Plošné zklidňování dopravy, zóny 30

Publikováno: 28. 2. 2011

1 Plošné zklidňování dopravy všeobecně

Plošné zklidňování dopravy, v ČR a na Slovensku dosud málo známé, se v rozvinutých státech EU již více než 20 let považuje za standardní postup, který je vyjádřen přísnou diferenciací komunikací a rychlostního režimu na nich. V zásadě se rozlišují dvě skupiny komunikací v sídelních útvarech:

- hlavní místní komunikace (základní síť) s dovolenou rychlostí 50 km/h,
- obslužné komunikace (obslužná síť) s dovolenou rychlostí 30 km/h.

Rozhodujícím argumentem pro plošné omezování rychlosti na obslužných komunikacích je zvýšení bezpečnosti provozu (nesrovnatelně lepší možnost odvrácení kritické situace), ale i zmírnění hlučnosti a emisí škodlivin, skromnější dimenzování komunikací ve prospěch společenské funkce ulic a zmírnění atraktivity pro tranzit (který často hledá improvizované zkratky). Obyvatelé zklidňování většinou vítají; v obytných čtvrtích jsou to „naše“ ulice, v rámci sousedských vztahů jde o bezpečnost „našich“ dětí. Není zde významná tranzitní doprava a provoz není tak anonymní.

Můžeme se opřít i o zásadu formulovanou na základě švédské „vize nula“: tam, kde se automobily často setkávají se zranitelnými účastníky provozu, by rychlost neměla být vyšší než 30 km/h **[6]**.

Zmíněný přístup k organizaci dopravy na místních komunikacích lze zřetelně sledovat v Německu, Velké Británii, Rakousku, Nizozemí, Švédsku i dalších zemích. Dominantní formou plošného zklidňování jsou zóny 30 (tvoří např. 70 % délky komunikací Berlína (viz **obrázek 1**) či více než 50 % délky komunikací Vídně). Menší část dopravně nevýznamných obslužných komunikací (zpravidla vilové čtvrti) bývá upravena i do podoby obytných zón (které jsou však stavebně náročnější, viz **obrázek 2**).

Pro úspěch plošného zklidňování je však nutný nejen kvalitní technický koncept (správné funkční zařazení komunikací již ve fázi městského generelu), ale i promyšlená forma propagace, aby veřejnost jeho veliké výhody pochopila a přijala **[2]**. Jízdní rychlosti je pak možné udržovat na přijatelné úrovni i bez složitých a drahých stavebních opatření (základní formou zklidnění je přednost zprava).

Obr. 13 Střídavé parkování, zeleň (Köln)

Pro účinnost opatření je důležitá velikost takto zklidněné oblasti. Podle zjištění švýcarského institutu BfU Bern platí, že **v čím rozsáhlejším území je režim zón 30 mimo hlavní místní komunikace zaveden, tím lépe je tato rychlost dodržována** – a to i bez nákladných stavebních opatření **[7]**. Z toho lze odvodit zkušenost a doporučení, zdržet se experimentů se zónami 30 na malém území (třeba jen několika ulic či jen jedné čtvrti z mnoha) a zavést hned od počátku koncept zahrnující zóny 30 na území celého města. Zdrženlivý postup vede spíše ke zklamání. Řidič má mít podvědomě zafixováno, že opustí-li hlavní komunikaci (kde platí max. 50 km/h), musí automaticky počítat s rychlostí 30 km/h.

Zmíněný princip má např. v SRN oporu i v pravidlech provozu. Ve změně Zákona o provozu (StVO) z roku 2000 se stanoví, že **„mimo hlavní místní komunikace má být počítáno s rychlostí 30 km/h formou zón 30“ [9]**. Toto platí jak pro správce komunikace, tak i pro řidiče (tj. řidič se např. nemůže vymlouvat, že překročil rychlost, protože byl pěšky vyzvednout automobil z opravny a o existenci zóny 30 nevěděl). Zájemce o doslovné znění příslušných ustanovení lze odkázat na § 39 odst. 1a StVO a § 45 StVO.

3 Závěr, výhled plošného zklidňování v blízké budoucnosti

Tématika zklidňování dopravy a humanizace prostoru komunikací v obcích a městech se pomalu zabydluje i v ČR. Rovněž norma ČSN 73 6110 novelizovaná v roce 2005 mnohem více reflektuje zklidňování jako průvodní princip navrhování komunikací a nebrání ani tvorbě zón 30. Tyto zóny se nesporně výborně hodí k používání i v České republice a na Slovensku, ovšem zatím je to opatření spíše výjimečné (např. v Brně je plošně zklidněná čtvrť Židenice, dobré snahy o rozšiřování v dalších městských částech zatím narážejí na odpor magistrátu), neboť veřejná povědomost o principu a smyslu tohoto opatření je nízká. Přes určitý pokrok tak zklidňování dopravy stále zůstává převážně v roli bodových, v lepším případě úsekových opatření.

Na druhé straně je možné do budoucna hledět s mírným optimismem. Praxe ukazuje, že názorový vývoj v ČR (dopravní inženýrství nevyjímaje) většinou s odstupem několika desetiletí kopíruje vývoj ve vyspělých státech EU. Tento čas právě teď přichází a lze proto brzy očekávat rychlý růst zájmu o plošné zklidňování i v našich zemích. Mnozí obecní zastupitelé problém vyciťují již dnes, nicméně ho nedokáží jasně pojmenovat a řešit (výsledkem často bývá mj. neadekvátní užívání obytných zón tam, kde by vhodnější a logičtější byly zóny 30 **[5]**). Tento stav je výsledkem nedostatečné práce s veřejností, slabé propagace ze strany dopravní politiky, ale i nedostatečného vybavení odbornou literaturou. Pro lepší informovanost Centrum dopravního výzkumu v.v.i. zpracovalo samostatnou odbornou příručku pro tvorbu zón 30, která letos vyšla v ediční řadě Ministerstva dopravy České republiky jako Technické podmínky č.218 **[3]** (účinnost od 15.1.2010).

Literatura

[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] CROW, Recommendations for traffic provisions in build-up areas, 1998
[5] HEINRICH, J., SKLÁDANÝ, P. Zklidňování dopravy na průtazích a hlavních místních komunikacích. Zklidňování dopravy. ČKAIT Hradec Králové, 5.11.2007
[6] JONSSON, T.: A Study of 30 km/h zone-design in Stockholm, ICTCT workshop 1998
[7] Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU), Tempo 30 in Quartieren – Warum fördert die bfu Tempo 30 auf Quartierstraßen?, Bern 2002
[8] SKLÁDANÝ, P.. Jak dál ve zklidňování dopravy ve městech a obcích? Moderní obec, 2006, roč. 12, č. 11, s. 1. ISSN 1211-0507.
[9] Tempo 30-Zonen nach Einführung der 33.Verordnung zur Änderung straßenverkehrs-rechtlicher

Vorschriften vom 13.12.2000 (BGBl I S.1690); VkBl 2001