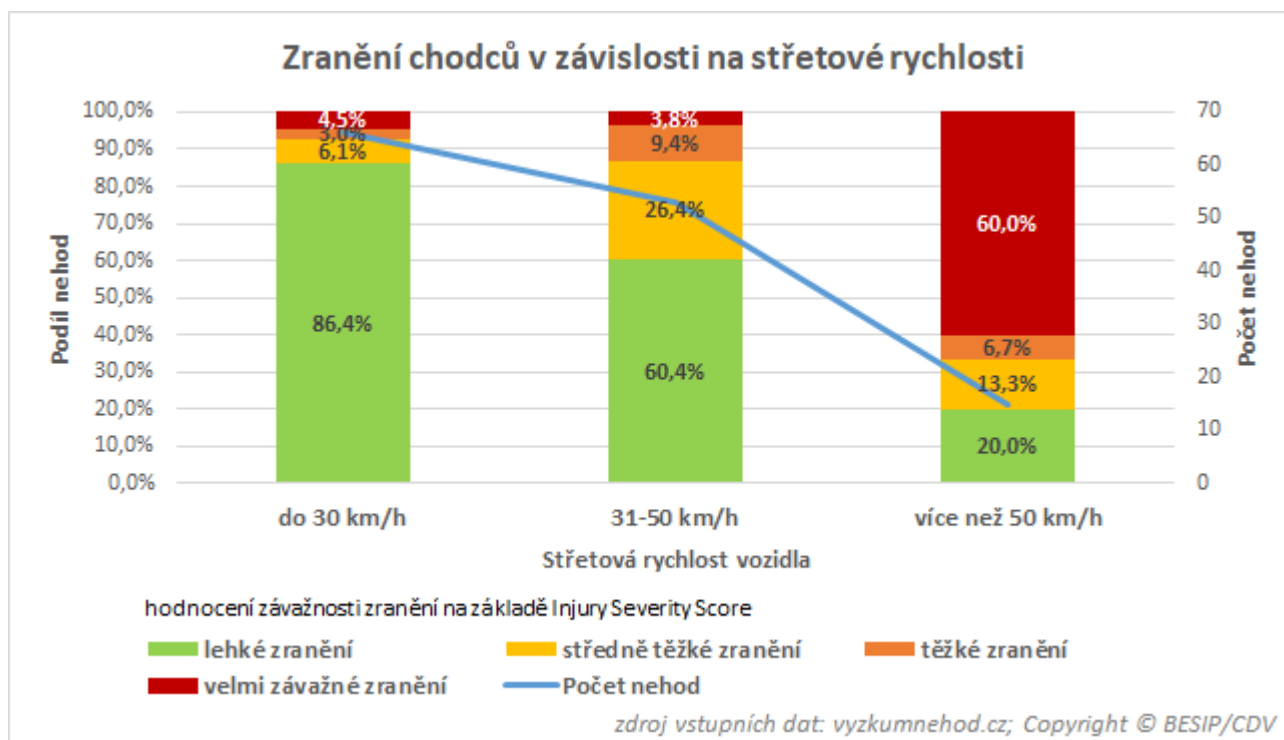
Hlubková analýza dopravních nehod

Střetová rychlost je jedním z nejvýznamnějších parametrů ovlivňujících závažnost zranění při dopravní nehodě, zejména při nehodách s účastí zranitelných účastníků. Zejména chodci jsou oproti ostatním účastníkům silničního provozu chráněni při střetu pouze minimálně.

„Závažnost zranění chodce při střetu ovlivňuje celá řada faktorů – např. střetová konfigurace, typ kolizního oponenta, věk a fyzická kondice a především právě střetová rychlost. Při rychlostech do 30 km/h dochází ve většině případů pouze k lehkým zraněním chodce, tyto nižší střetové rychlosti jsou rizikové spíše pro



stárnoucí populaci. Se zvyšující se rychlostí signifikantně roste riziko vzniku vážných zranění. Při střetu mezi vozidlem a chodcem dochází nejčastěji k poranění hlavy, horních a dolních končetin. Mezi nejčtenější vážná zranění chodců patří zhmoždění mozku a zlomeniny lebky," říká Ing. Veronika Valentová, Ph.D., ředitelka Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií CDV.



Následky nehod v obci

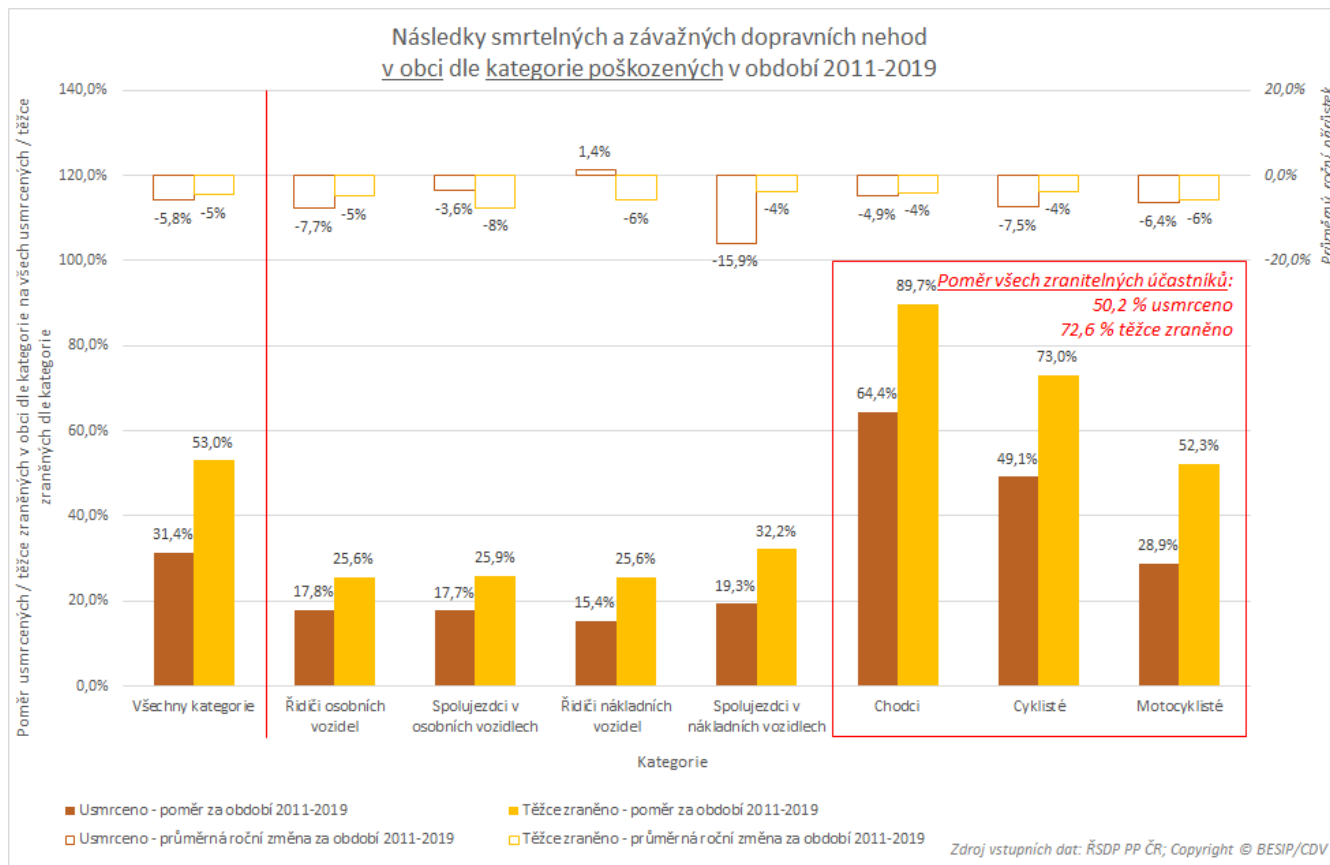
V letech 2011–2019 bylo v obcích usmrceno 1 702 osob (tj. 31,4 % všech usmrcených v silničním provozu) a 12 534 (53,0 %) osob těžce zraněno. Polovina usmrcených a téměř tři čtvrtiny těžce zraněných v obcích byli zranitelní účastníci dopravy, především chodci a cyklisté.

*„Ochrana chodců v rámci intravilánu měst by měla být jednou z priorit, na kterou je potřeba se zaměřit. Zahraniční příklady z Helsinek a Osla, kde nedošlo v uplynulém roce k usmrcení žádného chodce ani cyklisty, ukazují, že tyto snahy mají reálný dopad do praxe. Obě města uvádějí snížení rychlosti jako zásadní pro snížení fatálních následků nehod. Pokud vezmeme zranitelné účastníky silničního provozu, tedy motocyklisty, cyklisty a chodce, dojdeme k závěru, že co do podílu usmrcených a těžce zraněných osob v obcích převažují právě chodci. **Téměř 2/3 usmrcených a 9 z 10 těžce zraněných chodců bylo evidováno právě v obci.** Toto negativum podtrhuje fakt, že v současné dekádě docházelo k nejpomalejšímu tempu snižování uvedených následků dopravních nehod také u kategorie chodců. **Podpora rozvoje zón 30 v obcích v České republice má z pohledu významného snížení závažných následků nehod obrovský potenciál,**“* uvádí Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel CDV.

Plk. Mgr. Bc. Jiří Zlý, MBA, ředitel služby dopravní policie k tématu dodává: *„Letošní rok je vlivem pandemie na silnicích značně specifický. Ačkoli byl v uplynulých 10 měsících počet fatálních následků zatím historicky nejnižší, právě zranitelných účastníků z řad chodců a cyklistů se tento pokles netýkal. Ze statistik vidíme, že ke smrtelným a závažným následkům nehod u chodců dochází právě v obcích. **Zavedením zón 30 můžeme tyto následky do značné míry eliminovat, je však nutné stanovená pravidla dodržovat.** Na dodržování rychlostních limitů ve vztahu k bezpečnosti silničního provozu se dopravní policie bude i nadále zaměřovat. Souhlasím*



s kolegy Neřoldem a zdůrazňují, že zavádění zón 30 v podmínkách České republiky nemůže mít plošný charakter. V souvislosti s bezpečným a plynulým provozem musí být tyto zóny zaváděny po individuálním posouzení konkrétních lokalit.“



Kompletní seznam komentovaných zahraničních zpráv je k dispozici [zde](#).

Foto: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Kontakt:

Ing. Lukáš Kadula, +420 778 888 359, lukas.kadula@cdv.cz
 Ing. et Ing. Kateřina Bucsuházy, +420 770 164 366, katerina.bucsuhaazy@cdv.cz
 Mgr. Jan Elgner, +420 770 177 656, jan.elgner@cdv.cz
 Ing. Jiří Ambros, Ph.D., +420 724 027 359, jiri.ambros@cdv.cz
 RNDr. Jan Tecl, +420 724 767 053, jan.tecl@cdv.cz
 Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií
 Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno

- [1] Ministerstvo dopravy, 2020. Strategie BESIP 2021-2030
- [2] CDV, 2010. Technické podmínky 218: Navrhování zón 30 (http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP218.pdf)
- [3] CDV, Hloubková analýza dopravních nehod (<https://www.vyzkumnehod.cz>)
- [4] [Arguments on 30 km limits](#). Campaigning for cleaner transport in Europe | Transport & Environment
- [5] CDV, ETSC, 2020. [V Helsinkách a Oslu nezemřel vloni žádný cyklista ani chodec \(a co Praha?\)](#).

