

BRNO AUTEM

ČLÁNKY

O SPOLKU

PŘÍSPĚJTE

KONTAKT

ODKAZY

PROČ JE OMEZENÍ NA 30
KM/H ZBYTEČNÉ

Vydal Brno autem | 9. 7. 2017 | ★★★★★

Magistrát ve spolupráci s několika městskými částmi, zejména s Brnem-střed, začal ve velkém zavádět omezení nejvyšší povolené rychlosti na 30 km/h. Za poslední rok a půl [přibylo 34 nových ulic s omezením](#) a počítá se [s plošným rozšířením](#).

Považujeme to, stejně jako většina řidičů, za zbytečné, ba přímo za kontraproduktivní. Doposud jsme však nenarazili na jasné formulované argumenty pro tento postoj. Pojdme si tedy říct důvody zbytečnosti zavedení značek snižující nejvyšší povolenou rychlost. Snažíme se o co největší poctivost, podklady pro tento článek jsme průběžně sbírali několik měsíců.

ROZHLEDOVÉ TROJÚHELNÍKY

Nejprve se vypořádáme s hlavním oficiálním důvodem, proč jsou omezení zaváděna. Jak se dozvídáme ze [slov pana Kauckého z Odboru dopravy](#), omezení prý přinese nová parkovací místa: „Když se vykreslí ty parkovací místa

HLEDAT ...

NEJNOVĚJŠÍ
PŘÍSPĚVKYJak to bylo s
“autobazary” v
centru?Ohlédnutí za
uzavřením ulice
NádražníKde budovat
parkovací
místa?Jak magistrátu
neschválili
dotaci na
parkovací
systémPriority pana
náměstka
Hollana

FACEBOOK



Brno autem

vodorovným značením, tak se musí taky prověřit rozhledové poměry na křižovatkách, a v případě té rychlosti 30 km/h jsou ty rozhledové trojúhelníky menší, takže jedno, dvě místa tam **mohou** přibýt.“ Tolik teorie.

Praxe je však jiná — parkovací místa ubývají ve velkém. Například [námi zdokumentovaný nedávný případ](#) rekonstrukce ulic Gorkého a Arna Nováka ukazuje, že nebyla přidána žádná místa, naopak jich cca 45 ubylo. Norma sice stanoví, že rozhledové trojúhelníky umožní parkovací místa přidat blíže křižovatce, ale ve skutečnosti počet takto nově vytvořených parkovacích míst bude v porovnání s těmi zaniklými zanedbatelný. Pokud vůbec budou vytvořena.

Považujeme to za alibismus nejhrubšího zrna: zodpovědní představitelé se tváří, že zavádění 30 km/h je v zájmu řidičů, zatímco likvidují parkovací místa ve velkém. Jak [trefně poznamenává](#) známý blogger D-FENS: „*Nicméně se domnívám, že se zde jedná pouze o politický manévr, jinak řečeno lež, protože naprosto nikde, kde byly zóny 30 vyhlášeny, k zvýšení počtu parkovacích míst nedošlo.*“

BEZPEČNOST

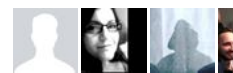
Evergreenem je argument zvýšení bezpečnosti, mnohdy doplněný emotivním líčením dětí vrhajících se pod kola aut. Však jste to jistě zaslechli: *i kdyby to mělo zachránit jeden jediný život...*

Předně trocha základů z oboru bezpečnostního managementu: nic takového, jako naprostá bezpečnost, neexistuje. Každá lidská činnost v



f Dát stránku

Budte první mezi svými přáteli, kteří se to líbí



Brno autem
před 2 h

S mediálně protě: elektromobilitou to zjevně až tak slav



Norská elekt
Norsko je země s
AUTOFORUM.CZ

sobě nese prvek rizika. Ať už jedete autem, jdete pěšky, nebo sedíte doma, stále existuje hrozba, že se vám stane něco nepříjemného. Riziko se u jednotlivých aktivit liší, přesto však zůstává a není možné ho zcela eliminovat. Nehody se stávají.

Úkolem zavádění nových opatření má tak být nalezení přijatelného kompromisu mezi bezpečností a dalšími aspekty, ne učinit ulice zcela bezpečnými. Jak jsme měli možnost vidět 9. března 2017 na neveřejné debatě k Plánu mobility, tento základní koncept zřejmě neznají (či odmítají přijmout) členové pracovní skupiny, kteří navrhovali nesmyslné cíle typu *snížení počtu dopravních nehod na nula*. Vliv těchto dopravních rádob expertů na výstupy Odboru dopravy pozorujeme dnes a denně.

Samotné zvyšování bezpečnosti často vede k nezamýšleným vedlejším efektům. Zaznamenali jsme to například u posílení přednosti chodců na přechodech, kdy došlo [k nárůstu tragických kolizí](#). Odpovědnost za chování chodců tehdy přešla částečně na řidiče a mnozí chodci poté začali více riskovat. Očekáváme, že v případě zavedení 30 km/h bude docházet k podobným situacím. Rodič, místo aby dával pozor na svého potomka, bude uchlácholen, že se nachází v oblasti se „zklidněným“ silničním provozem, a ztratí ostražitost. [Smutný případ z Havířova](#) nám budiž varováním.

K nebezpečnosti kromě toho přispívá, že řidič bude muset důkladněji po zavedení zón sledovat značky a také ručičku tachometru, aby nepřekročil nejvyšší povolenou rychlost. Rozdíl

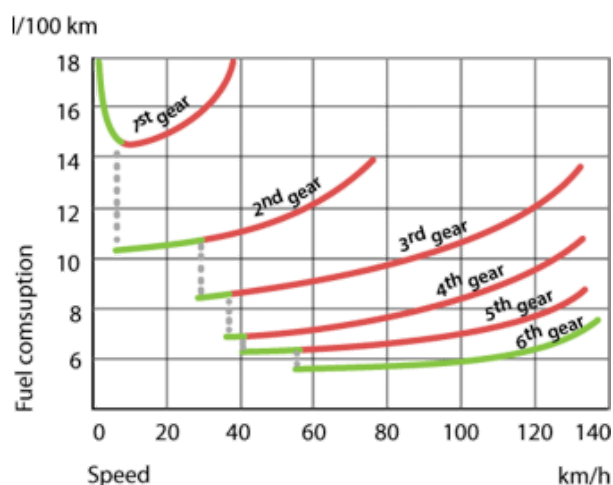
mezi povolenými 30 km/h a zakázanými 40 km/h se velice špatně odhaduje — doposud na tom tolik nezáleželo.

Navíc nám nebyla předložena žádná podrobná analýza, z níž by plynulo, že brněnské ulice byly předtím skutečně nebezpečné a že snížení nejvyšší povolené rychlosti to napraví. Na základě předchozí zkušenosti víme, že (stejně jako tolikrát předtím) nikdo nebude zpětně zkoumat, zdali omezování řidičů mělo vůbec nějaký pozitivní účinek. Omezení bude zavedeno na věky věků, občané si na něj zvyknou, a nikdo se nebude pít po důvodech.

EKOLOGIE

Za tragikomické považujeme, že zóny 30 km/h, jež prosazují zelení z různých politických stran a neziskovek, mají diskutabilní dopad na životní prostředí. [Studie německého automotoklubu ADAC](#) ukazuje, že snížení emisí v dopravně zklidňované zóně nenastalo, my půjdeme ještě dále a připojíme k tomu tvrzení, že jízda 30 km/h je obecně méně efektivní (a tudíž méně ekologická) než jízda 50 km/h.

Vychází to ze křivek závislosti spotřeby paliva na rychlosti. Ty vypadají zhruba takto:



Horizontální osa značí rychlost, vertikální spotřebu. Čím leží křivka níže, tím méně paliva motor při dané rychlosti a zařazeném rychlostním stupni spotřebovává.

Každý motor má sice jinou charakteristiku (a ve skutečnosti je to ještě o trochu složitější), ale obvykle nejefektivněji motor spaluje někde v okolí spodních otáček při zařazeném nejvyšším rychlostním stupni. Při 30 km/h má typicky řidič zařazený druhý až třetí rychlostní stupeň, spotřeba tak stoupá, efektivita motoru klesá a produkované zplodiny rostou. Životnímu prostředí tedy zpomalení na 30 km/h neprospívá.

DALŠÍ NADBYTEČNÉ ZNAČENÍ

Je to absurdní. Politici z Žít Brno a Zelených brojí proti „vizuálnímu smogu“ a brání „veřejný prostor“, ať už je tím myšleno cokoliv. Cožpak jim nevadí, že každá dopravní značka navíc, včetně těch omezujících nejvyšší povolenou rychlost, zabírá onen „veřejný prostor“ a způsobuje další „vizuální smog“?

Dopravní značení má být používáno účelně, tedy pouze tam, kde je nezbytně nutné. To jsme si nevymysleli, to tvrdí § 78 zákona č. 361/2000 Sb.:

- 1. Dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace musí tvořit ucelený systém.*
- 2. Dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace se smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně*

vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem.

3. *Přenosné svislé dopravní značky, přechodné vodorovné dopravní značky, světelné signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace smějí být užívány jen po nezbytně nutnou dobu a jen z důvodů uvedených v odstavci 2.*

I my jsme se o tom [již jednou zmiňovali](#), že české silnice rozhodně netrápí akutní nedostatek značek. Ukazuje se, že za určitých podmínek [značky nejsou vůbec potřeba](#) — rozhodně bychom nebyli proti budování tzv. sdíleného prostoru, pokud pod tímto termínem není myšlena další forma omezování řidičů.

CYKLOPRUHY V JEDNOSMĚRKÁCH

Součástí omezení na 30 km/h je i zavádění vyhrazených pruhů pro cyklisty v protisměru jednosměrných ulic. Dle [zahraničních studií](#) tyto pruhy nebývají nebezpečné, pokud jsou řádně označeny, neměly by tedy být příčinou pro snížení povolené rychlosti. Jediné opravdu nebezpečné situace mohou nastat při vyjíždění vozu z kolmého parkovacího stání couváním, na to však nemá omezení rychlosti vliv.

Co cyklopruhy v kombinaci s omezením na 30 km/h nejspíše ovlivní, je plynulost dopravy. Podle toho, co jsme měli možnost zažít v pražském Karlíně, se průjezdnost výrazně snížila. Cykloaktivisté s oblibou tvrdí, že město není nafukovací, a proto není nazbyt místo pro parkování. Kdybychom se chtěli snížit na jejich

úroveň a zahrát si na demagogy, mohli bychom obdobně prohlásit, že město není nafukovací a nezbyvá tedy místo pro jejich cyklopruhy.

VÝCHOVA ŘIDIČŮ

Dalším oblíbeným argumentem zastánců 30 km/h je, že bez dodatečných značek řidiči nepoznají, že by měli snížit rychlost. Kdyby to byla pravda, použili by namísto zákazových značek značky informativní:



Je hanbou, že tento typ dopravního značení nebývá k vidění na českých silnicích častěji. Namísto toho, aby byl řidič přátelsky upozorněn „pozor, tady je vhodné ubrat plyn“, máme na každém rohu dopravní buzeraci „zpomal, jinak překročíš zákon, my tě změříme a ty dostaneš pokutu“, přičemž jsou značky bohatě umísťovány na místech, kde to ve skutečnosti není vůbec nutné.

Nedává to smysl, zvláště když v zákoně č. 361/2000 Sb. máme hned v § 4 toto univerzální pravidlo:

„Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen své chování [...] přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.“

To znamená, že i bez značek by řidič měl jet pouze tak rychle, jak mu to umožňují podmínky. Tedy mělo by být naprosto jedno, jaké čísličko je napsáno na značce, řidič by se měl primárně řídit aktuálním stavem. A není to žádný teoretický konstrukt, v praxi s tímto ustanovením úřady často pracují, například při vyšetřování dopravních nehod.

Je naprosto symptomatické, že se vedení města řidičům snaží odebrat jakýkoli prostor pro vlastní úvahu při řízení vozidla. Místopředseda komise dopravy za Žít Brno, známý též jako [zodpovědný Aleš](#), to na neveřejné debatě k Plánu mobility vyjádřil ve své úvaze; podle něj je v zájmu řidičů, aby jim město zakázalo jezdit rychleji než 30 km/h, protože jinak se zbytečně rozjíždí a zase zpomalují, když míjí křižovatky.

Za takové prohlášení by měl pan Stuchlík odevzdat řidičský průkaz a vrátit se zpátky do autoškoly: pokud je někde nejvyšší povolená rychlost 50 km/h, neznamená to přece, že se tam musí jet právě 50 km/h, řidič může jet libovolně pomaleji, pokud tím nebrání plynulosti silničního provozu. Už teď je umožněno plynule jezdit 30 km/h na místech, kde to je vhodné. Jenom šílenci jezdí v úzkých a nedostatečně přehledných uličkách na hranici

nejvyšší povolené rychlosti a říít se někam, kam není pořádně vidět. Tito lidé však zaváděná omezení budou ignorovat stejně, jako ignorují jiné dopravní předpisy.

Zároveň nelze aplikovat jeden metr na všechny ulice. Každé místo má svá specifika, v případě nepřehledné situace řidiči automaticky zpomalují, na přehledných úsecích se naopak odváží šlápnout na plyn. A je to [naprosto v pořádku](#).

Vidíme to moc dobře na příkladu Židenic. Tam jsou dlouhodobě zavedeny rozsáhlé zóny 30 km/h, v nichž je nejvyšší povolená rychlost někde dodržována, jinde soustavně porušována. Většina řidičů se řídí vzniklou dopravní situací. Je známo, že pokud se tam někdo rozhodne jet celou dobu otrocky pod hranicí 30 km/h, dočká se nanejvýše tak nadávek či vytroubení od místních.

A není to jenom otázka místa, ale i času. V určité době (typicky: víkendy, doba prázdnin, blokové čištění) bývají i zapadlé ulice poloprázdné a mnohem přehlednější. Omezovat nejvyšší povolenou rychlost v takovém případě na 30 km/h je naprosto zbytečné. Očekáváme, že přestože bude rychlejší průjezd v takové situaci bezpečný, bude to lákat strážníky a policisty ke snadnému inkasování pokut pomocí měření rychlosti.

CO NÁS ČEKÁ DÁLE?

Až do října 1997 bylo legální v naší zemi jezdit v obci 60 km/h. Řidičům bylo podsouváno, že to je příliš mnoho a že v rámci zvýšení bezpečnosti je nutné se přiblížit západní

Evropě a rychlost je třeba snížit na 50 km/h. Co naplat, že vývoj v automobilovém průmyslu šel prudce nahoru a že i na západ od nás existují místa, jako je [ostrov Man](#), kde není rychlost plošně regulována.

Nyní se dostáváme po dvaceti letech k dalšímu snížení rychlosti, tentokrát na úrovni místní. Najednou je 50 km/h příliš rychlá jízda a vedení města zavádí ve velkém omezení na 30 km/h.

Z vyjádření některých ortodoxních členů Zelených se dozvídáme, že to je jenom předstupeň *konečného řešení automobilové otázky*. Nejraději by uzavřeli co nejvíce ulic pro motorová vozidla úplně. Necháme si to líbit?

SDÍLET:



OHODNOTIT:



< PŘEDCHOZÍ

DALŠÍ >

Zážitek z brněnské MHD

Žádná výstava, autobazar

O AUTOROVI

Brno autem

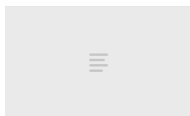
Brno nejen pro cyklisty, ale i pro motoristy. Bráníme práva řidičů.



Podporujeme rychlé dokončení Velkého městského okruhu a vytváření nových parkovacích míst.

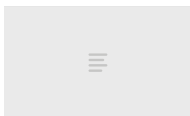


RELATED POSTS



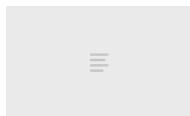
**Připomínky
ke zpřísnění
bodového
systému**

22. 4. 2016



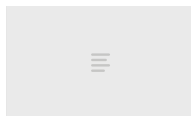
**Máme
podklady k
rezidentním
u parkování!**

1. 5. 2017



**Zaparkují
Slováci a
Pražáci v
Brně?**

28. 4. 2017



**(Ne)povinná
výbava aneb
co je dobré
vozit v autě**

30. 6. 2017