

Plošné dopravní zklidňování

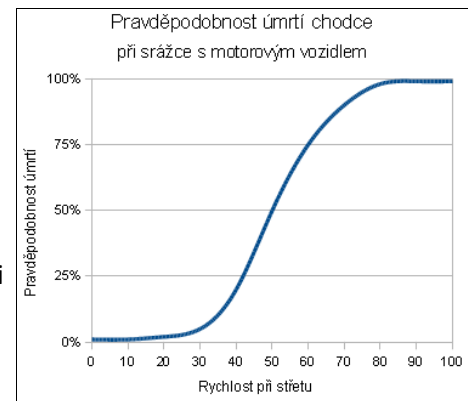
Co je plošné dopravní zklidňování

- Vymezení oblasti, kde je na obslužných komunikacích snížena rychlost na 30 km/h,
- Základním principem zklidnění v křižovatkách je přednost zprava.
- Nejsou nezbytné zásadní stavební úpravy, doporučují se ale např. zvýšené plochy křižovatek.
- Promyšlená propagace a vysvětlující kampaň vedoucí k přijetí opatření a dodržování rychlosti bez náročných stavebních opatření. [2]
- V čím rozsáhlejším území je režim zón 30 mimo hlavní místní komunikace zaveden, tím lépe je tato rychlost dodržována (BFU Bern). [6]

Obecné argumenty

Zvýšení bezpečnosti provozu

- Z rychlosti 30 km/h lze v kritické situaci (např. před náhle vběhnoucím dítětem) automobil zastavit na vzdálenost 14 m. Při rychlosti 50 km/h řidič nestihne ani začít brzdit. [7]
- Riziko smrti chodce při středu s vozidlem je v rychlosti 50 km/h 55 %, v rychlosti 30 km/h jen 5 % (viz obr.).
- Zavedení zón tempo 30 v Nizozemí snížilo počty zraněných při dopravních nehodách o 20 % ([11]). Zavedení 600 zón tempo 30 bez stavebních opatření v Hamburku vedlo k redukci vážných následků nehod o 20 %, v Londýně došlo k poklesu úmrtí o 40 %, nejvíce u dětí. [11]



Zmírnění hlučnosti a emisí škodlivin

- Měření ukazují, že hlučnost klesá a emise také spíše klesají, než stoupají (byť k mírnému nárůstu některých složek dojít může). [4]
- K tomu je nezbytná jízda natřetí rychlostní stupeň, což moderní vozidla umožňují. [4]

Skromnější dimenzování komunikací [4]

- Jednodušší a kratší přecházení, bezpečné i mimo přechody, které často ani není nutné zřizovat.
- Nové plochy pro zeleň a prostor pro setkávání mohou vzniknout díky zúžení jízdních pruhů, nemusí být nutné zmenšení počtu parkovacích míst.
- Zmírnění atraktivity pro tranzit, klidnější prostředí pro místní obyvatele, zatraktivnění bydlení, zhodnocení nemovitostí.

- U cílové dopravy minimální prodloužení jízdých dob. Vzdálenost k nejbližší hlavní komunikaci je zpravidla několik set metrů a zdržení tedy zůstává v řádu sekund.

Pozitiva pro řidiče

- Plynulá jízda bez opakovaného zpomalování a rozjezdů.
- Při jízdě na třetí rychlostní stupeň menší spotřeba. [4]
- Předvídatelné a jednotné dopravní prostředí na větší ploše, méně dopravních značek, lokálních omezení rychlosti apod.

Zlepšení podmínek pro cyklisty

- Malý rozdíl rychlosti cyklistů a aut usnadňuje sdílení komunikace i pro méně zdatné cyklisty.
- Díky menším požadavkům na šířku jízdního pruhu a bezpečnostní odstupy lze prakticky každou ulici v režimu tempo 30 zobousměřit pro cyklisty bez úbytku parkovacích míst nebo stavebních úprav. [14]

Z čeho se vychází

- Dlouhodobě aplikované národní koncepty udržitelné bezpečnosti (Nizozemí) a Vize 0 (Švédsko): *Tam, kde se automobily často setkávají se zranitelnými účastníky provozu, by rychlost neměla být vyšší než 30 km/h.* [12]
- STVO od r. 2000 (Německo): *„Mimo hlavní místní komunikace má být počítáno s rychlostí 30 km/h formou zón 30.“* [8]
- Evropská rezoluce ke koncepci silniční dopravy 2010–2020. *Výrazně doporučuje zavést rychlostní omezení na 30 km/h ve všech obytných oblastech a na dvoupruhových komunikacích v obci bez oddělených cyklopruhů.* [13]
- Norma ČSN 73 6110 novelizovaná v roce 2005 mnohem více reflektuje zklidňování jako průvodní princip navrhování komunikací a nebrání ani tvorbě zón 30.

Zóny Tempo 30 v zahraničí

- Berlín, Bonn: 70 % uliční sítě; Vídeň, Hamburk: 50 % uliční sítě. [4]
- Běžné rozšíření v Německu, Dánsku, Nizozemí, Švédsku, Velké Británii, Francii. [4]

Poznámky pro politiky a zastupitele

- Pro úspěch realizace je nezbytná vysvětlovací kampaň (pokud možno zaměřená na bezpečnost dětí). Přijetí opatření veřejností vede ke stejnému efektu na snížení rychlosti a bezpečnost jako vynucování těchto stavebními opatřeními nebo represí, ovšem nesrovnatelně levněji a rychleji a s pozitivním dopadem na veřejné mínění.



Tempo 30



FAKTA OD INICIATIVY AUTO*MAT

- Časté je neadekvátní užívání obytných zón tam, kde by vhodnější a logičtější byly zóny 30 ([5]) – zjistěte si, zda místo připravované obytné zóny není lepší zóna tempo 30.
- Pro lepší informovanost vypracovalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. samostatnou odbornou příručku pro tvorbu zón 30, která vyšla v ediční řadě Ministerstva dopravy České republiky jako Technické podmínky č. 218 [3] (účinnost od 15.1.2010).

Zdroje

- [1] BAIER, R.: Tempo 30-Argumente für Neuss. Brožura Stadtplanungsamt Neuss, Neuss/Aachen 1992.
- [2] Bundesminister für Verkehr: Flächenhafte Verkehrsberuhigung: Auswirkungen auf den Verkehr. Ediční řada Forschung Stadtverkehr, Heft 45. Bonn 1992.
- [3] Centrum dopravního výzkumu, v.v.i – Ministerstvo dopravy ČR: Navrhování zón 30. Technické podmínky č. 218. Brno 2010.
- [4] Centrum dopravního výzkumu Brno (Ing. Pavel Skládáný): Plošné zklidňování dopravy, zóny 30. Brno 2011. Dostupné on-line na <http://www.czrso.cz/index.php?id=540> , <http://www.cdv.cz/file/prezentace-brnowalk-09-zony-30-a-jejich-prinos-pro-chodce/> .
- [5] HEINRICH, J., SKLÁDANÝ, P.: Zklidňování dopravy na průtazích a hlavních místních komunikacích. Zklidňování dopravy. ČKAIT Hradec Králové, 5. 11. 2007
- [6] Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU): Tempo 30 in Quartieren – Warum fördert die bfu Tempo 30 auf Quartierstraßen? Bern 2002. Dostupné on-line na <http://www.mobilservice.ch/pdf/bfu.pdf> .
- [7] SKLÁDANÝ, P.: Jak dál ve zklidňování dopravy ve městech a obcích? Moderní obec, 2006, roč. 12, č. 11, s. 1. Dostupné on-line na http://moderniobec.ihned.cz/c4-10005030-19645010-C00000_d-jak-dal-ve-zklidnovani-dopravy-ve-mestech-a-obcich .
- [8] Tempo 30-Zonen nach Einführung der 33. Verordnung zur Änderung straßenverkehrs-rechtlicher Vorschriften vom 13. 12. 2000 (BGBl I S.1690); VkB1 2001: Dostupné on-line na <http://www.nefkom.net/b.zunner/schilderwald/Tempo30.pdf> .
- [9] Nadace Partnerství: Zklidňování dopravy, tempo 30 (nadační web). Dostupné on-line na <http://www.nadacepartnerstvi.cz/doprava/tempo-30> .
- [10] Effect of 20 mph traffic speed zones on road injuries in London, 1986-2006: controlled interrupted time series analysis. Dostupné on-line na <http://www.bmj.com/content/339/bmj.b4469.full> .
- [11] Zones 30: urban residential area SWOV, 12/2010. Dostupné on-line na http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Residential_areas.pdf .
- [12] JONSSON, T.: A Study of 30 km/h zone-design in Stockholm. ICTCT workshop 1998.
- [13] EN Rezoluce pro Evropský parlament ohledně bezpečnosti silničního provozu 2011-2020. Dostupné on-line na <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&mode=XML&reference=A7-2011-0264&language=EN> .
- [14] CACH, T. a kol.: Metodické listy pro návrh integračních opatření pro cyklisty (v přípravě).