

# Řešení dopravních problémů Prahy ▶ a klimatická krize

Ing. Gabriela Lněničková, MBA

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z. s.

*Praha - Ďáblice, 5. června 2019*

# Je zapotřebí řešit dopravní problémy Prahy a jejich příčiny

## Příčiny:

- ▶ ČR jako logistická velmoc a tranzitní země
- ▶ Pragocentrismus / koncentrace ekonomických aktivit v Praze
- ▶ Boom rezidenčních satelitů v pražské aglomeraci
- ▶ Stoupající životní nároky

## Cíle:

- ▶ Odvést tranzitní, zejména nákladní dopravu mimo území hl. města Prahy
- ▶ Snížit příměstskou a vnitroměstskou individuální automobilovou dopravu
- ▶ Zlepšit plynulost dopravy a životní prostředí v Praze

## Řešení:

- ▶ Vybudování nových či modernizace stávajících tranzitních komunikací mimo území Prahy
- ▶ Vyvážený ekonomický a územní rozvoj napříč celou ČR
- ▶ Udržitelná mobilita zaměřená na podporu alternativních druhů dopravy
- ▶ Udržitelný rozvoj a změna dopravních a spotřebních návyků

# Kamiony do Prahy nepatří!

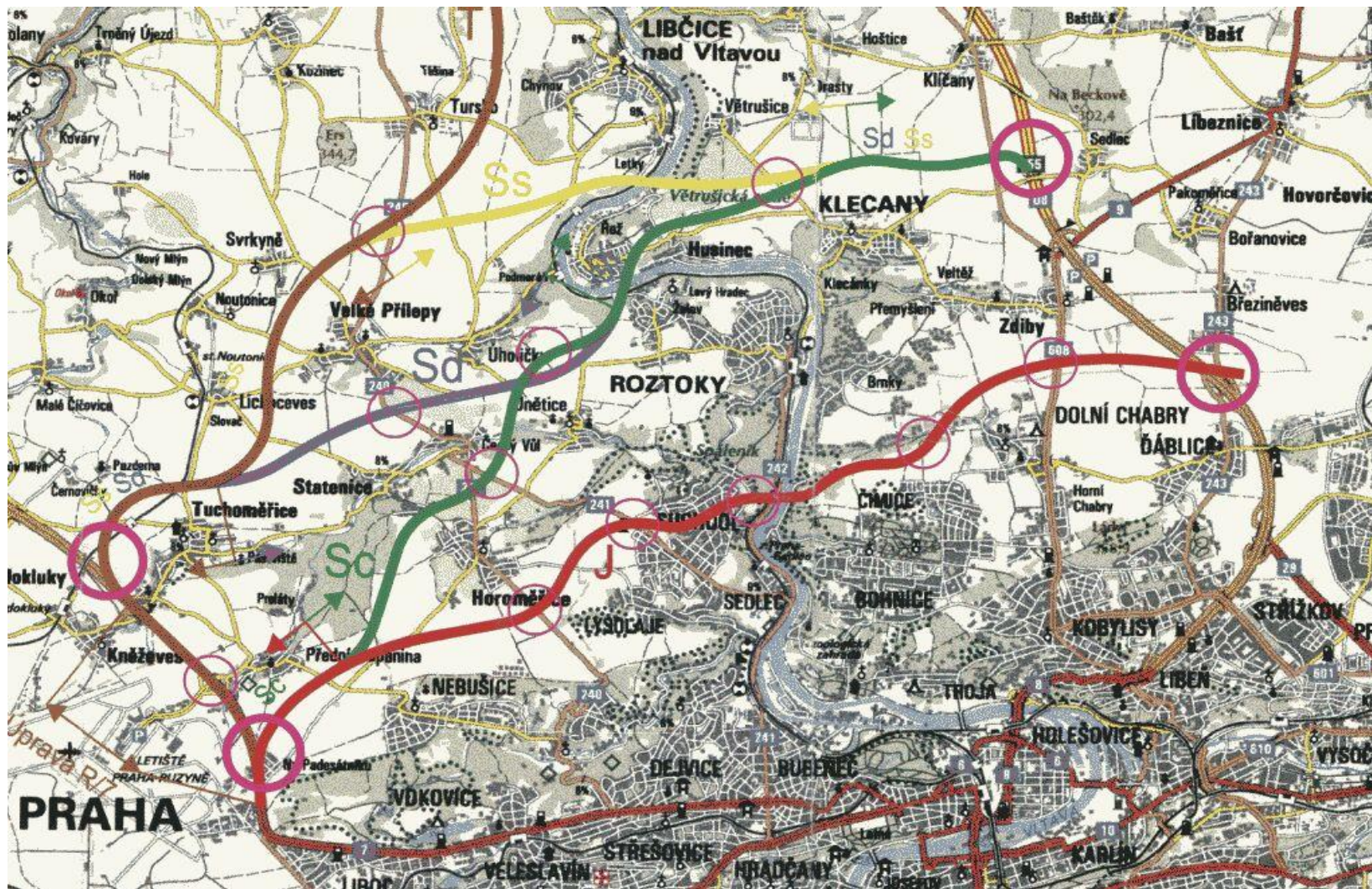
Programové prohlášení magistrátní koalice, listopad 2018

**Je nezbytné maximálně odklonit zejména nákladní dopravu mimo území Prahy, aby došlo ke zlepšení ovzduší v hlavním městě.**



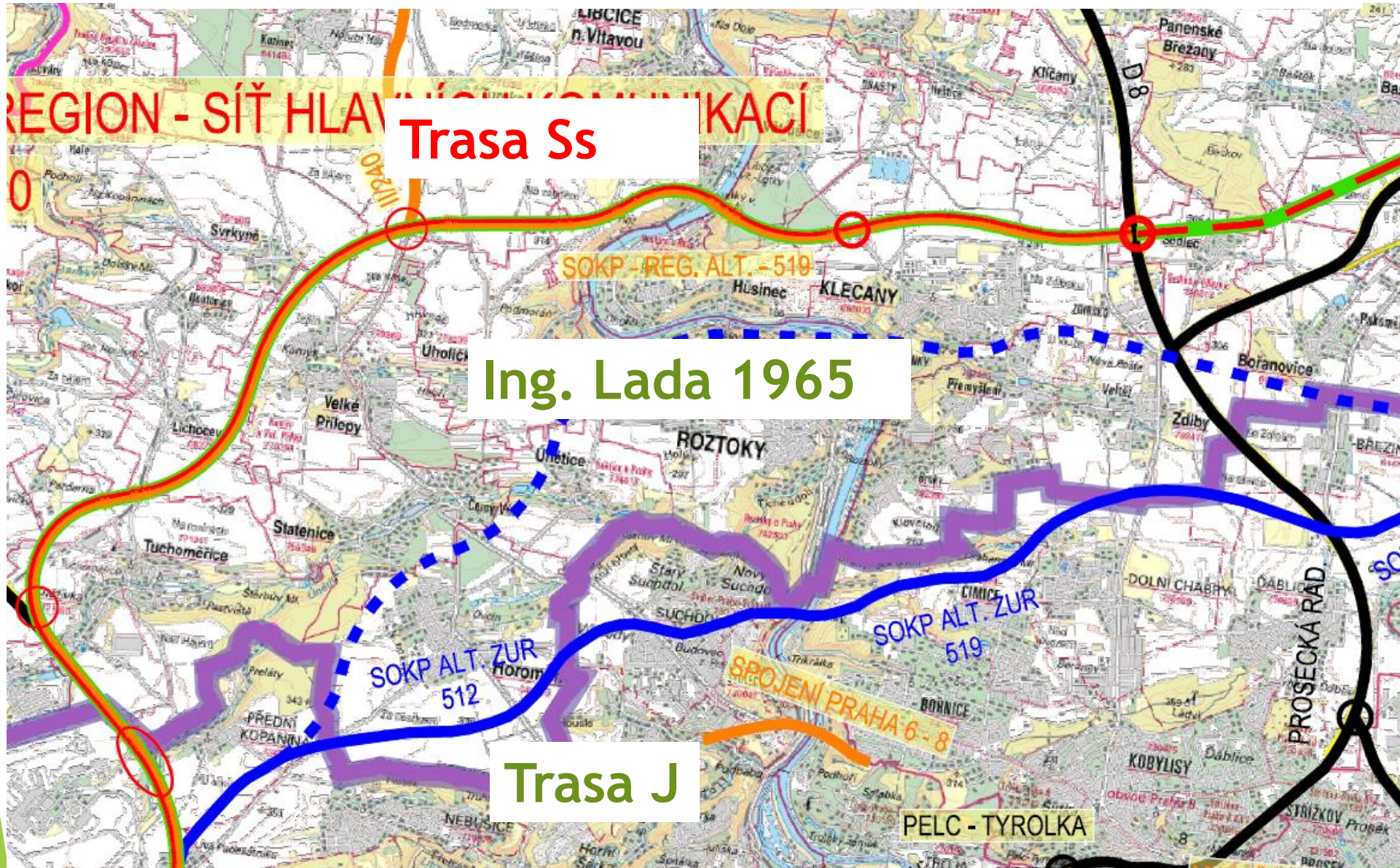


V rámci procesu EIA v letech 2001- 2002 bylo posuzováno 5 variant





# Varianta Ss a J





# 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.

# Česká inspekce životního prostředí označila 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 milionů 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 zjištěným 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.

# 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.



# V roce 2007 studie Mott MacDonald prokázala výhodnost varianty Ss

Posouzení severozápadního sektoru SOKP bylo objednáno Ministerstvem dopravy ČR – odbor strategie za účelem získání objektivního názoru před rozhodnutím ministra dopravy o volbě alternativy řešení severozápadního sektoru „SOKP“ staveb č 518 Ruzyně – Suchdol a 519 Suchdol – Březiněves.

Objednáno bylo posouzení ze tří hledisek:

- Oponentní posudek propočtu nákladů variant „J“ a „Ss“
- Harmonogram uvedení do provozu SOKP dle variant „J“ a „Ss“
- Průkaz realizovatelnosti varianty „Ss“ v prostoru mezi ÚJV Řež a NPR Větrušická rokle

## Závěry studie

- Varianta Ss je levnější než J
- Doba uvedení do provozu je prakticky stejná s tím, že jistota splnění termínu u varianty Ss je značně vyšší a prakticky bez rizik oproti variantě J
- Průchod SOKP kolem Řeže je realizovatelný bezproblémově
- Z hlediska bezpečnosti provozu a rizik je varianta J na kraji únosnosti, zatímco Ss je prakticky bezproblémová
- Z hlediska životního prostředí je varianta Ss doporučena MŽP jako vhodná v dlouhodobém horizontu oproti variantě J

# FAST VUT Brno potvrdila věrohodnost studie Mott MacDonald

## 2.2 Závěr FAST k základní posuzované dokumentaci

Ministerstvo dopravy si objednalo u Mott MacDonald posudek, který měl dát odpověď na základní otázku, jestli je realistické brát do úvahy variantu „Ss“, která již byla dříve zamítnuta. Konkrétněji, jestli důvody, které vedly k zamítnutí varianty „Ss“ byly platné a oprávněné. Existovaly tři základní důvody:

- 1) Varianta „Ss“ je významně dražší než varianta „J“.
- 2) Doba výstavby varianty „Ss“ je delší, než u varianty „J“.
- 3) Nelze projít s variantou „Ss“ skrze území NPR Větrušická rokle a ÚJV Řež z důvodů bezpečnosti jaderných zařízení a kvůli chráněné přírodní lokalitě.

Výsledek posudku Mott MacDonald vychází opačně ve všech třech bodech.

Posudek je podle názoru FAST proveden korektně a věrohodně. Ministerstvo dopravy získalo za daných okolností materiál, který je cenný a důležitý pro správné a zodpovědné rozhodnutí o SOKP.

### Závěry posudku

- Potvrzuje věrohodnost studie Mott MacDonald
- Doporučuje stanovit dopravní funkci SZ segmentu SOKP: okruh kolem Prahy nebo okruh Prahou?
- Nutnost řádného projednání s dotčenými městskými částmi a obcemi, které bylo dosud zanedbáváno
- Z hlediska financování a z hlediska dopravního by bylo racionálnější řešit odděleně vnější okruh Prahy a propojení městských částí Praha 6 a Praha 8



# Varianta J: úsek Suchdol - Březiněves



- Prochází skrz rezidenční a rekreační lokality pro desítky tisíc obyvatel
- a chráněné přírodní památky: Roztocký háj, Sedlecké skály (Natura 2000), Přírodní park Draháň - Trója

## Dopravě odlehčí nové silnice nad Prahou, myslí si politici

Chceme dostavět okruh kolem Prahy, ale kvůli letitým průtahům je možné, že přetížené dopravě v metropoli v dohledné době spíše pomohou dvě nové propojky dálnic budované ve Středočeském kraji.

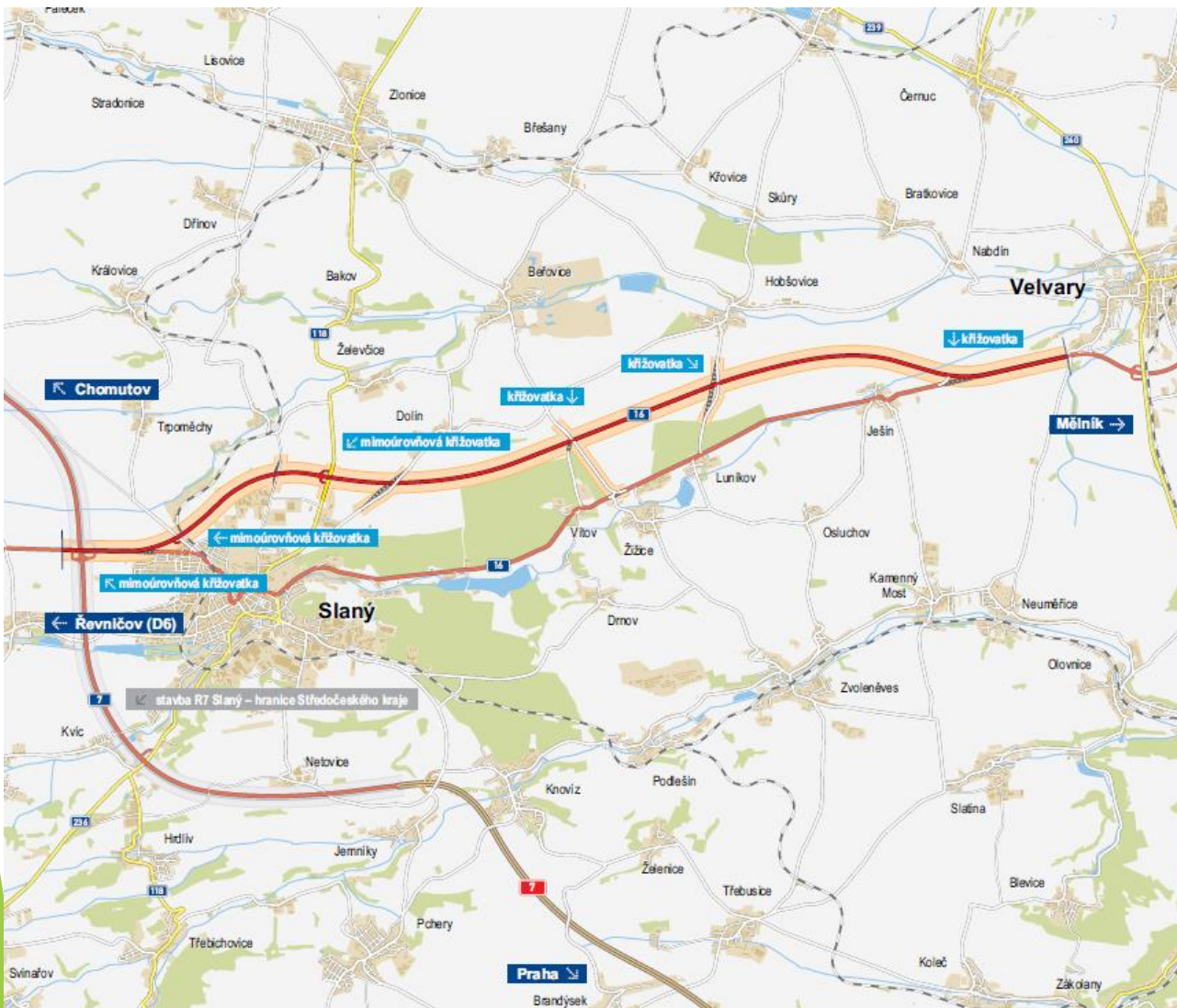
14.9.2018

SDÍLEJ:





# I/16 Slaný - Velvary nahrazuje severní část Pražského okruhu



- Stavba zahájena: 12/2017
- Uvedení do provozu: 12/2019
- Délka trasy: 13,5 km
- Stavební náklady: cca 747 mil. bez DPH

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.





# Propojka D7-D8: přeložka II/240



- Uzavřeno memorandum o spolupráci v roce 2014
- Probíhá proces EIA na D7 - Holubice (etapa I) a Chvatěruby - D8 (etapa III)
- Obchvat Kralup (etapa II) má územní rozhodnutí

Středočeský kraj plně akceptuje text uzavřeného memoranda, které je nedílnou součástí tohoto protokolu.

Středočeský kraj dále tímto deklaruje, že plně podporuje záměr výstavby silnice I. třídy mezi dálnicí D8 a silnicí R7 a na základě usnesení Rady Středočeského kraje č. 108-24/2014/RK ze dne 11. 8. 2014 se zavazuje, že poskytne veškerou součinnost Ministerstvu dopravy ČR při realizaci tohoto záměru.

V Praze dne: 23. 9. 2014

Ing. Miloš Petera  
Hejtman Středočeského kraje

Ing. Antonín Prachař  
Ministr dopravy



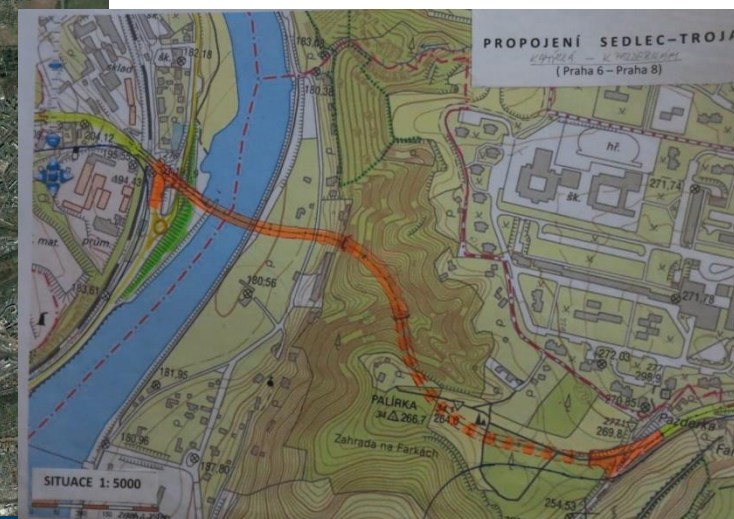
# Alternativní řešení městské dopravy

- ▶ Příměstské železnice
- ▶ Posílení regionálních autobusových linek
- ▶ Tramvajové tratě
- ▶ P+R parkoviště na okraji Prahy a u železničních stanic v Stč kraji
- ▶ Vyhrazené pruhy pro MHD
- ▶ Cyklostezky
- ▶ Carsharing
- ▶ Carpooling

TRAMVAJOVÉ PROPOJENÍ KOBYLISY – BOHNICE – DEJVICE



Silniční propojení (most):  
Sedlec - Bohnice



## ŽELEZNICE NA LETIŠTĚ

MODERNIZACE TRATI PRAHA – KLADNO S PŘIHOJENÍM LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA



## 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. „Chtějí přece žít ve městě, tak tomu musí něco málo obětovat,“ říká.

„Musíte dostat více lidí do hromadné dopravy a na kola. Kdykoli přidáte další asfalt a další infrastrukturu, nic se nevyřeší. Je to, jako kdybyste léčil obezitu tím, že si povolíte pásek.“



# Je nutné podpořit vyvážený ekonomický a územní rozvoj napříč celou ČR

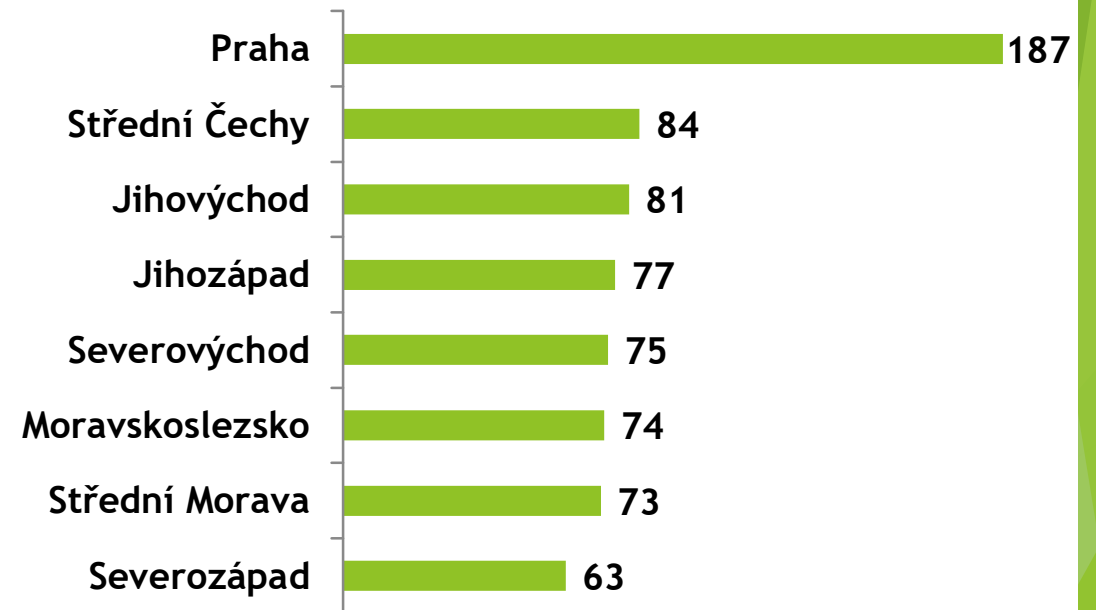
Praha vytvoří dvojnásobek bohatství, než je v EU běžné. V žebříčku premiantů je sedmá

26. 2. 2019 13:29



Foto: Shutterstock

HDP na obyvatele, EU28 = 100 %



**Pragocentrismus a vysoká koncentrace ekonomických aktivit v Praze** - příliv obyvatel z regionů, přetížení dopravní infrastruktury, bytová krize, tlak na zástavbu zelených ploch, zhoršení životního prostředí

**Podpora rozvoje regionů** - investice do dopravní infrastruktury, občanské vybavenosti, nabídka pracovních míst, přesun části ekonomických aktivit z Prahy

# Neudržitelný ekonomický růst, stoupající životní nároky a klimatická krize

## Musíme omezit globální oteplování. Jinak přijde katastrofa, varují vědci ve zprávě

AKTUALIZOVÁNO 8. 10. 2018 14:45



Tání ledovců. | Foto: Reuters

Vědeckou zprávu zveřejnil Mezinárodní panel OSN pro změnu klimatu. Zdůrazňuje, že oteplení planety by mělo dalekosáhlé důsledky.

Environment

## 20,000 scientists give dire warning about the future in 'letter to humanity' – and the world is listening

The paper is now one of the most discussed scientific works ever and has been signed by a huge number of experts

Andrew Griffin | Wednesday 7 March 2018 13:00 | 13 comments



Alamy



# Boj s klimatickou krizí vs. výstavba tranzitních dálnic na území Prahy

## Šestnáctiletá aktivistka Greta Thunberg ze Švédska je navržena na Nobelovu cenu míru

🕒 14. březen 2019



Patnáctiletá Švédka Greta Thunbergová protestuje před švédským parlamentem proti změně klimatu. | foto: Fotobanka Profimedia

"Politici prohlašují: Klimatická změna je velmi důležitá. Je to nejdůležitější téma a uděláme všechno pro to, abychom ji zastavili.

A chvíli poté chtějí rozšiřovat letiště, stavět nové uhelné elektrárny a dálnice. A pak odletí soukromým letounem na jednání na druhý konec světa.

Takhle se nemá jednat v krizi."



# Dýcháme strašné karcinogenní koktejly. Rodiny se musí vzdát více aut, říká Brabec

27. 3. 2019 5:30



Ministr životního prostředí Richard Brabec (ANO). | Foto: Vojtěch Marek

„... je to o obrovské změně toho, jak žijeme, kolik věcí spotřebujeme, že chceme mít pořád něčeho víc, že je celý svět založený na neustálém postupu dopředu, růstu ekonomik, růstu HDP. To vše je v drtivé většině případů spojeno s většími emisemi CO2 a nic z toho se stále ještě nezměnilo. Jsem rád, že se studenti zajímají o budoucnost, protože ta bezstarostnost let minulých, skutečně končí... Protože to je ta největší výzva pro nás všechny, začít uvažovat nad vlastní uhlíkovou stopou. To někdy hodně bolí. Útočíme tím na svoje vlastní pohodlí a na styl života, na který jsme zvyklí.“

„Průmysl zvládneme, díky kotlíkovým dotacím a změnám legislativy zvládneme v nejbližších letech i lokální topeniště, ale největší problém bude automobilová doprava... za většinu znečištění často může automobilová doprava. Pokud by pokračoval takhle zásadní nárůst automobilové dopravy, osobní i kamionové, bude ta situace neudržitelná.“

# Závěr: vyloučení tranzitu z Prahy, podpora alternativních druhů dopravy a udržitelný rozvoj

- ▶ Existuje několik možností řešení pro tranzitní (zejména nákladní) dopravu na severu Prahy (propojka D8 - D7)
  - ▶ V současnosti se buduje přeložka silnice I/16 Slaný - Velvary
  - ▶ Probíhá proces EIA na přeložku silnice II/240
  - ▶ V posledních letech byly posuzovány zejména varianty J (A-ZÚR) a Ss (regionální)
- ▶ MŽP, zpracovatel posudku a další veřejné instituce (EIA 2001-2002), dále Mott MacDonald (2007) a VUT Brno (2008) doporučili variantu Ss jako vhodnější
- ▶ Městská doprava by se měla řešit odděleně: podpora alternativních druhů dopravy
- ▶ Je nutné podpořit vyvážený ekonomický a územní rozvoj napříč celou ČR
- ▶ S ohledem na klimatickou krizi není žádoucí vytvářet podmínky pro další nárůst individuální automobilové dopravy
- ▶ Změna dopravních a spotřebních návyků je důležitým předpokladem pro udržitelný rozvoj





[www.rozumnadoprava.cz](http://www.rozumnadoprava.cz)

[info@rozumnadoprava.cz](mailto:info@rozumnadoprava.cz)

[www.facebook.com/rozumnadoprava](https://www.facebook.com/rozumnadoprava)