

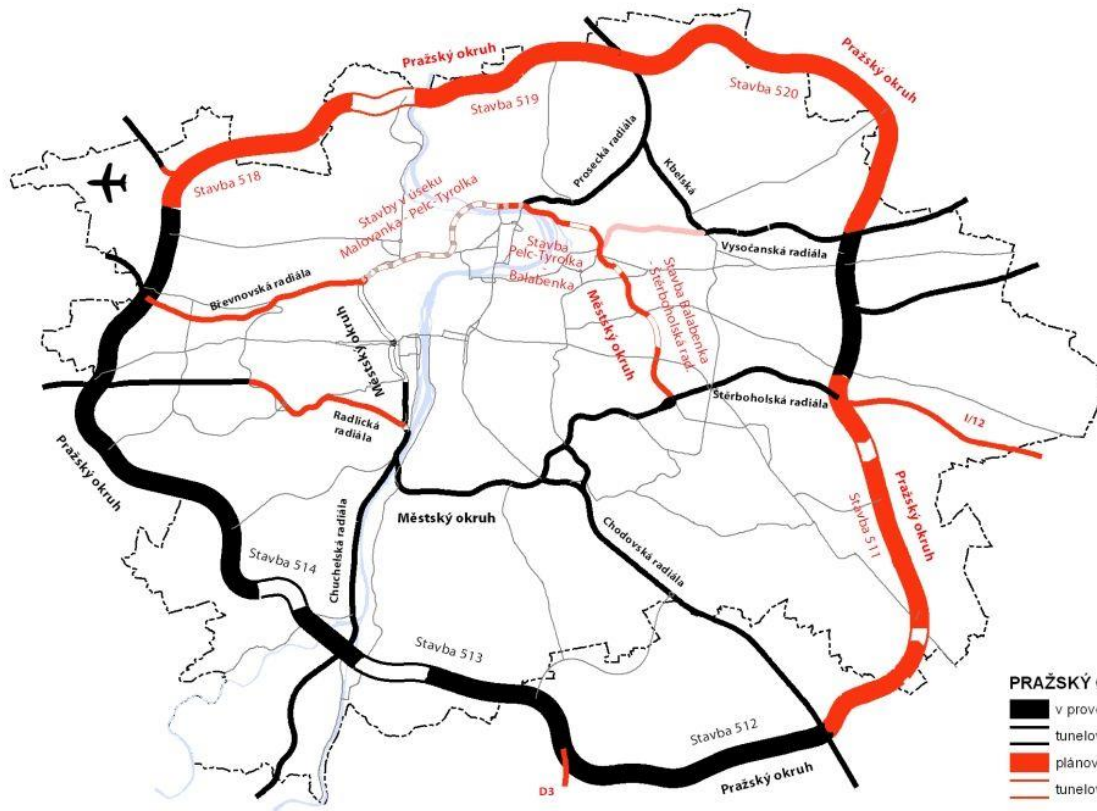
Dopady dálnice D0 na životní prostředí v pražské aglomeraci



Hlavní body

- Trasování D0 (518 a 519) skrz chráněné přírodní památky, rezidenční a rekreační lokality na severu Prahy
- Kritická vyjádření odborných institucí
- Rozpor D0 se strategickými dokumenty a klimatickými závazky ČR, EU a hl. města Prahy
- Udržitelné dopravní alternativy

Pražský „okruh“ vede skrz Prahu



Nepovede k poklesu dopravy v Praze, neboť leží převážně na území Prahy. Dojde pouze k přesunu části dopravní zátěže do jiných lokalit.

Vychází z koncepce 60. let minulého století

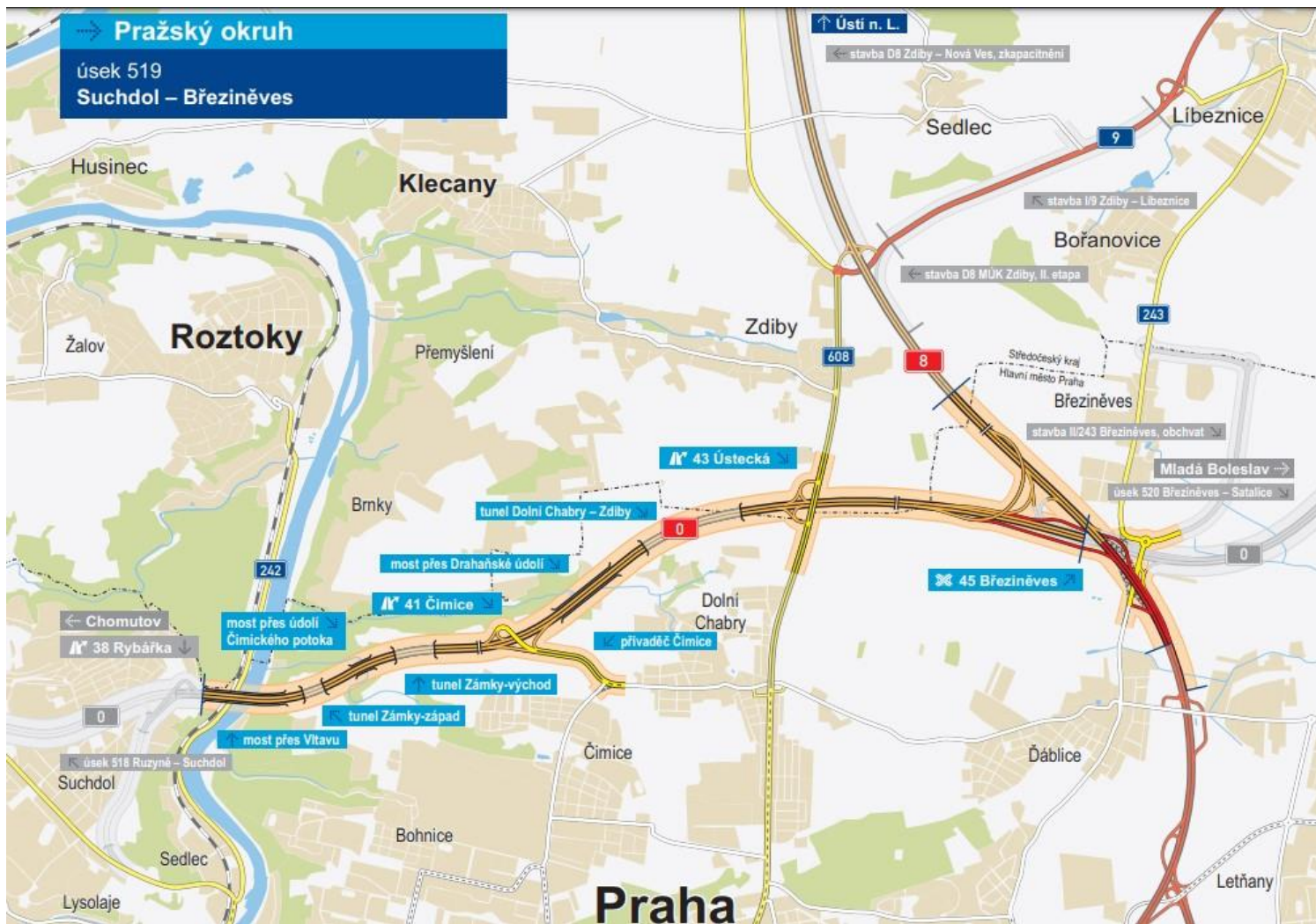
- Nárůst obyvatel o cca 400 000
- Rozvoj města, suburbanizace
- Přejchod na tržní ekonomiku
- Vstup do EU a Schengenu
- 10-násobný nárůst dopravní zátěže
- Ekologické a hygienické zákony
- Legislativa TEN-T
- Strategické dokumenty a požadavky v oblasti udržitelné mobility
- Klimatické změny a snižování emisí CO₂
- Omezování závislosti na fosilních palivech
- Strmý nárůst letecké dopravy v dotčených oblastech

Mezitím se výchozí situace radikálně změnila.
D0 nebere ohled na aktuální kontext a budoucí rozvoj.

Okruh 6 km, 11 km nebo 17 km od centra?



D0 vede skrz přírodní, rezidenční a rekreační lokality na území Prahy



Vizualizace úseků 518 a 519



Přírodní park pro lidi nebo pro kamiony?



<https://e-petice.cz/petitions/petice-za-zachranu-prirodniho-parku-drahan-troja.html>

Petici za záchranu přírodního parku Drahaň-Troja podepsalo k 1. 5. 2023
dne více než 1450 občanů

Politika územního rozvoje

Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to možné a odůvodněné, **respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000**, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. **Vytvářet územní podmínky** pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí i v ostatní volné krajině a **pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích**, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.

Stanoviska odborných institucí k D0 518 a 519

Proces EIA (2001-2002)

- MŽP: doporučilo severní (alternativní) variantu, jižní jako krajní řešení
- Zpracovatel posudku: severní varianta výhodnější v dlouhodobém horizontu
- Česká inspekce životního prostředí: jižní varianta je jednoznačně nejhorší
- Odbor ochrany ovzduší MŽP: doporučil severní a tranzitní variantu (dál od Prahy)
- Odbor ŽP magistrátu hl. m. Prahy: severní a tranzitní varianta jsou výhodnější
- Odbor lesů MZE: doporučuje variantu severní a tranzitní (nižší zábor lesů)

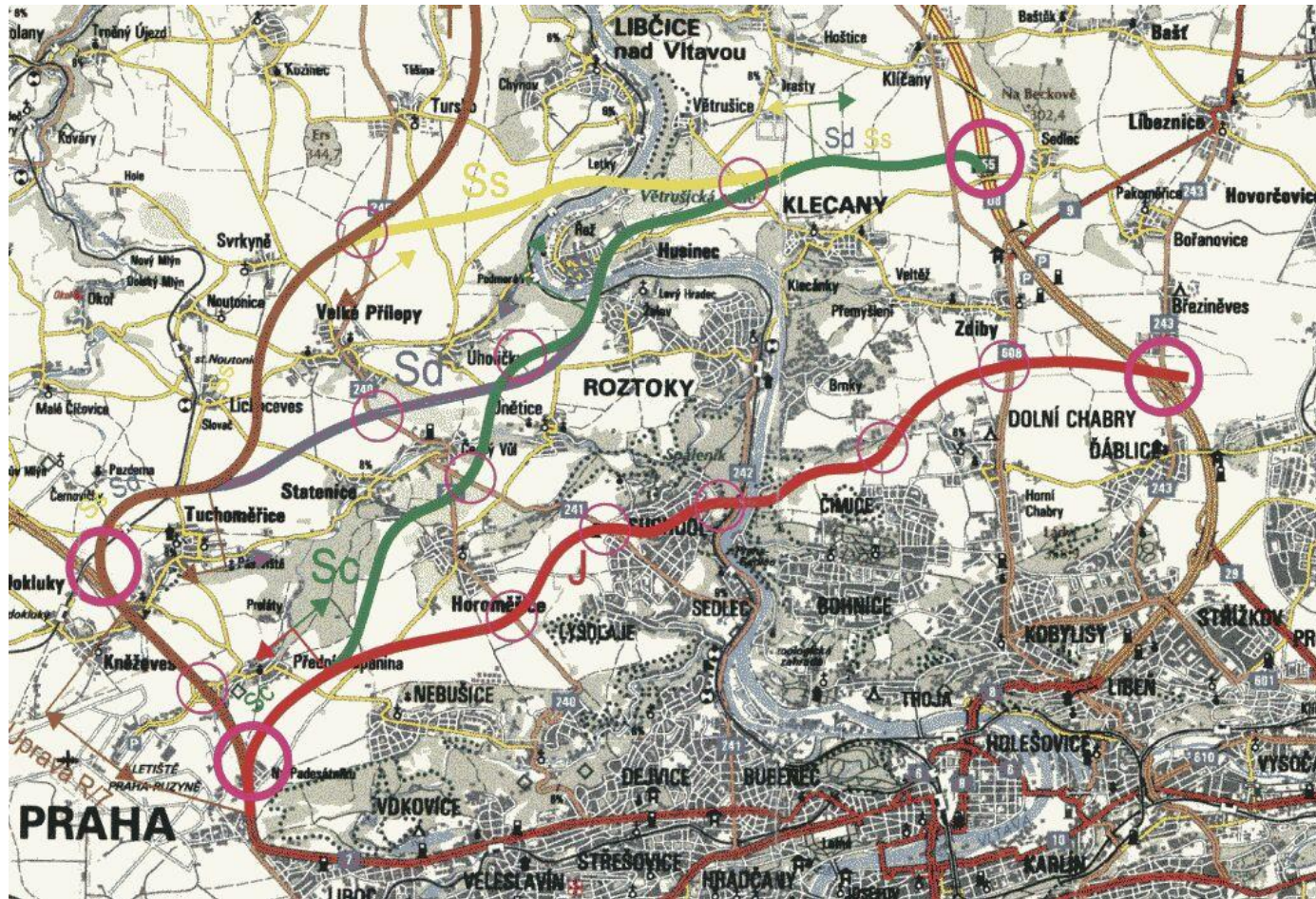
Zjišťovací řízení (2019)

- Odbor ochrany prostředí, Magistrát hl. m. Prahy: „Záměr může mít významný vliv na EVL – Kaňon Vltavy u Sedlce.“

SEA k Metropolitnímu plánu (2022)

- „D0 518 a 519 hodnocen jako záměr s potenciálně významným negativním vlivem.“

V rámci procesu EIA v letech 2001- 2002 bylo posuzováno 5 variant



MŽP doporučilo realizaci varianty Ss, varianta J je krajní řešení

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 30. dubna 2002

Č.j.: NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o.

STANOVISKO O HODNOCENÍ VLIVŮ

podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,
ve znění zákona č. 132/2000 Sb.

Doporučená varianta:

Na základě závěrů posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny. Z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss.

Zpracovatel posudku označil jako vhodnější v dlouhodobém horizontu variantu Ss

Termín zpracování posudku: září 2001

Na základě těchto skutečností zpracovatel posudku doporučil dopracování varianty Ss do funkčního stavu a porovnání s variantou J v územním plánu velkého územního celku Pražského regionu. Na základě podkladů dostupných v procesu EIA označil jako vhodnější v dlouhodobém horizontu variantu Ss. Realizaci varianty J připustil pouze v případě, že bude prokázána její všestranná výhodnost pro Prahu v delším časovém horizontu než je rok 2010 nebo v případě, že se realizace varianty Ss v “rozumném“ termínu ukáže jako nereálná.

- Vyjádřil pochyby o závěrech dopravně-inženýrských podkladů, které vyznívají ve prospěch varianty J
- Poukázal na významné rozdíly mezi modely dopravních zátěží ÚDI a ÚRM
- Připustil realizaci varianty J pouze v případě, že bude prokázána její všestranná výhodnost pro Prahu i po roce 2010

Česká inspekce životního prostředí označuje variantu J jako jednoznačně nejhorší

Souhrnný závěr zpracovatele vyznívá ve prospěch varianty J. Tato varianta vedení trasy silničního okruhu však nekoresponduje s výsledky biologických hodnocení, neboť nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná, její negativní vliv dokládá mimo jiné "přebytek" výkopového materiálu v množství čtyř a půl miliónů metrů krychlových. A tento materiál se má uložit na skládku! Lze proto jednoznačně hovořit o tom, že preferovaná varianta je z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí nepřijatelná a její prosazování je v příkrém rozporu s požadavky citovaného zákona č. 114/1992 Sb. Tvrzení na straně 320, že "všechny navržené varianty jsou z hlediska ochrany flóry a fauny a ekosystémů přijatelné s výhradami při přijetí odpovídajících opatření" je nepravdivá a neodpovídá skutečným zjištěním v předchozích kapitolách.

Souhrnně lze říci, že posouzení vlivu stavby jednotlivými zpracovateli je provedeno v souladu s požadavky zákona č. 244/1992 Sb. avšak závěry učiněné z těchto zjištění jsou s nimi v naprostém rozporu. Varianta označená jako J je jednoznačně nejhorší a proto doporučujeme ve stanovisku o hodnocení vlivů tuto variantu nedoporučit.

Odbor ochrany ovzduší MŽP doporučuje varianty T a Ss

Dokumentace prověřuje pět variant dopravního řešení silničního okruhu, označených písmeny J, Sc, Sd, Ss a T. Po prostudování všech podkladů stavebního záměru zjišťujeme, že z hlediska ochrany ovzduší je nejvhodnější varianta Ss, eventuálně varianta T, podél jejichž tras se projevuje celkově nejnížší produkce emisí z automobilové dopravy a tedy i nejnížší koncentrace škodlivin. Toto hodnocení vychází z výsledků modelového hodnocení kvality ovzduší, posuzující změny emisní a imisní situací okolí tras silničního okruhu po realizaci jednotlivých variant. Naše stanovisko vychází i z výsledků hodnocení zdravotních rizik celkové expozice obyvatel oxidům dusíku, podle něhož budou nejmenšímu riziku vystaveni obyvatelé posuzovaných obcí při realizaci pouze těchto dvou uvažovaných variant. Jako nejméně vhodné z hlediska ochrany ovzduší hodnotíme tunelově řešené varianty J, Sc a Sd.

Závěrem poznamenáváme, že z hlediska všech vlivů plánovaného záměru na životní prostředí je nejšetrnějším způsobem řešení severního obchvatu Prahy tranzitní varianta T, již je současně řešena i otázka budoucího propojení mezinárodního severojižního dopravního koridoru. Dokumentaci k variantě T by však z tohoto pohledu bylo třeba doplnit o studii reálnosti dopravních vztahů v horizontu r. 2010 v relevantních územích této trasy včetně možnosti využití a úprav již existujících dopravních propojení, a z hlediska životního prostředí přijatelné možnosti místního propojení břehů Vltavy pro lokální dopravní funkce. Doporučujeme tuto možnost ověřit i vzhledem k aglomerační trase navrhované v rámci územního plánu velkého územního celku pražského regionu.

Magistrát, odbor ŽP hodnotí lépe variantu Ss

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu

Z hlediska ochrany ZPF je pořadí variant následující: Sc-J-Ss-T-Sd. Navržená opatření k prevenci, eliminaci, minimalizaci eventuálně kompenzaci účinků považujeme za přijatelná.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství

Z bodového hodnocení vyplývá pořadí variant: T-Ss-Sd-Sc-J. V případě varianty J je nutné zdůraznit, že tato uvažovaná trasa zabírá jak lesy ochranné, tak lesy zvláštního určení....Navíc toto vedení trasy se nepřímo dotýká větší výměry lesních porostů než v případě jiných variant.

Z hlediska vlivů na povrchové vody

Pořadí variant z hlediska povrchových vod, s vyloučením vod podzemních (nehodnotí se) určujeme následovně:
T-Sc-Sd-Ss-J

Z hlediska ochrany ovzduší

Na základě vyhodnocení vlivů posuzovaných variant na kvalitu ovzduší považujeme z tohoto pohledu za jednoznačně nejvhodnější variantu Ss....Za nevhodnou z hlediska ochrany ovzduší naopak pokládáme variantu J, která prochází přímo středem městské části Suchdol.

Středočeský kraj a MZE doporučují variantu Ss

Středočeský kraj

5.2.5 Vyjádření Středočeského kraje (Příloha č. 44)

Po porovnání všech navržených variant vedení trasy silničního okruhu jako nejvhodnější variantu **doporučuje variantu Ss**. Vlivy na životní prostředí této stavby jsou významné. Potřeba realizace této stavby z hledisek dopravních a využití území je také zcela zřejmá, a přinese i zlepšení životního prostředí v jiných místech, v současnosti přetížených vlivy z dopravy. Varianta Ss je vyhodnocena dokumentací jako nejméně negativně ovlivňující životní prostředí. Přesto považujeme za důležité, aby v následujících přípravných pracích a řízeních byly zohledněny požadavky, které považujeme za vhodné začlenit i do

Ministerstvo zemědělství, odbor lesů

Při rozhodování o zhodnocení všech v dokumentaci předložených závěrů a jejich vlivu na krajinu, doporučujeme preferovat variantu, která bude zohledňovat minimalizaci záborů pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Zpracovatel posudku

Zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa je jedním z kritérií, použitých při hodnocení předložených variant. Nejvhodnější jsou varianty T a Ss, nejméně příznivá je varianta J.

Magistrát hl. m. Prahy: „Záměr může mít významný vliv na EVL – Kaňon Vltavy u Sedlce“

Magistrát hl. m. Prahy, odbor ochrany prostředí (dále jen OCP MHMP), jako příslušný orgán ochrany přírody dle ust. § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), ve spojení s ustanovením § 31 odst. 1 zákona č. 131/2000 Sb. o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů vyhodnotil na základě žádosti společnosti PRAGOPROJEKT a.s., IČO: 45272387 možnosti vlivu záměru „**SOKP 518 Ruzyně - Suchdol**“ na lokality soustavy Natura 2000 a vydává stanovisko podle § 45i odst. 1 zákona v tom smyslu, že u **hodnoceného záměru nelze vyloučit významný vliv na evropsky významnou lokalitu EVL CZ0110154 - Kaňon Vltavy u Sedlce.**

Společenstva, která jsou předmětem ochrany evropsky významné lokality Kaňon Vltavy u Sedlce, jsou citlivá na zhoršené podmínky v rámci stavu ovzduší na území hlavního města. Na těchto zhoršených podmínkách se významně podílí exhalace oxidů dusíku z dopravy, kde doprava je právě jedním z nejdůležitějších producentů znečištění ovzduší ve městě. Vlivem ukládání dusíkatých látek do půdy dochází k jejímu obohacování a následně dochází ke změnám druhového zastoupení ve společenstvu. Prosazují se kompetičně silnější druhy vázané na živinami bohatá stanoviště a dochází k zarůstání a vytlačení původních porostů.

V rámci realizace a provozu uvedeného záměru je téměř jisté, že dojde k značnému navýšení dopravy v lokalitě a tím i produkci oxidů dusíku v těsné blízkosti uvedené evropsky významné lokality. Z důvodu výše popsaných vlivů dopravy na společenstva v EVL nelze vyloučit, že uvedený záměr může mít významný vliv na předmět ochrany uvedené EVL.

SEA k MPP (1): „Zásah do ZCHÚ a ÚSES“

Zásadním problematickým územím, kde se spojuje tunelové vedení s přemostěním, je překonání vltavského kaňonu trasou SOKP (610/-/2 a 610/-/3) v oblasti Sedlce na severním okraji Prahy. Zde dochází k zásahu do území dvou ZCHÚ – PP Zámky na pravém břehu Vltavy a PP Sedlecké skály na jejím levém břehu. Ovlivnění zde nastává nejen přímo navrhovanou stavbou, ale též nepřímými vlivy jako je zastínění, zvýšení úrovně eutrofizace v důsledku znečištění ovzduší apod. Chráněnými přírodními fenomény jsou zde přítom citlivá extrémní stanoviště, takže riziko jejich degradace je vysoké. Zároveň stavba několikrát zasahuje do segmentů ÚSES, přičemž tyto vlivy jsou hodnoceny jako významné především na pravém břehu Vltavy a návazně v údolí Drahaňského potoka.



SEA k MPP (2): „Významné vlivy realizace a provozu stavby na ochranu přírody“

Vyhodnocení vlivů Územního plánu hl. města Prahy na životní prostředí
- návrh k projednání dle § 52 stavebního zákona

Tabulka 75
**Přehled nejvýznamnějších vlivů ploch a koridorů dopravní infrastruktury
na zvláštní a obecnou ochranu přírody**

NAZEV	KOD	POPIS	VLIV
Pražský okruh, stavba č. 518 (Ruzyně - Suchdol)	610/-/2	Trasa obchvatu ve V části prochází členitým územím se zářezy vltavského kaňonu a hlubokých zalesněných bočních roklí s zachovanými biotopy vysokého až velmi vysokého významu pro biodiverzitu. Trasa prochází vymezenými prvky ÚSES a plochami ZCHÚ ve svazích vltavského kaňonu a jejich OP, další ZCHÚ leží v jejím okolí. Jako významné tedy mohou být tak může být hodnoceny přímé i sekundární vlivy realizace stavby i jejího provozu.	-2
Pražský okruh, stavba č. 519 (Suchdol - Březiněves)	610/-/3	Trasa obchvatu v Z části prochází členitým územím se zářezy vltavského kaňonu a hlubokých zalesněných bočních roklí s zachovanými biotopy vysokého až velmi vysokého významu pro biodiverzitu. Trasa prochází vymezenými prvky ÚSES a plochami ZCHÚ ve svazích vltavského kaňonu a jejich OP, další ZCHÚ leží v jejím okolí. Jako významné tedy mohou být tak může být hodnoceny přímé i sekundární vlivy realizace stavby i jejího provozu.	-2

SEA k MPP (3):

„SOKP hodnocen jako záměr s potenciálně významným negativním vlivem“

okraj Suchdola (MÚK s II/241). Úsek pod Suchdolem mezi MÚK s II/241 a MÚK Rybářka je veden v tunelové trase. Součástí Pražského okruhu je také přívaděč Rybářka vedený převážně v tunelové trase oblastí Suchdola a Sedlece mezi západním předmostím Suchdolského mostu a komunikací Kamýckou. Koryto Vltavy přechází Pražský okruh mostem. V tomto úseku je Silniční okruh kolem Prahy z hlediska vlivu na krajinu hodnocen jako záměr s potenciálně významným negativním vlivem. Důvodem tohoto hodnocení narušení kvality krajinného prostředí zaříznutého údolí Vltavy a ovlivnění kvality krajinného prostředí přírodního parku Drahaň – Troja. Na pravém břehu Vltavy trasa pokračuje jižně od Zdib a do dálnice D8 je zaústěna v MÚK Březiněves. Součástí Pražského okruhu stavby 519 je Čimický přívaděč vymezený trasou v oblasti Čimic v úseku MÚK Pražský okruh – Spořická.

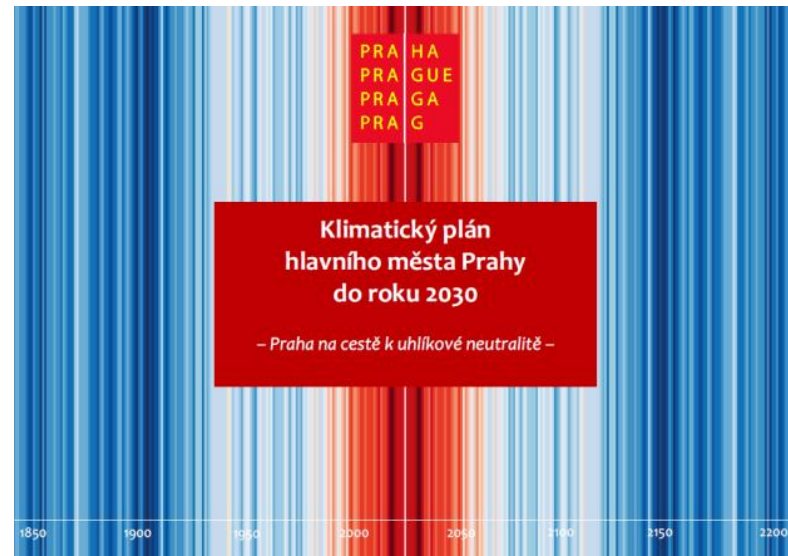
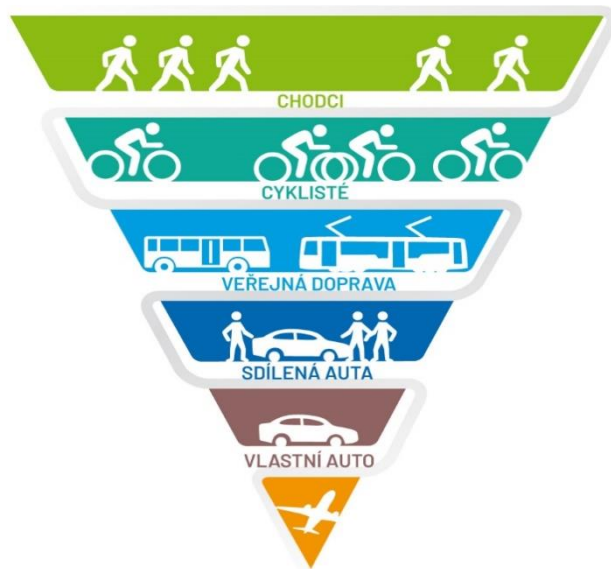
Jako záměry s potenciálně významným negativním vlivem (-2, -1/-2) jsou hodnoceny stavby, které jsou součástí Pražského okruhu 610/-/1 Pražský okruh, stavba č. 511 (Běchovice - Dálnice D1), 610/-/2 Pražský okruh, stavba č. 518 (Ruzyně - Suchdol), 610/-/3 Pražský okruh, stavba č. 519 (Suchdol - Březiněves), 610/-/4 Pražský okruh, stavba č. 520 (Březiněves - Satalice). V rámci hodnocení bylo upozorněno na dopravní stavby, které jsou vymezeny na území přírodních parků, a jejich realizace může ovlivnit krajinné hodnoty těchto území. Realizace uvedených záměrů je podmíněna minimalizací vlivů na krajinné hodnoty přírodních parků. Zajištěním začlenění dopravních staveb do městské krajiny.

Šestiproudá dálnice skrz Prahu je v rozporu se strategickými dokumenty a klimatickými závazky ČR a EU

- **Strategický rámec ČR**: omezení tempa suburbanizace, snižování dojížděky autem, omezení emisí CO₂ x prohloubí problém suburbanizace, usnadní dojížděku autem, povede ke zvýšení emisí CO₂
- **Státní politika životního prostředí**: zlepšení kvality ovzduší, snížení expozice nebezpečným látkám, snížení hluku a světelného znečištění, snížení emisí CO₂, zachování biologické rozmanitosti x zhoršení kvality ovzduší v důsledku celkového nárůstu silniční dopravy, zvýšení expozice nebezpečným látkám, zvýšení hluku a světelného znečištění, zvýšení emisí CO₂, úbytek biologické rozmanitosti
- **Koncepce městské a aktivní mobility**: snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města, změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu x zvyšuje mobilitu pro cesty autem a nemotivuje lidi k využívání ekologických druhů dopravy
- **Dopravní politika ČR**: rozvoj dopravy v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě x rozvoj dopravy v energeticky nejnáročnější a environmentálně nejškodlivější podobě
- **Evropská strategie pro udržitelnou mobilitu**: snížení závislosti na fosilních palivech, přesun k udržitelnějším druhům dopravy x zvýšení závislosti na fosilních palivech, podpora energeticky a prostorově nejnáročnějšího druhu dopravy
- **Zelená dohoda pro Evropu**: zavádění čistších, levnějších a zdravějších forem soukromé a veřejné dopravy, snížení emisí CO₂ z dopravy o 90% do roku 2050 x prosazování nejvíce znečišťující, nejdražší a pro zdraví nejhorší formy dopravy, zvýšení emisí CO₂

Šestiproudá dálnice skrz Prahu je v rozporu se strategickými dokumenty a klimatickými závazky hl. m. Prahy

- **Strategický plán hl. města Prahy:** město krátkých vzdáleností, podpora šetrné dopravy, rozvoj příměstské krajiny x **dálnice nenaplňuje koncept města krátkých vzdáleností, ohrožuje konkurenceschopnost šetrné dopravy a likviduje příměstskou krajinu zejména na severu Prahy**
- **Plán udržitelné mobility Prahy a okolí:** zvýšení prostorové efektivity dopravy, snížení uhlíkové stopy, zvýšení finanční udržitelnosti, zlepšení lidského zdraví x **snížení prostorové efektivity dopravy, zvýšení uhlíkové stopy, snížení finanční udržitelnosti, zhoršení lidské zdraví**
- **Klimatický plán hl. města Prahy:** snižování intenzity automobilové dopravy, snížení emisí CO₂ o 45% do roku 2030 x **zvýšování intenzity automobilové dopravy, zvýšení emisí CO₂**

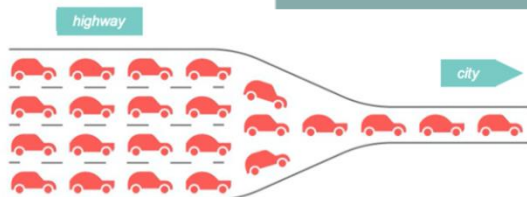


Podíl tranzitních cest na celkovém objemu cest automobilovou dopravou v Praze činí cca 5%

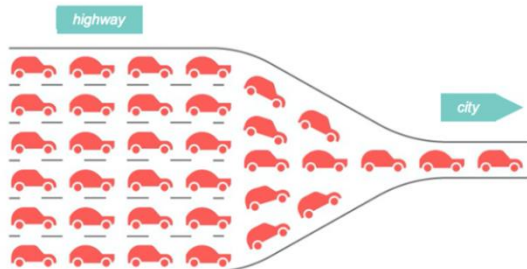
Bilance počtů cest osob na území města v běžném pracovním dnu				
Cesty	Vnitroměstské (po Praze)	Vnější (do/z Prahy)	Tranzitní (přes Prahu)	Celkem
Hromadnou dopravou	2 208 100	241 800	9 100	2 459 000
Automobilovou dopravou	954 300	614 700	77 400	1 646 400
Kombinací auta a hromadné dopravy	36 400	64 600	-	101 000
Na kole	23 300	3 300	-	26 600
Pěšky	1 490 300	14 000	-	1 504 300
Celkem	4 712 400	938 400	86 500	5 737 300

The Bottleneck

If this is your problem...



...then this isn't your solution



Zdroj: www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2016-cz.pdf

Drtivá většina cest má zdroj a cíl ve městě, převážně v širším centru či ve velkých kancelářských a obchodních čtvrtích s dobrou dostupností MHD

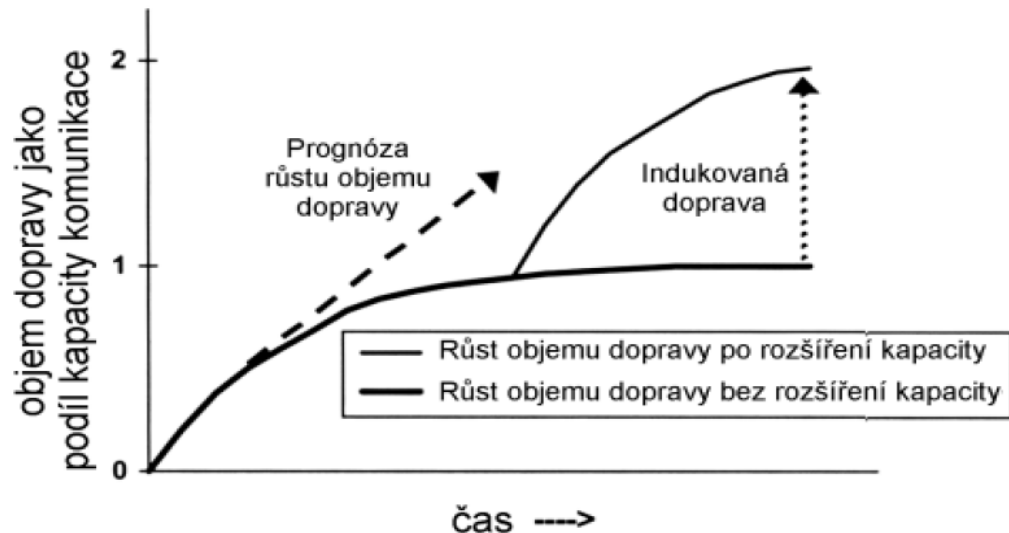
Pražský okruh usnadní dojíždění autem do Prahy, což povede k zatížení navazujících komunikací a záboru ploch pro parkování ve městě

Realizace SOKP 518 a 519 povede k nárůstu dopravy v pražské aglomeraci

„Zprovoznění severní části Pražského okruhu (úseků 518 a 519) představuje významnou změnu v nabídce dopravního systému, a to jak po stránce kvantitativní, tak po stránce kvalitativní. Vlivem zprovoznění tohoto úseku lze očekávat nárůst dopravního výkonu o cca 770 tis. vozokilometrů za den, což představuje nárůst o 1,9% na celém modelovém území Prahy a aglomeračního pásma. Z tohoto množství **přibližně 2/3 připadají na nové příležitosti a propojení...**“

„Dosažené intenzity v dlouhodobém výhledu ukazují na fakt, že i po dostavbě nadřazeného komunikačního systému, či jeho zkapacitnění, dojde k jeho postupnému satureování.“

Graf 1: Dopravní indukce (Litman 1998)



Odborné studie a praxe potvrzují nárůst IAD v důsledku rozšiřování silniční kapacity

Expanding road capacity in urban areas resulted in urban sprawl, more traffic and more motorists

Posted on [May 19, 2020](#)

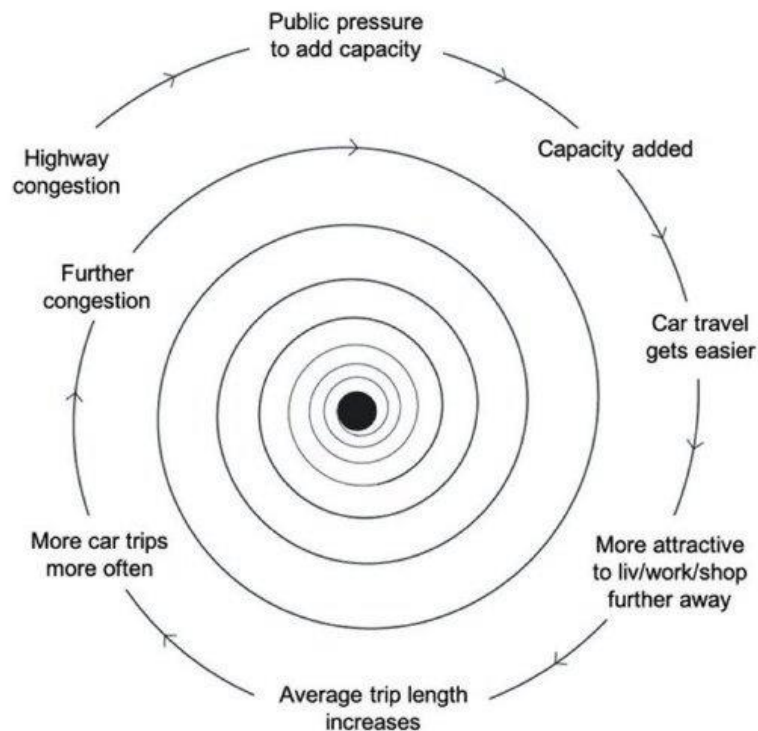


„Fenomén tzv. dopravní indukce totiž způsobí, že jakékoliv rozšíření kapacit automobilové infrastruktury zvýší celkový objem dopravy. Automobilová doprava nefunguje jako voda, která potřebuje určitý průměr pro průtok, funguje spíše jako ideální plyn – dokonale vyplní veškerý prostor, který má k dispozici. Dopravní indukci nejlépe shrnul urbanista Lewis Mumford: bojovat proti dopravní zácpě rozšiřováním silnic je to samé jako bojovat proti obezitě širšími kalhotami. Čím víc se postaví silnic, obchvatů a parkování, tím více na nich bude aut.“

Peter Bednár, architekt a urbanista

Odborníci upozorňují na problém dopravní indukce, který je v ČR přehlížen

The black hole of highway investment



Brent Toderian
@BrentToderian

Is your city stuck in the black hole of highway spending (aka #InducedDemand)? HT @fietsprofessor.

What we know for sure about new freeways — they're staggeringly expensive, have massive carbon footprints, and induce more cars & driving with the same or worse traffic congestion.

Nepotřebujeme auta bez řidičů, ale města bez aut, říká dopravní expert Carlo van de Weijer



„Jediné, co se stane, když zvýšíte kapacitu dopravního systému, je, že lidé začnou cestovat více a dál. A v tom není žádná přidaná hodnota,“ říká odborník na chytrou mobilitu a Smart Cities Carlo Van de Weijer. Řešení dopravní situace ve městech podle něj spočívá ve změně chování jejich obyvatel.

Bron: D.A. Plane, 'Urban transportation: policy alternatives'. In: Hanson & Giuliano (red.), *The Geography of Urban Transportation* (tweede editie), Guilford Press (1995), p. 439.

Rozšiřování silniční kapacity vede k nárůstu emisí CO2 a zhoršení ovzduší

WIDENING ROADS LEADS TO MORE GREENHOUSE GAS EMISSIONS

Adding lanes to a highway will increase road emissions and total global warming emissions over the long term -- even if it reduces congestion over the short term.

www.sightline.org/research_item/climate-analysis-gge-new-lanes-10-07/

SILNICE • INFRASTRUKTURA

Kvůli ochraně klimatu zastavil Wales přípravy nových silnic a dálnic

🕒 24 Čvn 2021 8:00

Zdroj: <https://zdopravy.cz/wales-stopnul-pripravy-novych-silnic-a-dalnic-kvuli-ochrane-klimatu-84908/>



How highways make traffic worse

Zdroj: www.youtube.com/watch?v=2z7o3sRxA5g

London, Ont. councillors suspend Wonderland Road widening in light of climate-focused review

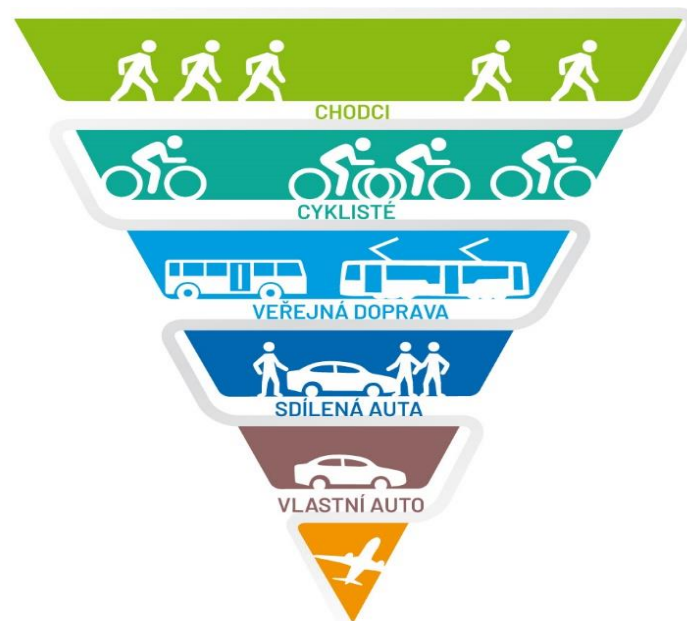


By **Andrew Graham** • 980 CFPL

Posted September 14, 2021 8:41 pm

<https://globalnews.ca/news/8190780/london-city-council-halts-wonderland-road-widening/>

Řešení dopravy nabízí Koncepce městské a aktivní mobility



Město se nemůže přizpůsobovat dopravě, naopak **doprava se musí přizpůsobit městu**. Město bude upřednostňovat **šetrnou dopravu pěší a cyklistickou a dopravu veřejnou**...Doprava je integrálním projevem využívání území a její charakter a intenzita je mimo jiné podmíněna vystavěnou strukturou města. Proto bychom neměli tak jako doposud léčit symptomy, ale **správným uspořádáním města řešit problémy dopravy hned u jejich počátku**.

Udržitelné dopravní alternativy

Příměstská a vnitroměstská doprava

- územní plánování a rozvoj zaměřený na snižování poptávky po mobilitě
- podpora veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy a sdílené mobility
- přechod na nízkoemisní a úsporná vozidla, efektivnější organizace dopravy

Tranzitní doprava

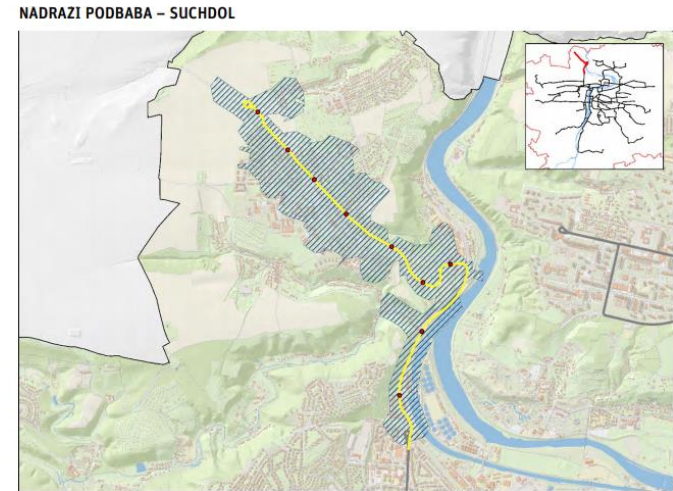
- propojky D7 – D8 (nově vybudovaná silnice I/16 Velvary – Slaný, přeložka silnice II/240 a II/101 s jižním obchvatem Kralup)
- regionální okruh (tzv. severní varianta), pro kterou si dotčené městské části a obce nechaly zpracovat studii proveditelnosti v roce 2020. Studie je k dispozici na Úřadu MČ Praha-Dolní Chabry a je dostupná z: <https://www.dchabry.cz/sokp-regionalni-varianta-aktualizace-2020>
- rozvoj vysokorychlostních tratí a modernizace železničních koridorů
- přesun části nákladní dopravy na železnici

Příklady opatření k řešení dopravy na severozápadě Prahy

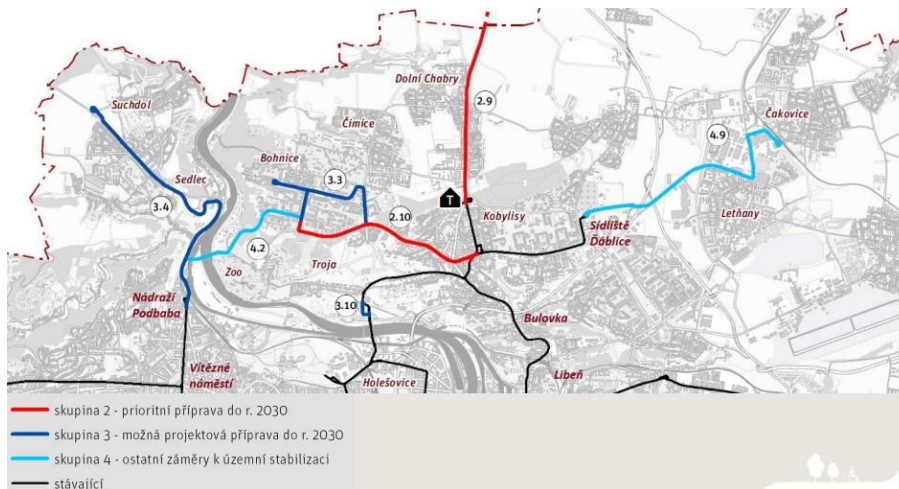
Železnice Praha – Letiště - Kladno



Tramvajová trať Podbaba - Suchdol



Městský most a severní tramvajová tangenta: Suchdol – Podbaba - Bohnice – Kobylisy - Letňany



Terminál Výhledy

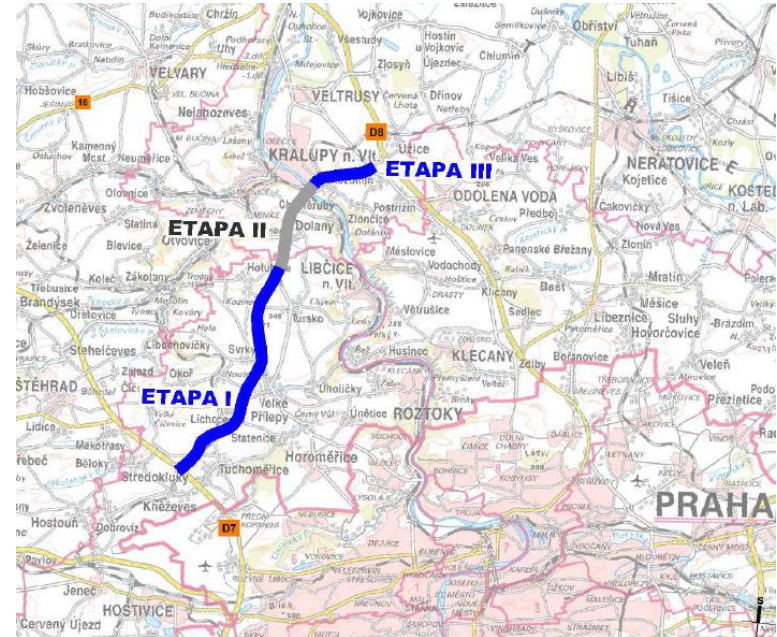


Na severu jezdí tranzit po silnici I/16 nebo po II/240, kde se připravuje přeložka

Silnice I/16 mezi dálnicemi D7 a D8 nahrazuje severní část Pražského okruhu D0, jehož výstavba není v nejbližších letech reálná. Umožňuje především propojení ve směru sever-západ, tj. dálnice D8 a dálnice D5 mimo zastavěné území hlavního města Prahy.



I/16 Slaný-Velvary (uvedení do provozu 09/2020)



„Agglomerační okruh (jehož součástí je přeložka II/240) je nejvýraznější komunikací nadregionálního významu, jenž by tangenciálně spojovala významná středočeská města a po úplném dobudování by měla výrazně ulehčit dopravě Praze.“

Obě komunikace slouží pro tranzitní dopravu mezi D7 a D8

**Potřebujeme stavbu za desítky miliard,
která evidentně nepomůže pražské
dopravě a bude mít významný negativní
vliv na životní prostředí?**