

Fakta k 30 km/h ve městě

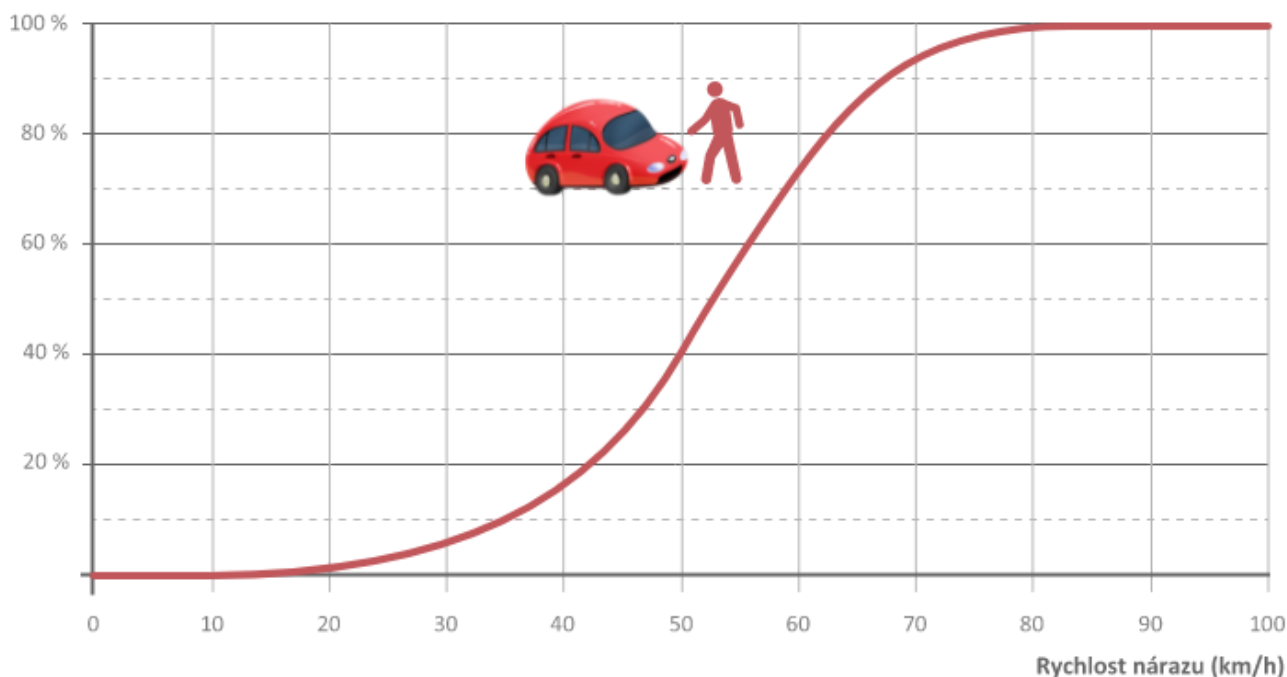
Zpracovala [Laboratoř udržitelného urbanismu](#)

S ohledem na probíhající diskusi o možném zavedení 30 km/h rychlosti ve vnitřní Praze jsme připravili shrnutí zkušeností ze zahraničí. Opatření prokazatelně zvyšuje bezpečnost chodců i ostatních účastníků provozu. Jak ale ukazují studie, má vliv například i na vyšší plynulost provozu.

Proč zavádět 30 km/h

Hlavním benefitem opatření je **zvýšení bezpečnosti chodců**. Například ve francouzském Grenoblu (160 tisíc obyvatel), kde ve většině ulic zavedli nejvyšší rychlost 30 km/h v roce 2016, došlo k výraznému snížení počtu nehod i jejich závažnosti. Obdobně ve finské metropoli Helsinkách, kde se vydali cestou postupného snižování rychlosti a bezpečnostních opatření v ulicích, došlo k velkému poklesu úmrtí a těžkých úrazů chodců na silnicích, podle serveru [city30.brussels](#) se jejich počet snížil ze 150 (rok 1992) na 50 (rok 2015). Po zavedení třicítky v rezidenčních čtvrtích v nich nedošlo během roku 2019 k žádné smrtelné nehodě, stejně tak tomu bylo v Oslu. Reakční doba řidiče a brzdná dráha auta se totiž při 30 a 50 km/h výrazně liší. Podle [Centra dopravního výzkumu](#) (CDV) může být celkový rozdíl až 14 metrů, tím se výrazně mění i fatálnost následků případného střetu s chodcem. Pro úplnost dodejme, že podle CDV v Praze došlo v roce 2022 k 9 smrtelným nehodám chodců a k 81 těžkým zraněním, celkem tedy šlo o 90 vážných nehod s účastí chodců.

Pravděpodobnost úmrtí chodce závislá na rychlosti vozidla



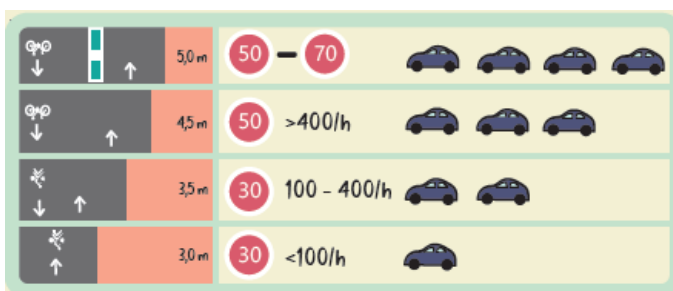
zdroj: [www.bezpecnecesty.cz](#) (Pův. citováno: Advancing sustainable Safety, Netherland's National Road Safety Outlook for 2005–2020)

Dalším argumentem pro zavedení 30 km/h ve městě je **zvýšení plynulosti provozu**. Při této rychlosti dochází k efektivnějšímu využívání kapacit komunikací, čímž je zajištěn plynulejší průjezd. Jinými slovy, při rychlosti mezi 30 a 40 km/h jsou potřeba menší rozestupy a rychlost ještě zajišťuje přijatelnou kapacitu. „Studie prokázaly, že doprava je při rychlosti 30 km/h plynulejší, protože se omezuje brzdění a zrychlování. Ve většině případů nemá snížení rychlostního limitu vliv na výkonnost hlavní silniční sítě v městských oblastech,“ uvádí německá agentura pro životní prostředí UBA ve své [studii](#). Navíc, již nyní se reálná průměrná rychlost ve městě pohybuje kolem 25 km/h. Zároveň platí, že řidiči se při nižší rychlosti lépe soustředí a vnímají větší výseč okolí.

Snížení rychlosti ve městě má také **pozitivní dopady na životní prostředí**, a to především na snížení hluku, ale i na emise CO₂. „Analýza bruselského regionu ukázala, že toxické emise, hluk i nehody se od zavedení sníženého limitu snížily a doba jízdy se přitom významně nezměnila. Výzkum provedený ve Velké Británii ukázal, že nižší rychlosti vyrovnají dodatečné zrychlení potřebné při jízdě stop/start a také mohou snížit emise CO₂ a tím i spotřebu paliva o 25 % u typických automobilů,“ cituje CDV tiskovou zprávu Evropské rady pro bezpečnost v dopravě (ETSC). Konkrétně ve švýcarském Curychu byl zase prokázán [pokles hluku mezi 3 až 5 decibely](#) s ohledem na denní dobu a povrch vozovky. To je dáno tím, že při rychlostech nad 50 km/h již nad hlukem z motoru začíná převažovat hluk z odvalu pneumatik.

K vlivu snížení rychlostního limitu na **emise a spotřebu paliva** se pro AutoMat vyjádřil i profesor Michal Vojtíšek z centra vozidel udržitelné mobility Josefa Božka a ČVUT: „Je-li limit 30 km/h aplikován smysluplně, tj. ve členitých obytných oblastech a vnitřních částech měst, kde je vysoká hustota provozu, omezený prostor, nepřehledná dopravní situace, lze očekávat, že díky nižší maximální rychlosti se sníží dynamika jízdy a zrychlení a tedy i výfukové emise a emise z otěrů brzd a pneumatik. Naopak při pomalejší jízdě ustálenou rychlostí může mírně narůst spotřeba paliva a díky nižším teplotám výfukových plynů může klesat účinnost katalyzátorů. Výsledný vliv tak bude záviset na dopravních podmínkách a na stylu jízdy. Obecně se domnívám, že dopad snížení rychlosti na 30 km/h na spotřebu i emise bude spíše pozitivní.“

Třícítka ve městě má v neposlední řadě vliv také **na cyklo dopravu**. V rámci těchto zón mohou vznikat cykloobousměrky bez potřeby vyhrazeného prostoru v protisměru (tj. namísto 4,5 metru postačí užší průjezd až do šíře 3 metry). Navíc nižší rychlost může část veřejnosti, která má obavy z dopravních nehod, motivovat k využívání kol nebo omezení jízdy na kole například po chodníku.



zdroj: AutoMat (Cykloobousměrky)

„Plošná 30“ neznamená „30 všude“

Již dnes je v českých městech obvyklé dopravní zklidnění v rezidenčních ulicích. V takové zóně je tedy nejvyšší rychlost omezena na 30 km/h a mezi nimi probíhají hlavní ulice s 50 km/h. Řada omezení rychlosti na 30 km/h se objevuje také na hlavních ulicích typicky u základních a středních škol, na náměstích či v nepřehledných úsecích. Rychlost 30 km/h (a nižší) tak může reálně platit na 80–90 % délky uliční sítě, aniž by přitom ve větším rozsahu platila na sběrných komunikacích.

Co znamená „Celoměstská třicítka“, jakou mají třeba v Bruselu či ve Štýrském Hradci (Grazu)? Fakticky se zásadně neliší od oblastí s omezením rychlosti, jen se obrací způsob vyznačení rychlostních limitů: 30 km/h je základní rychlostí a hlavní tahy, na kterých se realizuje většina dopravního výkonu, mají i nadále rychlost 50 km/h nebo vyšší.

Příklady měst, která zavedla 30 km/h

Graz/Štýrský Hradec (1992), Helsinky (1992 až 2019), Curych (2012), Grenoble (2016), Bilbao (2018), Lille (2020), Brusel (2021), Paříž (2021). To jsou příklady některých evropských měst, která ve velkém snížila rychlostní limit.



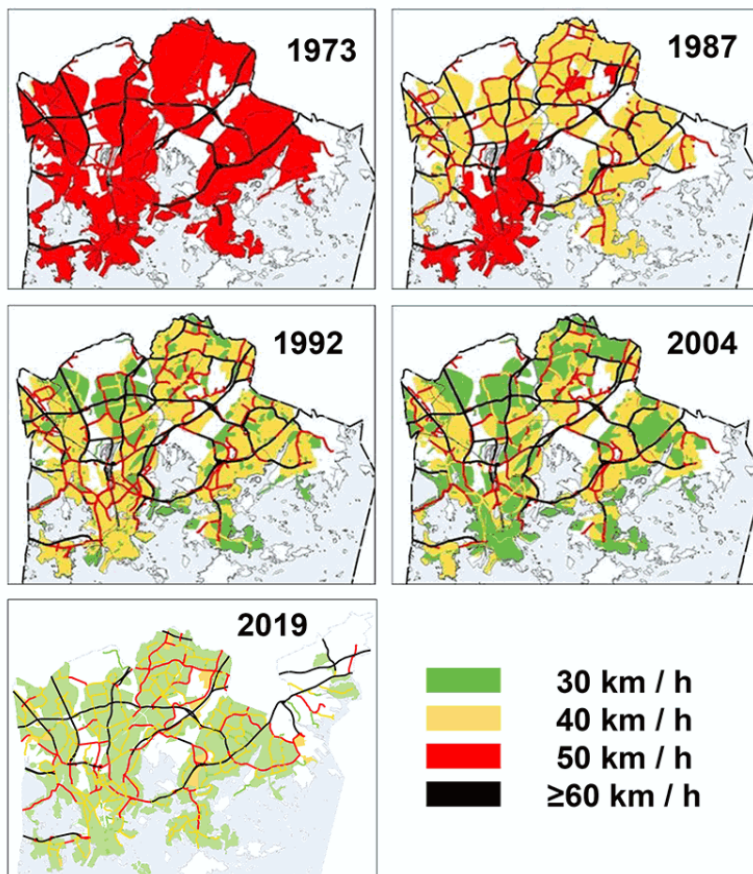
foto: FGM-AMOR

Graz/Štýrský Hradec (Rak.)

Celoměstský limit prosadila radnice už v roce 1992. V té době měl krok podporu jen 30 % obyvatel, později to bylo již přes 80 %. Hlavním cílem bylo zvýšení kvality ovzduší (městská kotlina) a snížení objemu automobilového provozu. Současně začalo město podporovat ostatní druhy dopravy. Nyní pokrývá limit 30 km/h zhruba 80 % ulic, hlavní tahy jsou většinou s 50 km/h.

Curych (Švýcarsko)

Důvodem pro snížení rychlosti v Curychu bylo především snížení hlukové zátěže. Pilotní projekt, který probíhal do roku 2012, zahrnoval omezení rychlosti v noci. Radnice se po pozitivní zkušenosti rozhodla zavést opatření trvale ve dne i v noci na 400 km silnic (z celkových 750 km). O zavedení stejného opatření na celostátní úrovni nyní diskutuje i švýcarská vláda.



Helsinky (Finsko)

Postupné snižování maximální rychlosti ve městě zahájili v roce 1992, což platilo pro rezidenční oblasti. V roce 2015 zde přijali program rozvoje se zaměřením na bezpečnou a ekologickou dopravu, větší bezpečnost chodců a cyklistů, zásady omezování rychlosti a spolupráci se všemi zúčastněnými stranami. V květnu 2019 došlo k omezení rychlosti na 30 km/h v obytných čtvrtích. Tento rok již ve městě nezemřel žádný chodec při dopravní nehodě.

zdroj: European Transport Safety Council

Grenoble (Francie)

Zavedeno 2016, i zde se projevily pozitivní dopady na bezpečnost chodců. Mimo to došlo také k poklesu intenzity automobilové dopravy o přibližně 9 %. Hlavní ulice zůstávají v režimu 50 km/h.



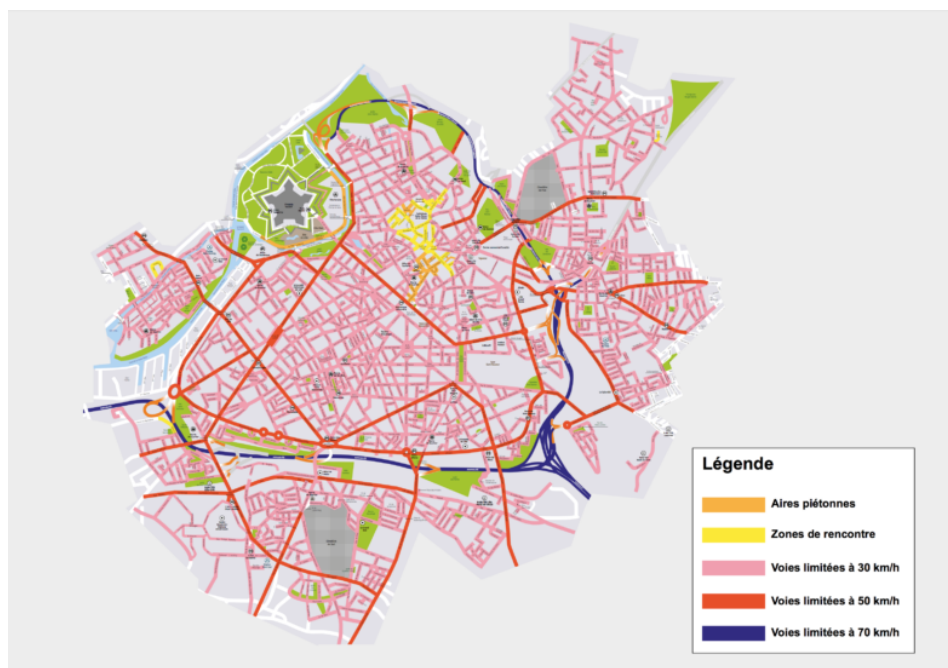
zdroj: valori.it

Bilbao (Španělsko)

V červnu 2018 začalo město snižovat rychlost na 30 km/h s ambicí, že toto omezení bude nakonec platit na 87 % z jeho 477 km silnic. Cílem bylo snížení hluku, snížení znečištění a zvýšení bezpečnosti silničního provozu. V září 2020 radnice oznámila, že rozšíří rychlost 30 km/h na všechny silnice v městské oblasti o rozloze 41,43 km². Bilbao se tím stalo prvním městem s více než 300 000 obyvateli, které zavedlo třícítku na všech svých ulicích.

Lille (Francie)

V půlmilionovém městě začala městská rada snižovat rychlost z 50 na 30 km/h masivně v srpnu 2020. Cílem bylo zavést nižší limit z dosavadních 44 % na 88 % ulic s výjimkou hlavních tahů. Tři roky po zavedení dopravního plánu se výrazně zvýšil počet cyklistů (podle průzkumu ADAV a CEREMA o 55 % více než v roce 2016).



zdroj: actu.fr

Brusel (Belgie)

Od 1. 1. 2021 platí v Bruselu třícítku celoměstsky, vyšší rychlost je výjimkou. S 50 km/h zůstala jen malá část hlavních ulic. Jedním z hlavních důvodů bylo zvýšení bezpečnosti (každý rok došlo na silnicích hlavního města k 50 úmrtím nebo vážným zraněním). Motivací bylo také snížení hlukové zátěže a zlepšení životního prostředí. Díky zvláštním pravidlům se omezení rychlosti nevztahuje na tramvaje.

Paříž

Od poloviny roku 2021 platí v celé vnitřní části Paříže třícítku. Na městském okruhu zůstalo 70 km/h, některé hlavní třídy zůstaly v režimu 50 km/h (např. bulvár Champs-Élysées). Snížení rychlosti prosadila starostka Anne Hidalgo, která systematicky mění centrální část města v souladu s udržitelným rozvojem (nové cyklostezky, omezení automobilů na nábřežích). Podle staršího průzkumu podporovalo zavedení třícítku 59 % obyvatel Paříže.

Paris : les nouvelles limitations de vitesse

au 30 août 2021



Zone limitée à 30 km/h Axes limités à 50 km/h Axe limité à 70 km/h



SOURCE : MAIRIE DE PARIS.

LP/INFOGRAPHIE.

zdroj: rue-avenir.ch/Le Parisien

Kde se 30 km/h nehodí

Nevhodná místa pro omezení na 30 km/h jsou koridory rychlé veřejné dopravy (tramvaje, autobusy). Jak potvrzují zkušenosti z měst, která třicítku zavedla, omezení rychlosti není třeba ani tam, kde je slabý pohyb chodců – přechody jsou jen se semaforem nebo mimoúrovňové, silnice jsou mimo zastavěné území, třeba na spojnici dvou čtvrtí. Zavedení třicítky nedává smysl ani na víceprůdých komunikacích.