

Plošný limit 30 km/h místo padesátky v celé EU? Tam, kde to zkusili, už narazili

zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/plosny-limit-30-km-h-misto-padesatky-v-cele-eu-tam-kde-to-zk/r~a3dd9bc07c4b11efbeca0cc47ab5f122

Jakub Stehlík

27. září 2024

Zobrazit 7 fotografií

Foto: ADAC



Jakub Stehlík

před 13 hodinami

Pomalejší tempo dopravy by podle expertní skupiny Evropské komise pro městskou mobilitu (EGUM) měly v budoucnu zavést plošně všechny obce a města v Evropské unii. Doporučení v tomto duchu zaslala Evropské komisi.

V dokumentu se mimo jiné uvádí, že by Evropská komise měla přijmout řadu opatření, aby "zlepšila bezpečnost silničního provozu pro lidi, kteří chodí pěšky, jezdí na kole a používají lehká elektrická vozidla," čímž jsou patrně míněny elektrokoloběžky.

Související

Měřili jsme, jestli se auta vejdou do parkovacích míst v Praze. Začíná chybět místo

11 fotografií



Na prvním místě v seznamu navrhovaných opatření je žádost, aby komise doporučila všem evropským městům zavést maximální rychlost 30 km/h, protože "nadměrná rychlost motorových vozidel je hlavním faktorem dopravních kolizí".

Doporučení expertní skupiny uvítala Evropská cyklistická federace (ECF), která se o stejný krok snaží už dlouhá léta. Výzvu v tomto duchu zaslal Evropské komisi také Evropský parlament už v roce 2021 jako reakci na skutečnost, že se nedaří snížit počty mrtvých a zraněných na silnicích.

Patrně nejdál ve snižování rychlosti ve městech a obcích postoupilo Španělsko, kde od roku 2021 platí plošně dokonce tři limity: padesátka v případě, že silnice má v jednom směru dva pruhy, třicítka na silnici s vyznačením jednoho jízdního pruhu v každém směru, a dokonce jen 20 km/h, pokud není jízdní pruh na silnici nijak vyznačen.

Také v Česku má rychlost 30 km/h své zastánce, například spolek AutoMat se při jeho prosazování odvolává na "nizozemský princip udržitelné bezpečnosti", který považuje rychlost 20 km/h za bezpečnou a rychlost 30 km/h za "společensky přijatelnou".

Jako vzorový příklad bývá často uváděn Amsterdam, kde třicítku zavedli loni v prosinci. Jenže ve skutečnosti nejde o plošné opatření. "Na hlavních komunikacích platí pořád padesátka, třicítkou se jezdí pouze tam, kde to rychleji stejně nejde," říká Natalia Visserová, žijící v nizozemském Utrechtu, kde obdobný systém zavedly úřady také. "Nikoho to zvlášť nevzrušuje, vlastně se v praxi nic nezměnilo," dodává.

Nizozemci to podle Visserové berou tak, že třicítkou se v jejich zemi jezdilo už před válkou a padesátka přišla s německou okupací. Takže se teď všechno jen vrací "do starých kolejí".

Také v Česku se rychlost v obci několikrát měnila, naposledy byl v roce 1997 limit plošně snížen z 60 na 50 km/h. V 80. letech nebyla v nočních hodinách rychlost v obci omezena vůbec.

V poslední době ale v českých městech houfně přibývají takzvané třicítkové zóny, kde snížená rychlost platí hned pro několik domovních bloků. V Praze je najdeme například na Žižkově, v

Karlíně nebo Dejvicích. Obvykle v nich platí přednost zprava, takže řidiči jsou nuceni každých pár desítek metrů přibrzdit. "Zóny pro městské části projekčně připravuje Technická správa komunikací, aby vypadaly pokud možno všude stejně. Jedná se však o místní komunikace nižších tříd," uvádí Vít Hofman z pražského magistrátu.

Podle úřadu dává smysl zavádět nižší rychlost spíše na vhodných silnicích, které spravují městské části. "Na páteřní komunikaci takové omezení není opodstatněné, proto plošné opatření nepřipravujeme," konstatuje Hofman.

Související

Žlutá a červená jsou si rovny. Dvě projetí semaforu jsou o řidičák, jak se bránit?

8 fotografií



Plošné zavádění nízké cestovní rychlosti i v místech, kde to dopravní situace nevyžaduje, často vede k nerespektování pravidel, nebo dokonce k občanským protestům. Loni na podzim zavedla regionální vláda v britském Walesu plošný limit 20 mil (32 km/h), proti kterému se okamžitě vzedmula vlna nevole. Petici na jeho zrušení podepsalo 460 tisíc lidí, tamní parlament však tento týden změny potvrdil.

Ukázalo se totiž, že po zavedení nižšího limitu ve Walesu prudce klesla nehodovost. V posledním čtvrtletí roku 2023 se počet obětí na tamních silnicích snížil o 218, z 681 v roce 2022 na 463 v roce 2023. To bylo nejméně od začátku měření, s výjimkou covidového roku 2020.

Přesto velšská vláda nyní přislíbila, že se původní limit 30 mil (48 km/h) na některé silnice vrátí. Odpor veřejnosti je totiž natolik silný, že si jej politická reprezentace v čele s labouristy a stranou Plaid Cymru nemohou dovolit ignorovat. Podle agentury pro výzkum

veřejného mínění YouGov s novým rychlostním limitem nesouhlasí sedm z deseti Velšanů a čtyři z deseti tamních motoristů tvrdí, že limit pravidelně překračují.

Mohlo by vás zajímat:

Spotlight Aktuálně.cz - Tomáš Mika a František Jungr | Video: Tým Spotlight

Prohlédnout si 7 fotografií

OV

Oldřich Vašíčekpřibližně před 10 hodinami

Nechápu, proč se drží tak při zemi? Při 10km/h by bylo ještě méně nehod. A při 5 km/h budou rychlejší chodci předbíhat auta a ještě méně nehod. A při 0km/h již nehody zmizí úplně! :) Navíc bych se pídil po příčinách úmrtí na silnicích. Rychlost s tím vůbec nesouvisí. Prvotní příčinou všech úmrtí je ... život!!! :)

VP

Václav Pejchalpřibližně před 12 hodinami

Problém není v rychlosti, ale v dodržování předpisů. A to především ze strany cyklistů a chodců. Pokud budou tito lidé dodržovat předpisy, tak rychlost 50km/hod v obcích není absolutně problém. Protože pokud se chodec před vstupem do vozovky rozhlédne na obě strany, tak pokud to není ignorant, nebo sebevrah, tak nikdy nemůže skočit pod přijíždějící auto. Což samozřejmě platí i při chůzi na přechodu. Tam jsou problémy jen proto, že někdo řekl, že chodec má na přechodu přednost a tak chodci prostě vlezou na přechod bez toho, aby se podívali jestli něco nejede. Nemluvím o noční chůzi v tmavém oblečení, chůzi po špatné straně vozovky, se sluchátky na uších atd, atd. Ještě jsem neslyšel, že by chodec dostal pokutu za chůzi po špatné straně vozovky. Ale řidič dostane pokutu za to, že nemá pásy. Přitom u řidiče pás chrání jen jeho, kdežto chůze po

špatné straně vozovky je nebezpečná pro všechny účastníky silničního provozu. Toto nařízení by byla jen další šikana řidičů - máš auto tak trp.

JN

Jana Nolčová přibližně před 10 hodinami

Jsem stejného názoru. Pokud budou všichni účastníci provozu respektovat pravidla, bude provoz bezpečnější. Snížená rychlost pro auta je šikana. Zaměřme se spíše na neopatrné chodce a sebevědomé cyklisty. A především je třeba zavést pravidla pro nové účastníky - elektrokoběžky. Dneska jsem viděla jak jede po obci cca 10letá holčička na elektrokoběžce po silnici, kličkovala zprava doleva, a navíc! - na tom stupátku (které se nachází cca 10-15cm od silnice) seděla ještě cca 3letá holčička! A tak jedou mezi auty v plném raním provozu. A když se nedejbože něco stane, když spadnou pod auto, tak kdo je vinen? Řidič auta. Ačkoliv ten za to vůbec nemůže!