

Řešení tranzitní a městské dopravy v Praze

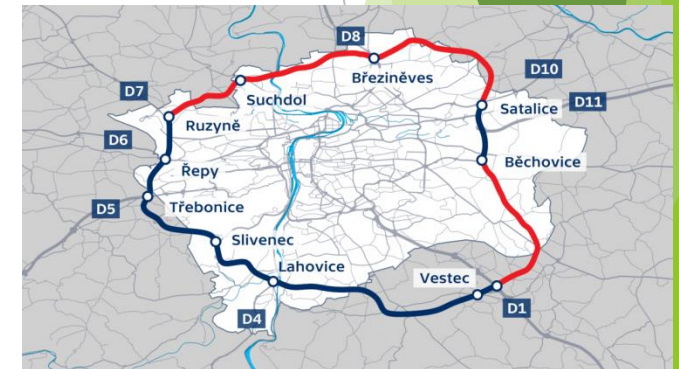
▶ a Středočeském kraji

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z.s.

Pražský okruh je často prezentován jako „alfa a omega“ pro řešení dopravy v pražské aglomeraci

Ale je to skutečně tak?

- ▶ Může plnit funkci dálnice a zároveň místní komunikace, která je mu oficiálně připisována?
- ▶ Bere ohled na aktuální kontext (demografie, urbanismus, dopravní zátěž a struktura dopravy, ekologie) a budoucí rozvoj?
- ▶ Odvede skutečně tranzitní (nákladní) dopravu z území Prahy v souladu s evropským nařízením o TEN-T?
- ▶ Povede k poklesu osobní a nákladní automobilové dopravy v pražské aglomeraci?
- ▶ Přispěje ke zpomalení trendu suburbanizace?
- ▶ Je v souladu s osvědčeným postupem tzv. aktivní dopravní politiky?
- ▶ Skutečně neexistují efektivnější, šetrnější, případně levnější alternativy řešení městské a tranzitní dopravy v Praze a Středočeském kraji?



SOKP dle ZÚR nemůže zároveň plnit funkci dálnice a místní komunikace

- ▶ **Zákon o pozemních komunikacích** (Zákon č. 13/1997 Sb.) rozlišuje charakter a funkce dálnice pro dálkovou dopravu a místní komunikace pro místní (městskou dopravu), tedy podle § 4, resp. 6:

„**Dálnice** je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úroňových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdny pásy.“

„**Místní komunikace** je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.“

- ▶ **Nařízení EU č. 1315/2013** o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě , čl. 17, odst. 2, resp. čl. 17, odst. 3a):

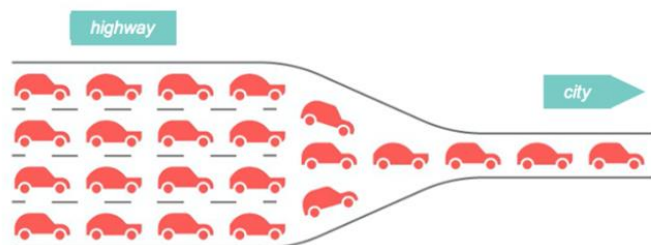
„Silnice vysoké kvality ... (a tedy i SOKP jako součást TEN-T) plní **důležitou úlohu v dálkové nákladní a osobní dopravě**, integrují hlavní městská a hospodářská centra, ... spojují horské, vzdálené, špatně přístupné a okrajové regiony NUTS 2 s centrálními regiony Unie.“

„**Dálnice** (tedy SOKP) je speciálně projektovaná silnice vybudovaná pro provoz motorových vozidel, která **neslouží k obsluze přilehlých pozemků** ...“

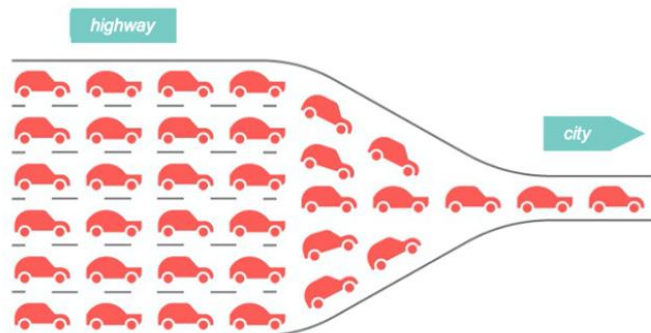
Pražský okruh neřeší efektivně příměstskou a vnitroměstskou dopravu

The Bottleneck

If this is your problem...



...then this isn't your solution



Bron: Cees van de Brink, De Kracht van Utrecht, bewerking door De Correspondent

Podíl tranzitních cest na celkovém objemu cest automobilovou dopravou v Praze činí pouhých 4,7%

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

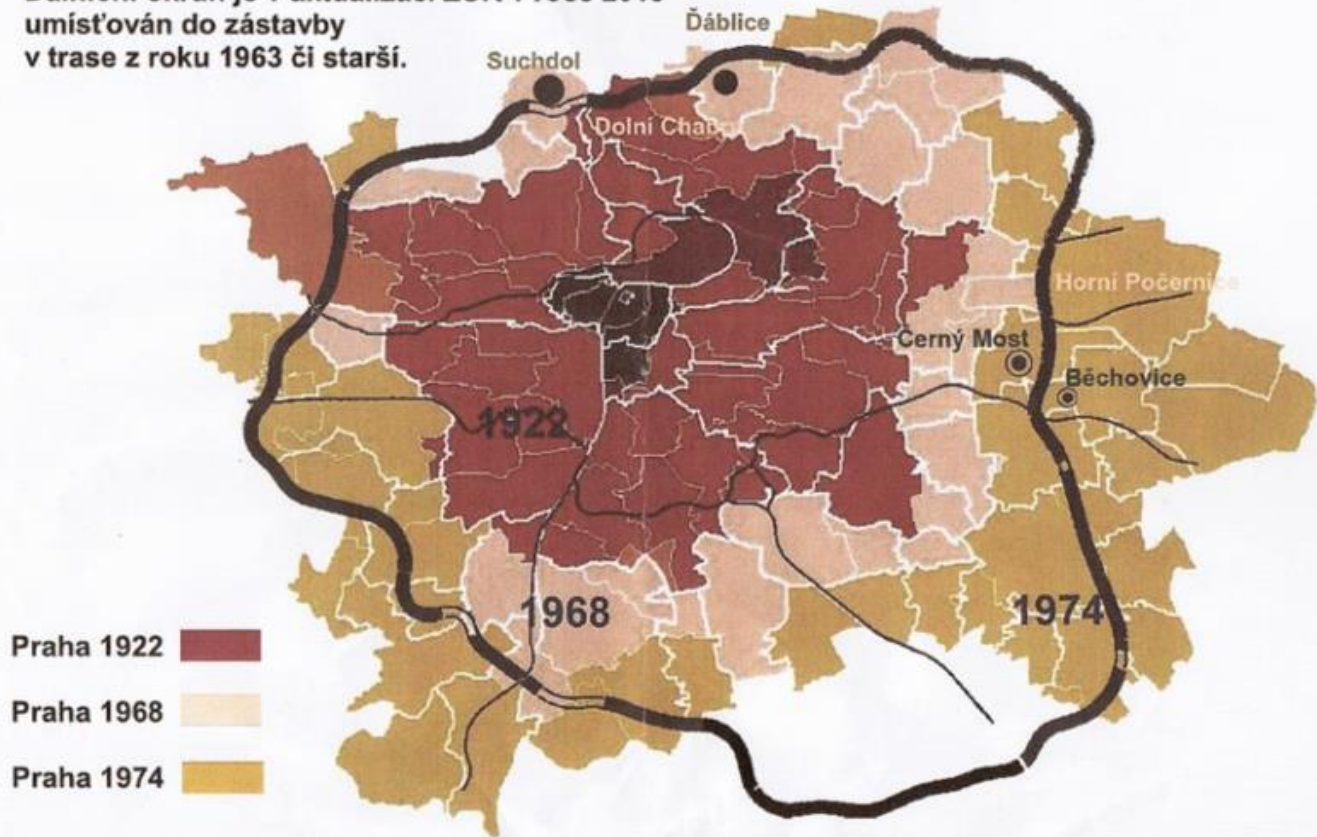
Zdroj: www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2016-cz.pdf

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

SOKP dle ZÚR vychází z koncepce 60. let minulého století

Rozrůstání území hl. m. PRAHY v letech 1922 až 1974

Dálniční okruh je v aktualizaci ZUR v roce 2013 umístěn do zástavby v trase z roku 1963 či starší.



- Nárůst obyvatel o cca 400 000
- Rozvoj města
- 15-násobný nárůst dopravní zátěže
- Přechod na tržní ekonomiku
- Vstup do EU a Schengenu
- Ekologické a hygienické zákony
- Legislativa TEN-T

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

Na Pražský okruh ústí 9 dálnic včetně 2 koridorů TEN-T

Dálnice a rychlostní silnice v provozu



Dálniční síť

výhledový stav



„Dálniční síť v Čechách obsahuje pouze radiální spojení do hlavního města, což by mohlo v budoucnu vést k zatížení pražské aglomerace dopravou, která zde nemá zdroj ani cíl.“

Ministerstvo dopravy, leden 2020

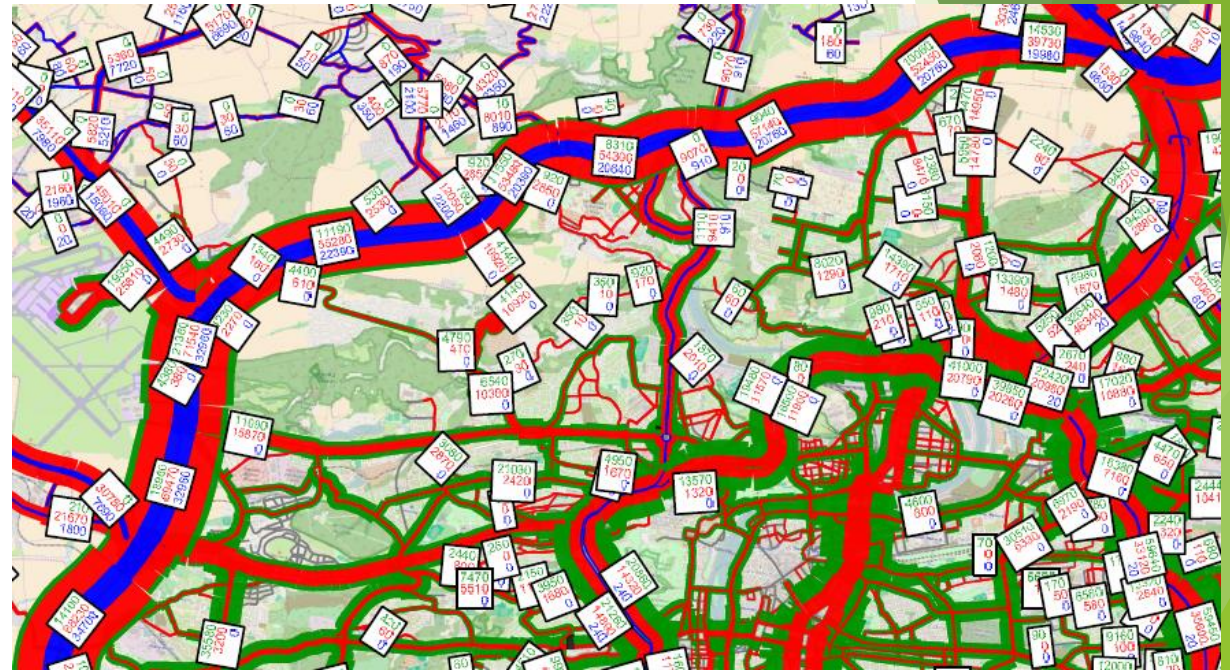
„Cílem členských států při rozvoji globální sítě v městských uzlech je pokud možno zajistit: ...zmírňování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí;“

Nařízení EU č. 1315/2013, čl.30, odst. e)

V případě realizace Pražského okruhu dle ZÚR tranzit (zejména nákladní) z celé ČR a střední Evropy pojede přes Prahu

Realizace SOKP dle ZÚR by vedla k obrovskému nárůstu automobilové dopravy v pražské aglomeraci

- ▶ 2/3 dopravy na úsecích 518 a 519 mají být indukované. Dojde k zatraktivnění podmínek pro IAD a k jejímu nárůstu na úkor ekologických druhů dopravy.
- ▶ Po dostavbě nadřazeného komunikačního systému, či jeho zkapacitnění, dojde k jeho postupnému saturování.
- ▶ Podle dostupných prognóz několik úseků SOKP včetně radiál bude kapacitně nevyhovujících. Jedná se především o SOKP 510 (Běchovice - Satalice), 517 (Řepy - Ruzyně) a radiální komunikace na severu Prahy (Kamýčká, Roztocká, Podbabská, Horoměřická).



SOKP přivede tranzitní (nákladní) dopravu do pražských městských částí a usnadní dojíždění autem do Prahy, což povede k zatížení navazujících komunikací a záboru ploch pro parkování ve městě.

Šestiproudá dálnice skrz Prahu vyvolá silnou dopravní indukci

„Výsledky matematického modelování, potvrzené zkušenostmi z praxe, jsou jednoznačné: výstavba městských silničních okruhů vede k růstu intenzity automobilové dopravy spojené s růstem spotřeby a energie a s růstem hluku i exhalací, tedy s poškozováním zdraví obyvatelstva:

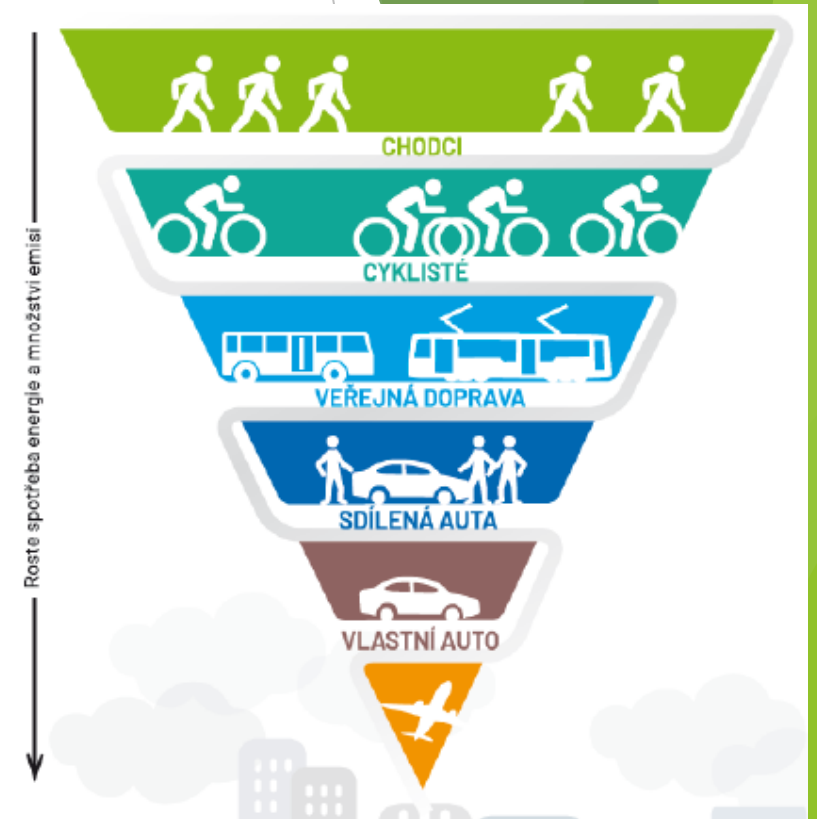
- ▶ prodlužují se trajektorie jízd automobilů,
- ▶ roste zatížení návazných radiálních komunikací,
- ▶ uvolněné ulice zaplňuje další automobilová doprava,
- ▶ roste poptávka po dalších plochách pro parkování,
- ▶ v důsledku mezioborových externalit klesá atraktivita pěší a hromadné dopravy (auta je zdržují).“

„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 spíš 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

Pasivní nebo aktivní dopravní politika?

- ▶ Dopravní indukce je jev v dopravě, kdy nabídka nové kapacity spojení (například zprovoznění nové dálnice, apod.) vyvolá nárůst poptávky po ní.
- ▶ Pro který druh dopravy budeme stavět, ten bude narůstat.
- ▶ Rozšiřování silniční kapacity v městských oblastech urychluje proces suburbanizace a zvyšuje závislost na automobilech.
- ▶ „Pasivní dopravní politika“ - snaha uspokojit poptávku novou nabídkou (zejména silniční infrastruktury) ignoruje mnohé zákonitosti, zejména jev dopravní indukce, a proto dlouhodobě ztroskotává.
- ▶ Je žádoucí uplatňovat „aktivní dopravní politiku“ - ovlivnění poptávky po dopravě podobou a strukturou nabídky (Transport Demand Management).
- ▶ Kompaktní město je finančně efektivnější a méně závislé na osobních automobilech.
- ▶ Proti nežádoucímu rozrůstání měst (suburbanizace) je cestou řízení mobility (podporující přesun od IAD k veřejné dopravě, chůzi a cyklistice), ochrana historických center, mix služeb, různých možností bydlení a mobility.
- ▶ Předcházení vzniku potřeb po mobilitě - snižování poptávky po mobilitě



SOKP dle ZÚR je typickým příkladem nefunkčního postupu pasivní dopravní politiky

Návrh řešení městské a příměstské dopravy 1/2

Rozvoj infrastruktury a zlepšení služeb pro veřejnou hromadnou dopravu

- ▶ Rozšiřování sítě metra (např. metro D, okružní metro E)
- ▶ Výstavba a zkapacitnění příměstských železnic (např. Praha - Kladno s odbočkou na Letiště Václava)
- ▶ Rozšiřování sítě tramvajových tratí (např. TT Podbaba - Bohnice - Kobylisy, TT Podbaba - Suchdol, atd.)
- ▶ Zvyšování komfortu cestujících ve VHD (modernizace vozového parku, revitalizace nádraží a zastávek)
- ▶ Urychlení výstavby VRT mj. za účelem odlehčení kapacity stávající sítě ve prospěch příměstské VHD a dálkové nákladní dopravy

Rozvoj infrastruktury a zlepšení služeb pro pěší a cyklisty

- ▶ Rozšiřování chodníků a pěších zón, stavba lávek, zvýšení počtu a bezpečnosti přechodů pro chodce
- ▶ Stavba nových kvalitních cyklostezek nejen ve městě, ale i v okrajových částech a mezi Prahou a středočeskými obcemi
- ▶ Budování přístřešků a úschoven pro kola ve městě, na železničních zastávkách, na přestupních terminálech
- ▶ Zlepšení podmínek pro přepravu kol ve vlaku, metru a tramvajích
- ▶ Rozšíření služeb sdílení kol

Návrh řešení městské a příměstské dopravy 2/2

Omezení individuální automobilové dopravy

- ▶ Preference veřejné hromadné dopravy a cyklodopravy (vyhrazení pruhů pro autobusy a cyklisty)
- ▶ Zavedení mýta, jehož výše zohlední negativní externality automobilové dopravy
- ▶ Zvýšení poplatků za parkování a postupné rušení parkovacích míst v širším centru Prahy
- ▶ Výstavba záchytných parkovišť P+R a B+R nejlépe na železničních stanicích mimo Prahu
- ▶ Podpora ekologické city logistiky (cargo kol) v širším centru

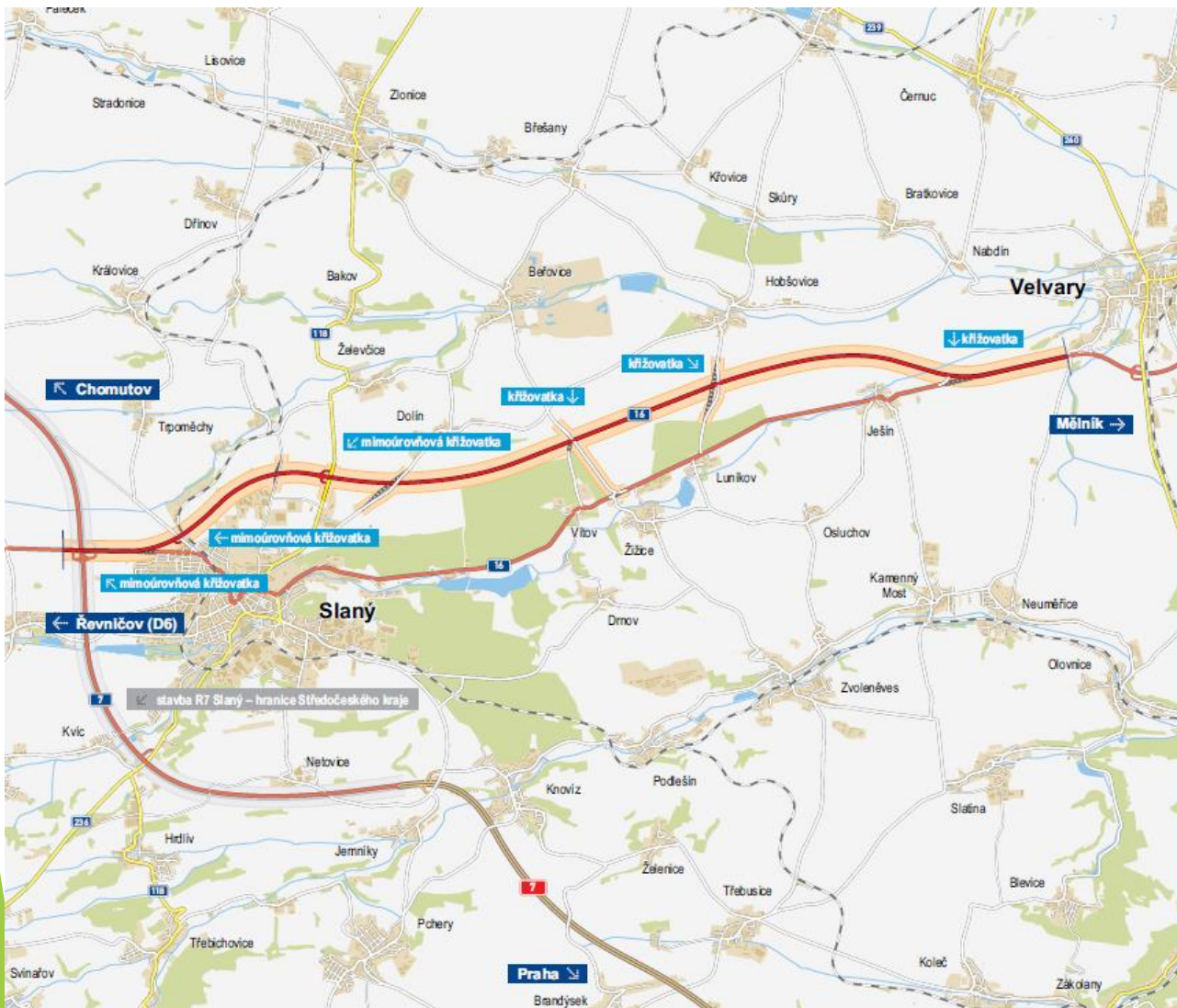
Území plánování a rozvoj zaměřený na snižování poptávky po mobilitě

- ▶ Budování města krátkých vzdáleností, kde v docházkové vzdálenosti 15-20 minut bude potřebná občanská vybavenost (školy, zdravotnická zařízení, pošta, obchody, atd.), přírodní a rekreační zázemí (parky), dostupnost veřejné hromadné dopravy
- ▶ Kvalitní nabídka občanské vybavenosti a zlepšení dostupnosti VHD ve středočeských obcích
- ▶ Podpora rozvoje a zvyšování životní úrovně v regionech za účelem pozastavení či zmírnění „migrace“ do pražské aglomerace
- ▶ Podpora rozvoje spádových oblastí např. kolem okresních měst s dobrou dostupností veškerých služeb veřejnou hromadnou dopravou či po kvalitních a bezpečných cyklostezkách
- ▶ Podpora alternativních forem práce (home office, videokonference)

Návrh řešení dálkové a regionální dopravy

- ▶ Převedení části nákladní dopravy na železnici
- ▶ Podpora výstavby vysokorychlostních tratí
- ▶ Odvedení tranzitní dopravy na stávající či připravované komunikace mimo pražskou aglomeraci, modernizace a dostavba obchvatů obcí u propojek dálnic (např. I/16, I/38, I/19 pro relace Brno - Plzeň)
- ▶ Vybudování kvalitní okružní komunikace pro dálkovou a regionální dopravu s cílem odvést tranzitní dopravu z Prahy a středočeských obcí a zajistit rychlé propojení středočeských měst (např. Kladno, Kralupy, Brandýs, atd.).
- ▶ Finální trasa a podoba této okružní komunikace by mohla být výsledkem odborného posouzení aglomeračního a regionálního okruhu a veřejného projednání s dotčenými obcemi.

I/16 Slaný - Velvary nahrazuje severní část Pražského okruhu

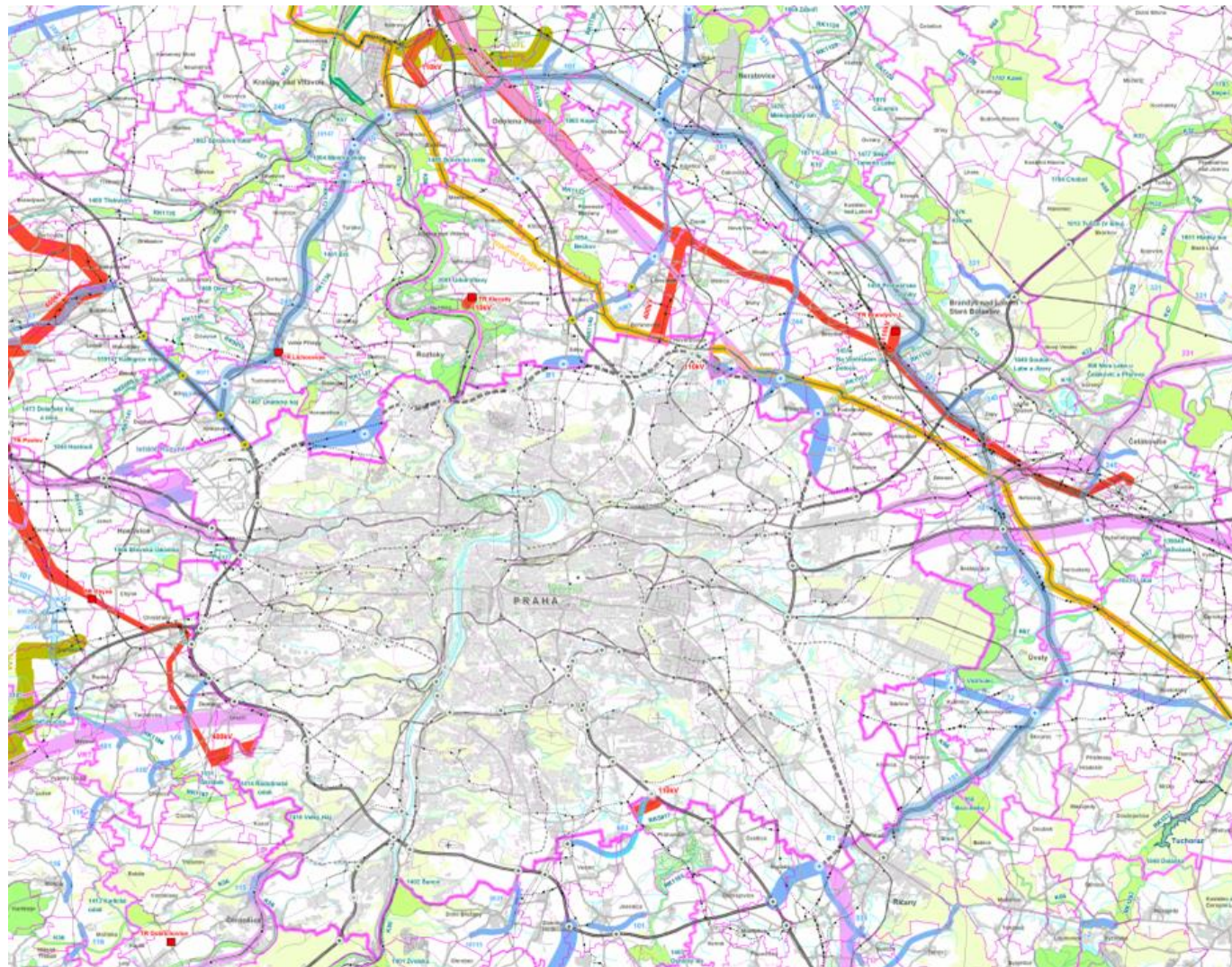


- Stavba zahájena: 12/2017
- Uvedení do provozu: 9/ 2020
- Délka trasy: 12,8 km
- Stavební náklady: cca 747 mil. bez DPH

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.



Aglomerační okruh v ZÚR Středočeského kraje



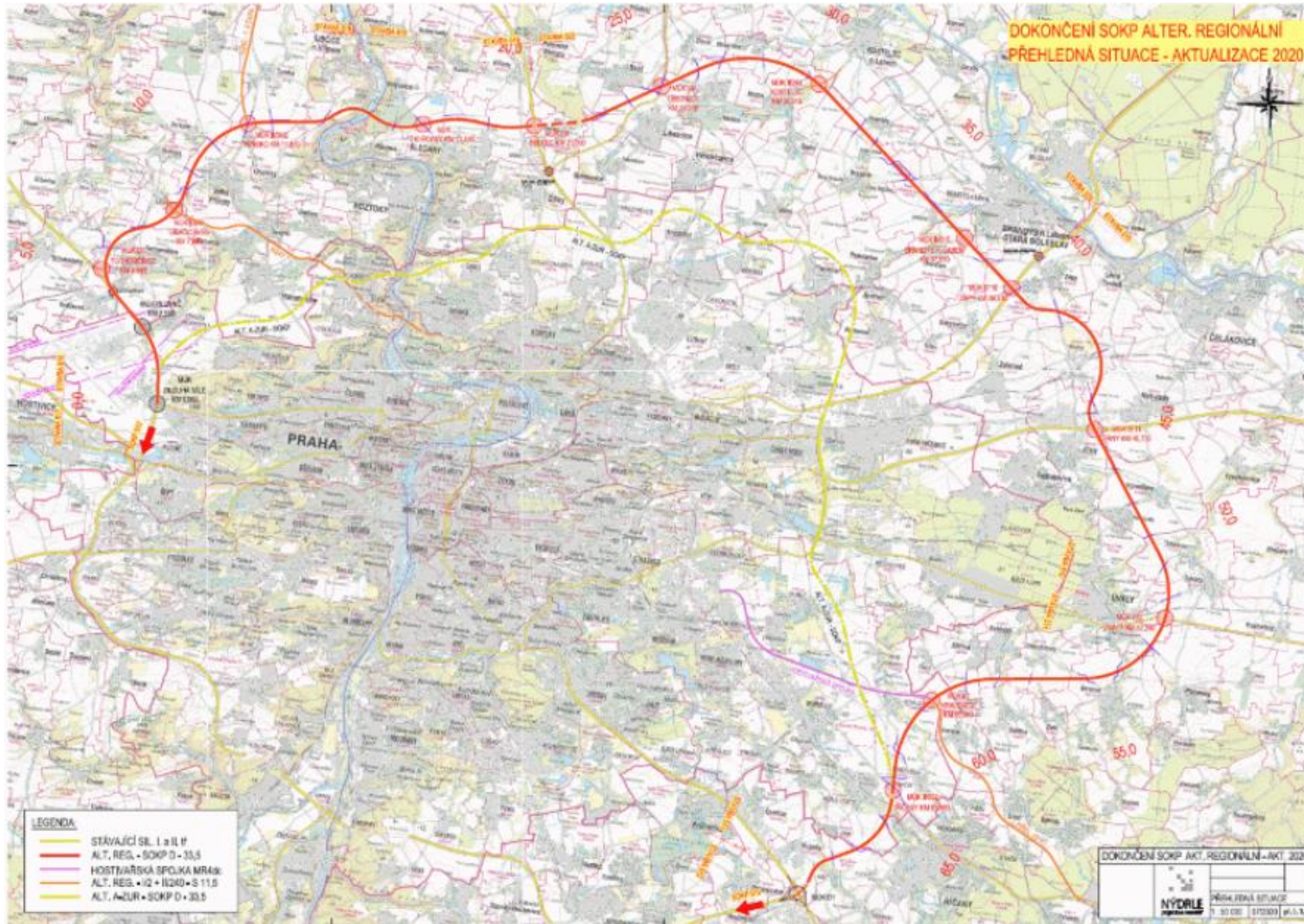
NÁVRHOVÁ ČÁST

návrh územní
rezerva

DOPRAVA

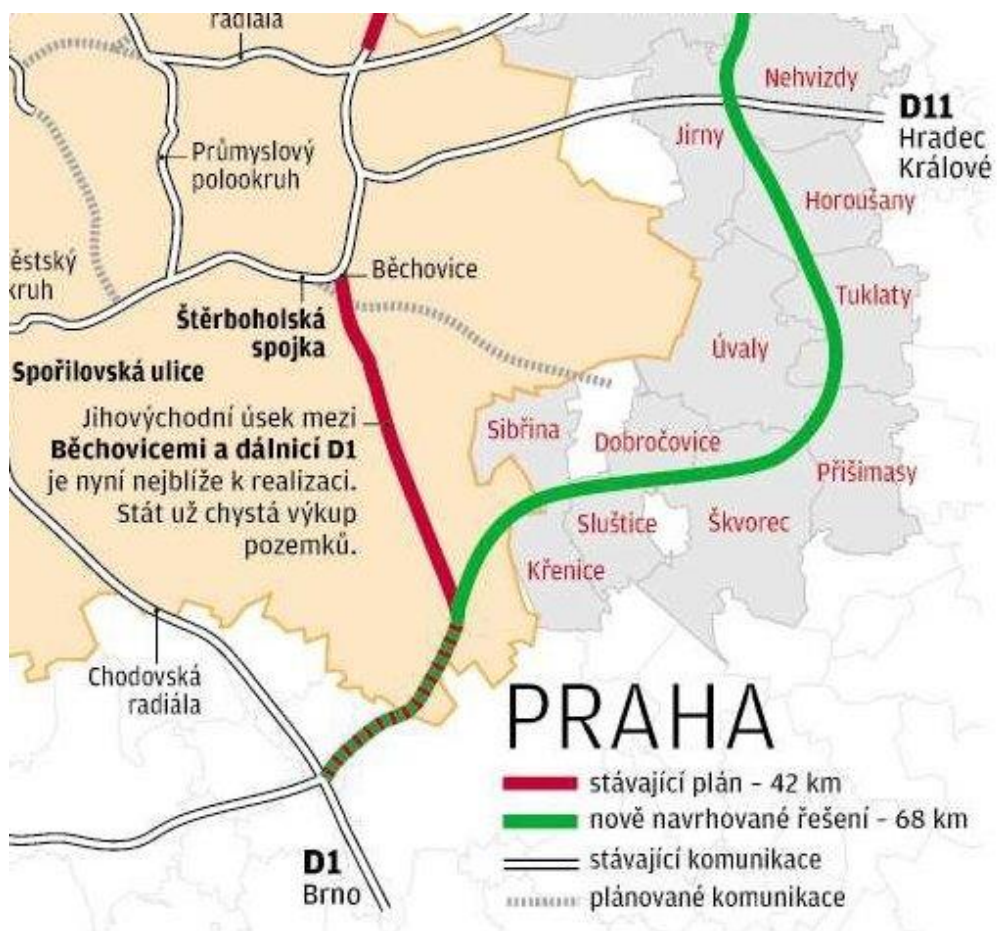
		silnice
		aglomerační okruh (zvýraznění)
		mimoúrovňové křižovatky nově navržené
		mimoúrovňové křižovatky navržené k rekonstrukci
		železnice
		letišťe

Regionální okruh



- Některé obce si v roce 2020 nechaly zpracovat studii proveditelnosti tzv. regionální varianty
- Respektuje platné územní plány obcí (nejsou střety se stávající ani plánovanou zástavbou)
- Technické řešení zajišťuje dostatečnou ochranu obyvatel před negativními vlivy dopravy

Co se stavbou SOKP 511?



- Vybudovat 511 cca k silnici I/2 mezi Říčany a Kolovraty v původní trase
- Poté vhodně napojit na aglomerační/regionální okruh
- Zbývající úsek postavit v užším profilu a napojit na stavbu 510 ve větší vzdálenosti od Běchovic
- Stavba 511 převezme dočasně tranzit z Jižní spojky než se realizují odpovídající části aglomeračního/regionálního okruhu
- Poté bude sloužit jako místní obslužná komunikace
- Výhody:
 - ✓ Rychlejší realizace díky jednoduššímu technickému řešení a přijatelnější podobě pro dotčené MČ, obce, spolky a majitele nemovitostí
 - ✓ Nebude zapotřebí rozšiřovat SOKP 510, ani D11 a D10
 - ✓ Přeložku I/12 bude stačit vybudovat v užším profilu
 - ✓ Zlepšení dopravní situace v oblasti Černého Mostu po vybudování aglomeračního/regionálního okruhu

Závěr

- ▶ Pražský okruh dle ZÚR nemůže zároveň plnit funkci dálnice a místní komunikace a neřeší efektivně příměstskou a vnitroměstskou dopravu
- ▶ Nebere ohled na aktuální kontext (demografie, urbanismus, dopravní zátěž a struktura dopravy, ekologie) a budoucí rozvoj Prahy a Středočeského kraje
- ▶ V případě realizace Pražského okruhu dle ZÚR tranzit (zejména nákladní) z celé ČR a střední Evropy pojede přes Prahu v rozporu s evropským nařízením TEN-T
- ▶ Povede k obrovskému nárůstu osobní a nákladní automobilové dopravy v pražské aglomeraci
- ▶ SOKP dle ZÚR je typickým příkladem nefunkčního postupu pasivní dopravní politiky: vyvolá silnou dopravní indukci a urychlí proces suburbanizace s vysokou závislostí na IAD
- ▶ Existují efektivnější a šetrnější alternativy řešení městské a tranzitní dopravy v Praze a Středočeském kraji
- ▶ Příměstskou a vnitroměstskou dopravu je zapotřebí řešit odděleně od dopravy tranzitní:
 - ▶ Rozvoj infrastruktury a zlepšení služeb pro veřejnou hromadnou dopravu
 - ▶ Rozvoj infrastruktury a zlepšení služeb pro pěší a cyklisty
 - ▶ Omezení IAD prostřednictvím mýta, vyšších poplatků za parkování, P+R, podporou home office
 - ▶ Územní plánování a rozvoj zaměřený na snižování poptávky po mobilitě
- ▶ Jedním z řešení dálkové a regionální dopravy je vybudovat kvalitní okružní komunikaci s cílem odvést tranzit z Prahy a středočeských obcí a zajistit rychlé propojení středočeských měst: aglomerační/regionální okruh

Zdroje 1/2

- ▶ Zákon o pozemních komunikacích (Zákon č. 13/1997 Sb.)
- ▶ Nařízení EU č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315>
- ▶ Ročenka TSK 2016 www.tsk-praha.cz/static/udi-rocenka-2016-cz.pdf
- ▶ Urban Cycling Institute <https://urbancyclinginstitute.com>
- ▶ ŘSD výhledový stav dálniční sítě ČR
- ▶ Ministerstvo dopravy, prezentace Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050 <https://zdopravy.cz/plan-na-desitky-let-ministerstvo-predstavilo-dalnicni-obchvat-strednich-cech-40352/>
- ▶ Zjišťovací řízení EIA SOKP 518 a 519 (rok 2019) https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP486
- ▶ Komplexní posouzení alternativního návrhu silničního okruhu kolem Prahy, ČVUT 2016 www.mdcr.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Pozemni-komunikace/Komplexni-posouzeni-alternativniho-navrhu-Prazskeh
- ▶ Dokumentace EIA přeložka II/240 https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1073
- ▶ Ing. Jiří Pohl, dopravní expert Siemens, prezentace na besedě Městská mobilita v časech klimatické krize, září 2019
- ▶ Ing. arch. Peter Bednar, Lepší parkování, <https://pbednargmail-com.blog.respekt.cz/lepsi-parkovani/>

Zdroje 2/2

- ▶ Ing. arch. Petr Hýl, Ing. arch. Aleš Stuchlík, Co je brzdou šetrné dopravní politiky?
www.scmagazine.cz/article/view/140/
- ▶ Centrum dopravního výzkumu, Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky
www.cdv.cz/file/metodika-pro-pripravu-planu-udrzitelne-mobility-mest-ceske-republiky
- ▶ Nordic Road and Transport Research <https://nordicroads.com/expanding-road-capacity-urban-areas-resulted-urban-sprawl-traffic-motorists/>
- ▶ The Geography of Transport Systems, Transport Planning and Governance
https://transportgeography.org/?page_id=6284
- ▶ Plán udržitelné mobility Prahy a okolí
- ▶ Prezentace MD ČR „Podpora aktivní mobility v připravované vládní Koncepci městské a aktivní mobility, nové nástroje a příležitosti“ www.dobramesta.cz/novinky/1186/nove-sance-pro-aktivni-mobilitu
- ▶ Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 - 2023 s výhledem do roku 2030, Cíle evropské dopravní politiky
<https://www.mdcr.cz/getattachment/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Koncepce-nakladni-dopravy-pro-obdobi-2017-%E2%80%93-2023-r/Koncepce-nakladni-dopravy.pdf.aspx>
- ▶ ŘSD leták I/16 Slaný - Velvary https://mapapp.rsd.cz/Upload/Stavby/172/infoletak_s16-slany-velvary.pdf
- ▶ Zásady územního rozvoje Středočeského kraje
- ▶ Dokončení SOKP Alt. Regionální 2020, Strnad a Nýdrle



www.rozumnadoprava.cz

info@rozumnadoprava.cz

www.facebook.com/rozumnadoprava