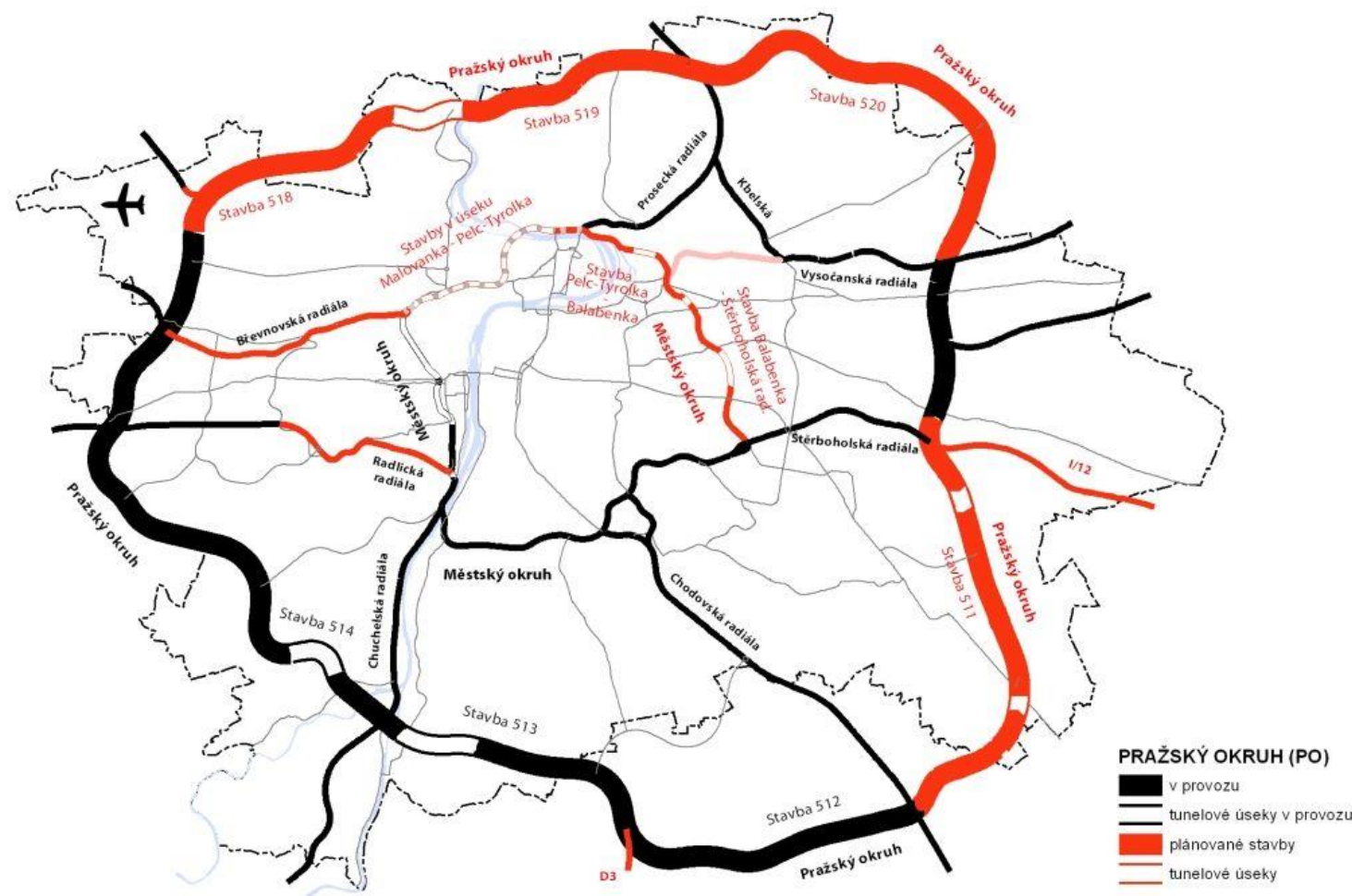


Pražský okruh

- ▶ v kontextu 21. století

Platforma za kvalitní dopravní infrastrukturu, z.s.

Příprava úseků SOKP 518, 519 a 520 je v podstatě na začátku



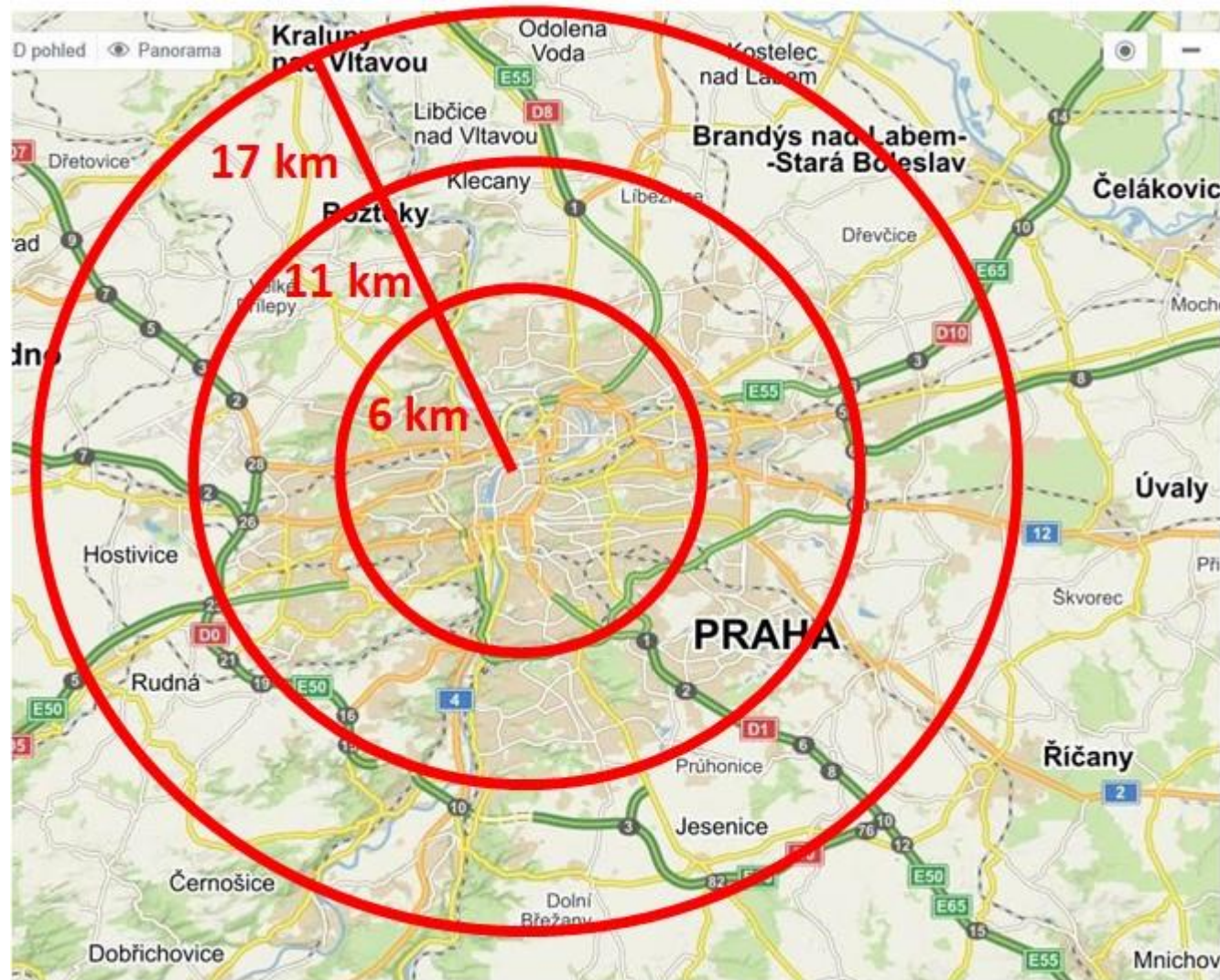
- ▶ SOKP 518 a 519: zjišťovací řízení EIA v září a říjnu 2019, zahájení procesu EIA se očekává v roce 2023

| EIA | ZP | UR | SP | VŘ | ZS | UP |
|------|------|------|------|------|------|------|
| 2023 | 2023 | 2025 | 2025 | 2026 | 2027 | 2030 |

Význam zkratk: EIA: Stanovisko EIA • ZP: Schválení záměru projektu • UR: Vydání územního rozhodnutí • SP: Vydání stavebního povolení • VŘ: Vyhlášení výběrového řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

- ▶ SOKP 511: územní řízení proběhlo v srpnu 2019, Jihočeský kraj rozhoduje o odvolání více než 40 subjektů
- ▶ SOKP 520: zjišťovací řízení EIA říjen 2020 - březen 2021, zahájení procesu EIA se očekává v roce 2023
- ▶ SOKP 510: probíhá územní řízení ke zkapacitnění na 3+3 pruhy, vyžaduje rozsáhlou rekonstrukci

Okruh 6 km, 11 km nebo 17 km od centra



Dálniční okruh Berlína A10 vede daleko od města



Pražský okruh je často prezentován jako „zázračný lék“ na řešení dopravy v pražské aglomeraci

Ale je to skutečně tak?

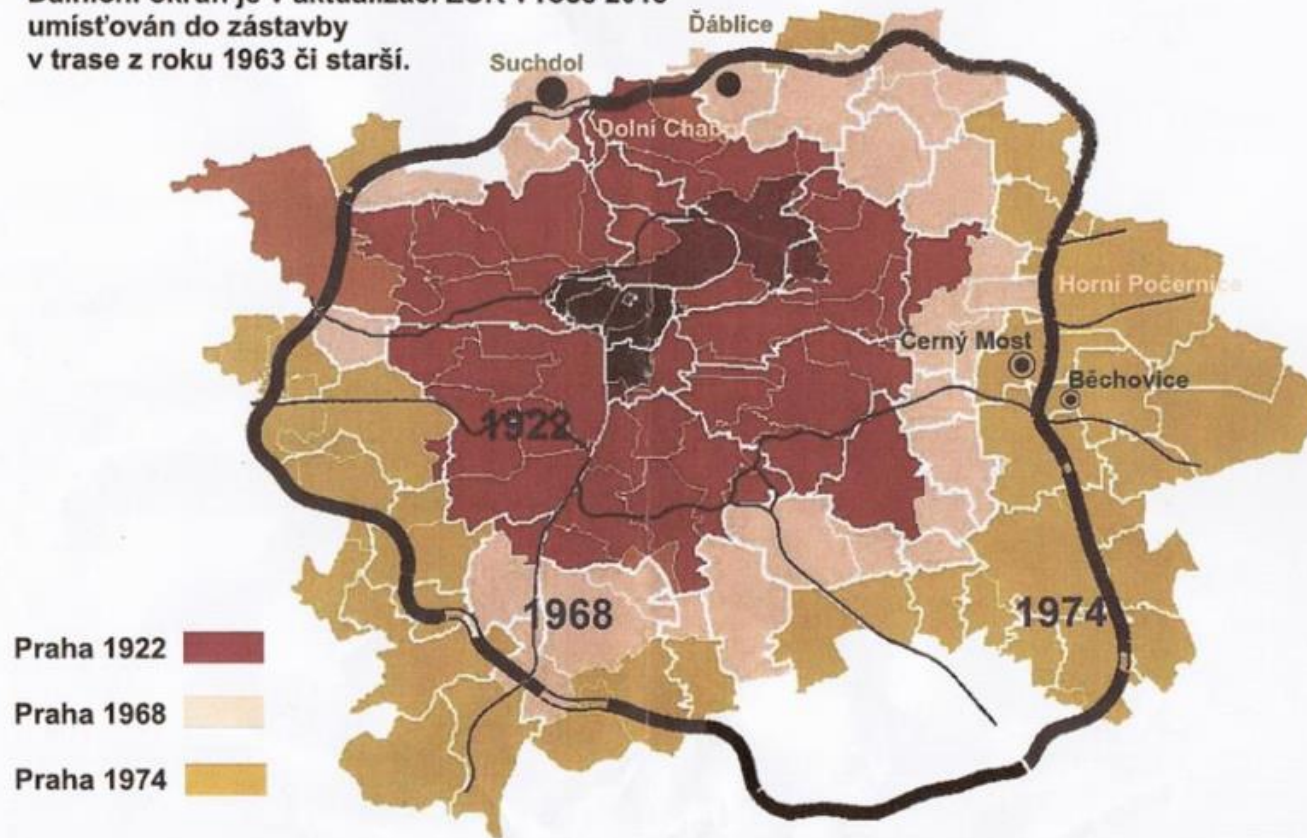
- ▶ Bere ohled na aktuální kontext (demografie, urbanismus, dopravní zátěž a struktura dopravy, ekologie) a budoucí rozvoj?
- ▶ Odvede skutečně tranzitní (nákladní) dopravu z území Prahy v souladu s evropským nařízením o TEN-T?
- ▶ Může plnit funkci dálnice a zároveň místní komunikace, která je mu oficiálně připisována?
- ▶ Povede k poklesu osobní a nákladní automobilové dopravy v pražské aglomeraci?
- ▶ Jaké dopady by měla jeho realizace na dotčené lokality?
- ▶ Je v souladu se strategickými dokumenty a klimatickými závazky ČR a EU?
- ▶ Skutečně neexistují efektivnější, šetrnější, případně levnější alternativy řešení městské a tranzitní dopravy v Praze a Středočeském kraji?



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, suburbanizace
- Přejít 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
- Kumulativní efekt silniční a letecké dopravy

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

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 úrovnových 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):

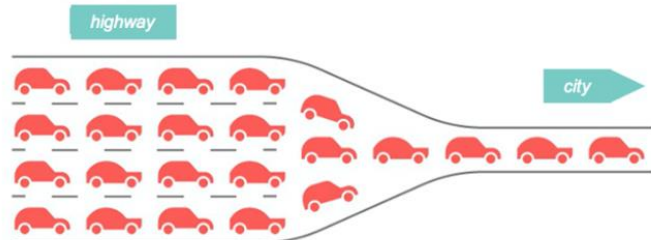
„Silnice vysoké kvality ... (a tedy i SOKP jako součást TEN-T) plní **důležitou úlohu v dálkové nákladní a osobní dopravě**, integrují hlavní městská a hospodářská centra, ... spojují horské, vzdálené, špatně přístupné a okrajové regiony NUTS 2 s centrálními regiony Unie.“

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

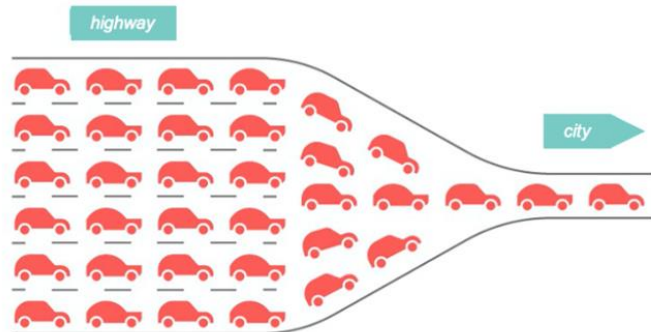
Pražský okruh neřeší efektivně příměstskou a vnitroměstskou dopravu

The Bottleneck

If this is your problem...



...then this **isn't** your solution



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.

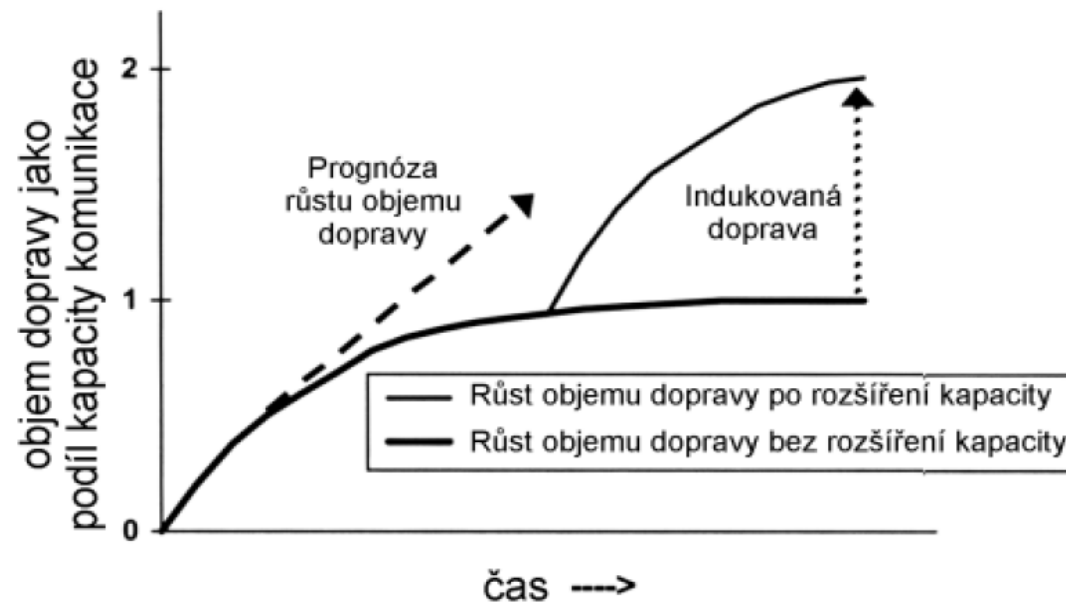
SOKP přivede tranzitní (nákladní) dopravu do pražských městských částí a usnadní dojíždění autem do Prahy, což povede k zatížení navazujících komunikací a záboru ploch pro parkování ve městě.

Realizace SOKP dle ZÚR by vedla k výraznému nárůstu automobilové 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)



Šestiproudá dálnice skrz Prahu vyvolá silnou dopravní indukci

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

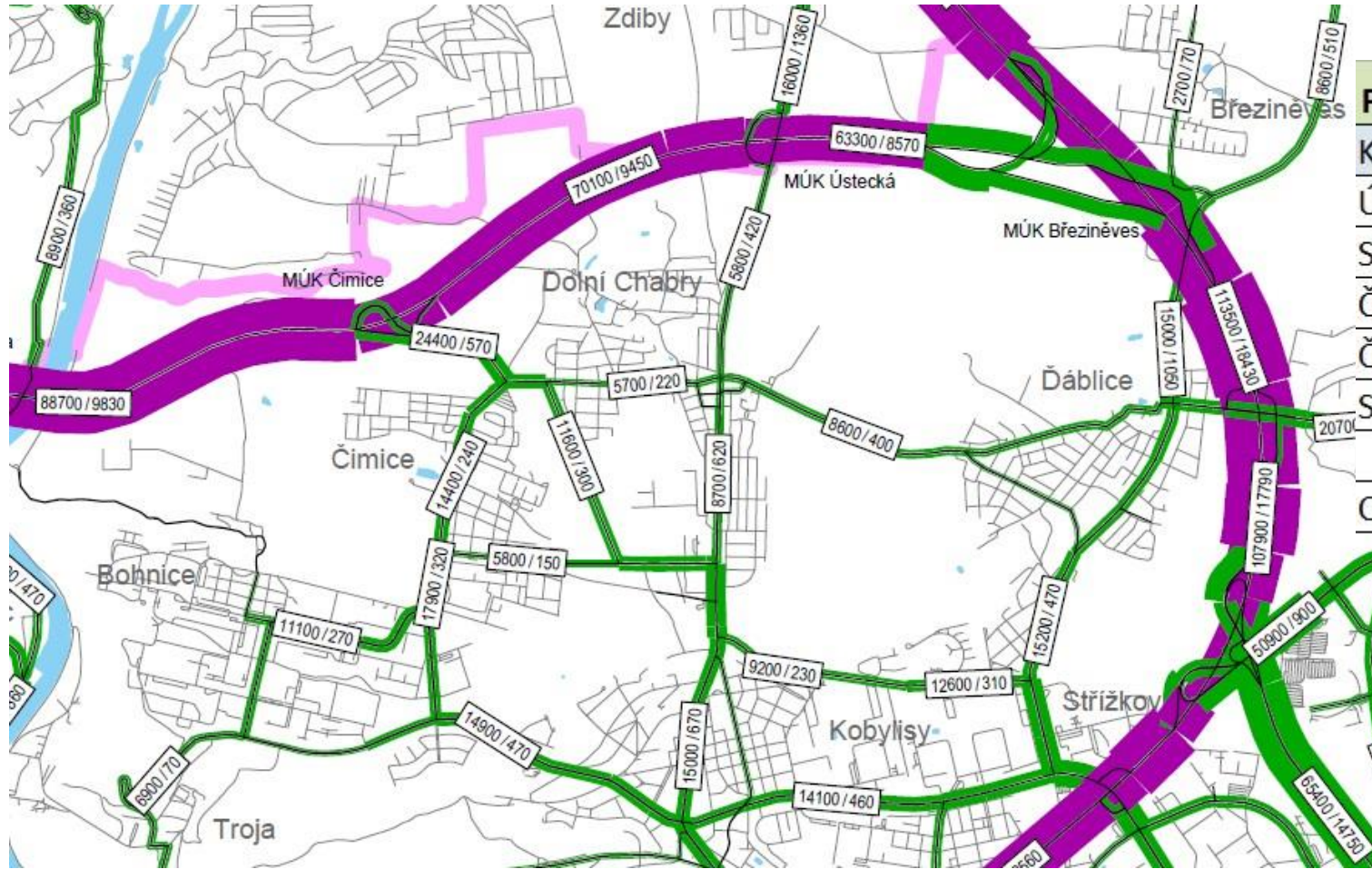
Posted on [May 19, 2020](#)



„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

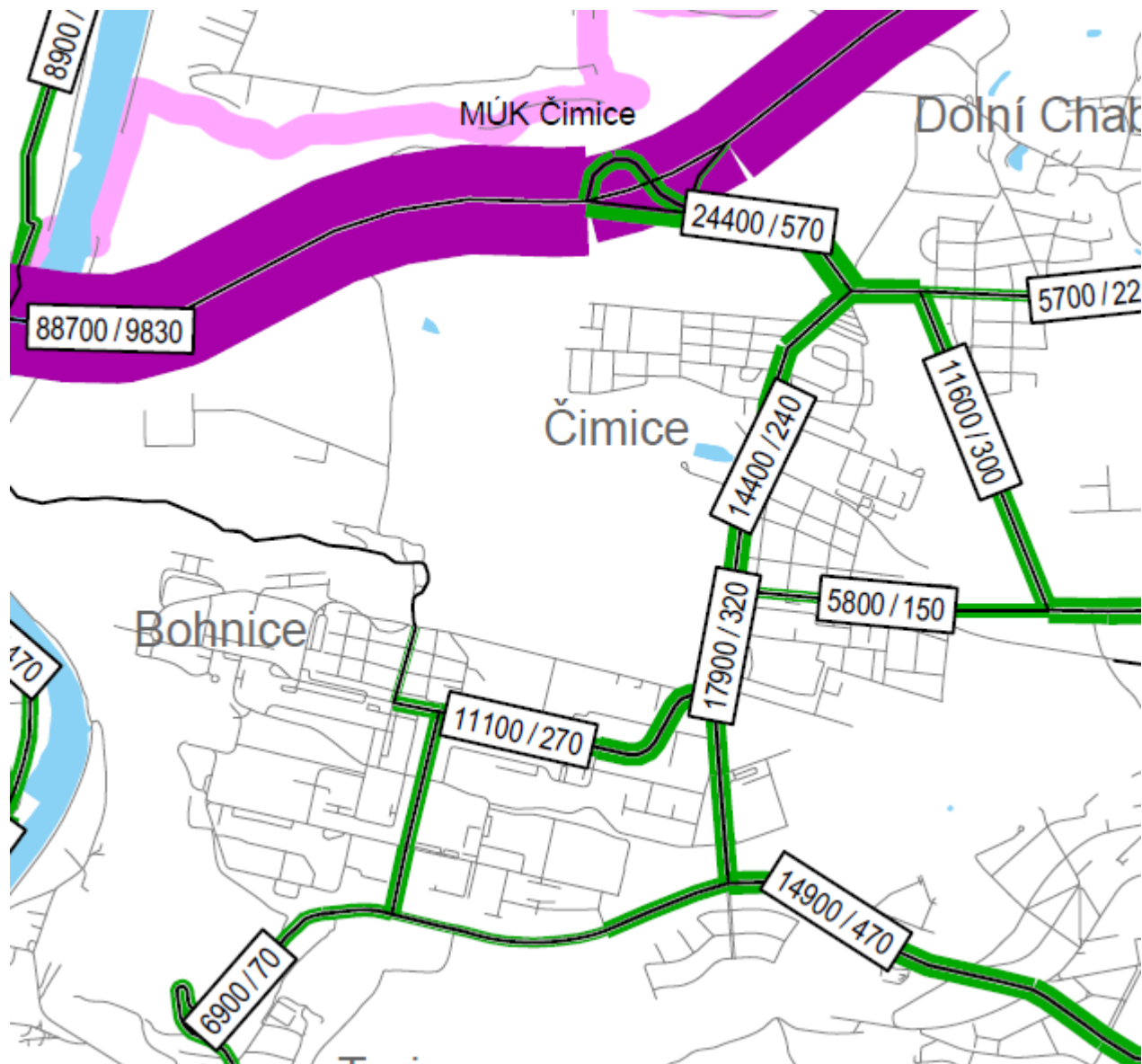
Obrovský nárůst dopravy na severu Prahy



Počet vozidel za 24 hodin na území Dolních Chaběr

| Komunikace | 2030 bez SOKP | 2030 s SOKP |
|------------------|---------------|----------------|
| Ústecká | 17 900 | 8 700 |
| Spořická | 5 800 | 5 700 |
| Čimický přivaděč | 0 | 24 400 |
| Čimický sběrač | 0 | 11 600 |
| SOKP | 0 | 70 100 |
| Celkem | 23 700 | 120 500 |

Obrovský nárůst dopravy v oblasti Čimic a Bohnic



Varianta s SOKP - bez SOKP 2030

Pražský okruh (MÚK Rybářka - MÚK Čimice)
+ 88 700 vozidel denně

Čimický přivaděč + 24 440

Čimický sběrač + 11 600

Čimická (Spořická - K Ládví) + 9200 / **176%**

Čimická (K Ládví - Lodžská) + 4200 / **31%**

Lodžská + 2300 / **26 %**

V ulici V Holešovičkách by došlo pouze k mírnému poklesu z 85 400 na 76 500 vozidel denně, tj. cca 10%

Na Praze 6 dojde ke zhoršení dopravy vlivem nových radiál a přivaděčů a dopravní indukce



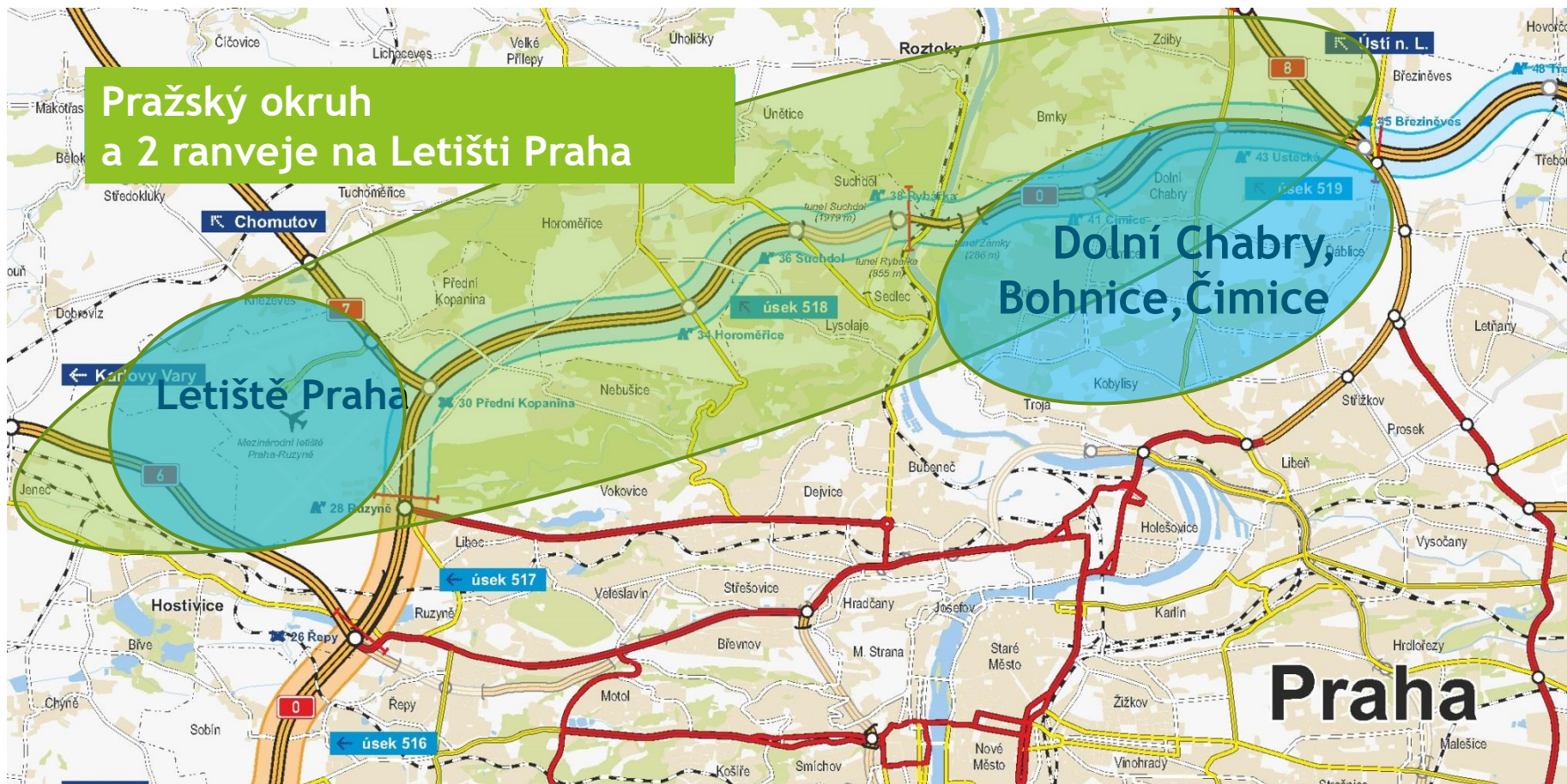
SOKP 518 a 519 neuleví dopravě v Dejvicích, spíš naopak

| Počet vozidel za den na vybraných komunikacích v oblasti Vítězného náměstí | | | | |
|--|-------|------------|-------------|------------------------|
| Komunikace | 2017 | 2021 + KES | 2040 + SOKP | Rozdíl 2040 - 2017 v % |
| Jugoparty (Šolínova - VN) | 16000 | 17200 | 20600 | 28,8 |
| Svatovítská I (VN - Kafkova) | 23100 | 22000 | 29900 | 29,4 |
| Svatovítská II (KES - Blanka) | 31400 | 48100 | 50200 | 59,9 |
| Terronská (Zelená - Roosveltova) | 8300 | 9500 | 10800 | 30,1 |
| Studentská (Bechyňova - Technická) | 5900 | 6300 | 5900 | 0,0 |
| Evropská (Gymnasijní - Kolejní) | 31400 | 38200 | 27700 | -11,8 |

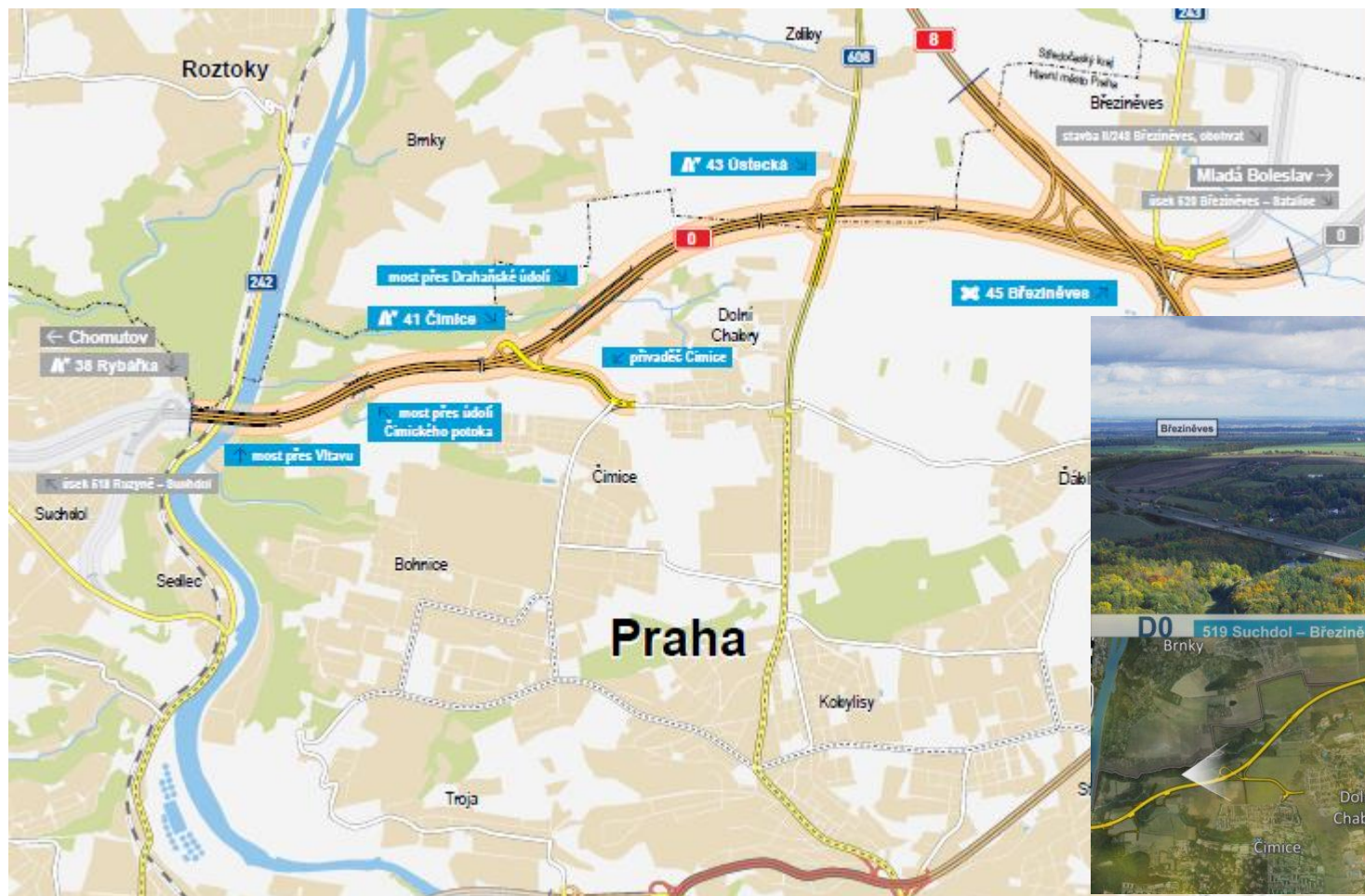
2040+: na Evropské se projeví pozitivně zprovoznění železnice Praha - Letiště - Kladno

V ulici Patočkova by došlo pouze k mírnému poklesu z 35 100 na 32 400 vozidel denně, tj. cca 8%

Vznikne na severu Prahy jeden z nejvytíženějších dopravních koridorů ve střední Evropě?



SOKP 519: Suchdol - Březiněves



- Prochází skrz rezidenční a rekreační oblasti Suchdola, Prahy 8 a Dolních Chaběr
- a chráněné přírodní památky: Roztocký háj, Sedlecké skály, Kaňon Vltavy u Sedlce (Natura 2000), Přírodní park Draháň - Trója, PP Zámky

Vizualizace úseků SOKP 518 a 519

Drahaňské
údolí

PP
Čimické
údolí

PP Zámky

PR Roztocký háj

PP Sedlecké skály

PP Bohnické údolí

Kaňon Vltavy u Sedlce
EVL NATURA 2000

Přírodní park pro lidi nebo pro kamiony?



- ▶ V letech 2001-2002 probíhal proces EIA, kde se posuzovalo 5 variant
- ▶ Mnoho institucí se vyjádřilo kriticky k této stavbě a doporučilo alternativní varianty
- ▶ Česká inspekce životního prostředí označila jižní variantu jako nejhorší a nepřijatelnou
- ▶ Stanovisko MŽP doporučilo tzv. severní variantu, zatímco varianta skrz Prahu byla připuštěna pouze jako krajní řešení

Stanovisko odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy ze dne 30.1.2019", které bylo přílohou zjišťovacího řízení EIA: "...Nelze vyloučit, že uvedený záměr může mít významný vliv na předmět ochrany uvedené EVL."

SOKP 519: výstavba 17 mostních objektů včetně 3 velkých mostů



- ▶ **Most přes Vltavu:**
dlouhý 572 m
vysoký 83,1 m
- ▶ **Most přes Čimické údolí:**
dlouhý 140,5 m
vysoký 29,3 m
- ▶ **Most přes Dražanské údolí:**
dlouhý 674,23 m
vysoký 36,5 m

Negativní vliv stavebních prací na okolní rezidenční zástavbu a přírodu

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

- ▶ **Strategický rámec ČR**: omezení tempa suburbanizace, snižování dojížd'ky autem, omezení emisí CO2
x prohloubí problém suburbanizace, usnadní dojížd'ku autem, povede ke zvýšení emisí CO2
- ▶ **Strategický plán hl. města Prahy**: město krátkých vzdáleností, podpora šetrné dopravy, rozvoj příměstské krajiny x dálnice nenaplnuje koncept města krátkých vzdáleností, ohrožuje konkurenceschopnost šetrné dopravy a likviduje příměstskou krajinu zejména na severu Prahy
- ▶ **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
- ▶ **Klimatický plán hl. města Prahy**: snižování intenzity automobilové dopravy, snížení emisí CO2 o 45% do roku 2030 x zvyšování intenzity automobilové dopravy, zvýšení emisí CO2
- ▶ **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

I/16 Slaný - Velvary nahrazuje severní část Pražského okruhu



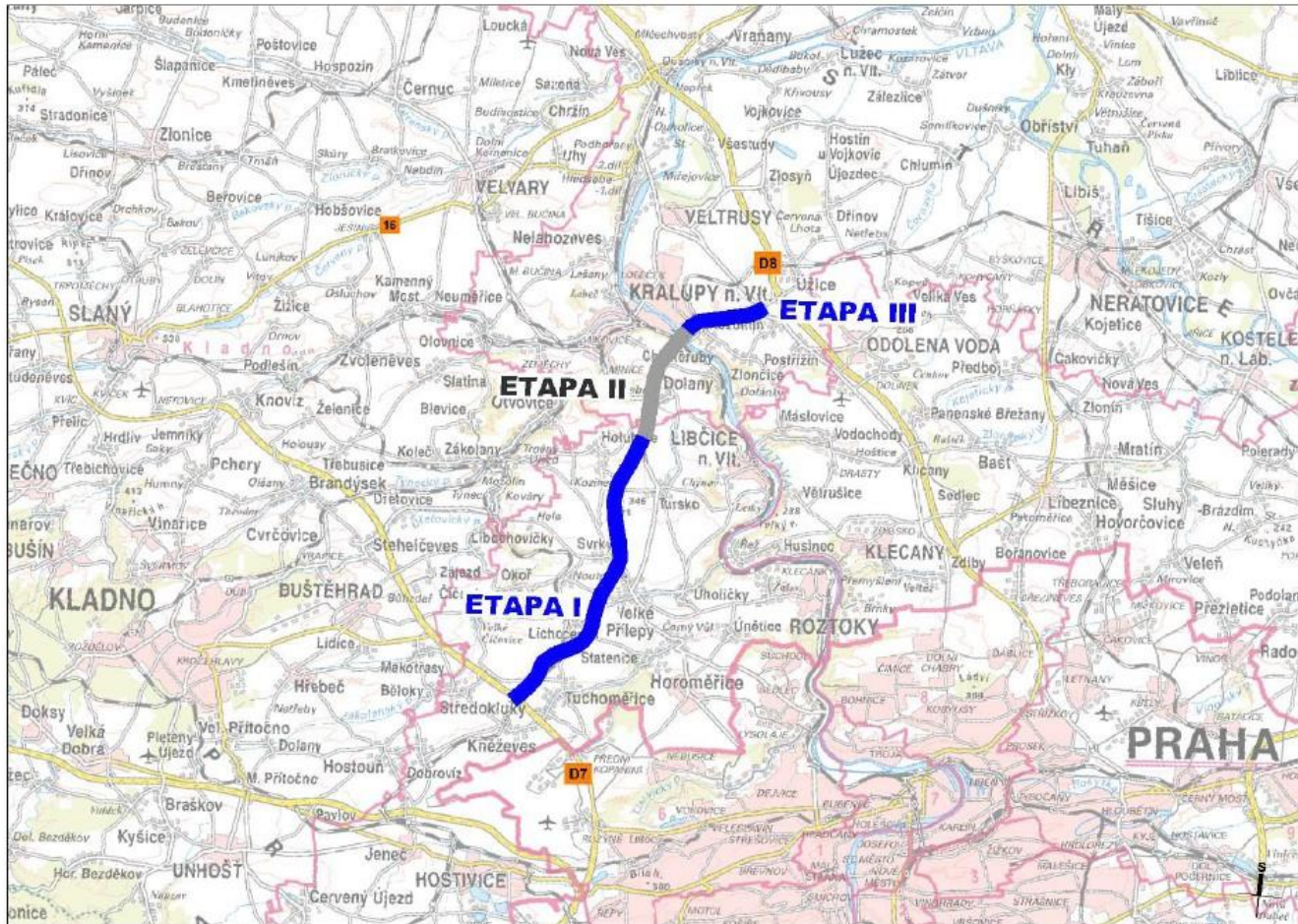
- Stavba zahájena: 12/2017
- Uvedení do provozu: 9/ 2020
- Délka trasy: 12,8 km
- Stavební náklady: cca 747 mil. bez DPH

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.



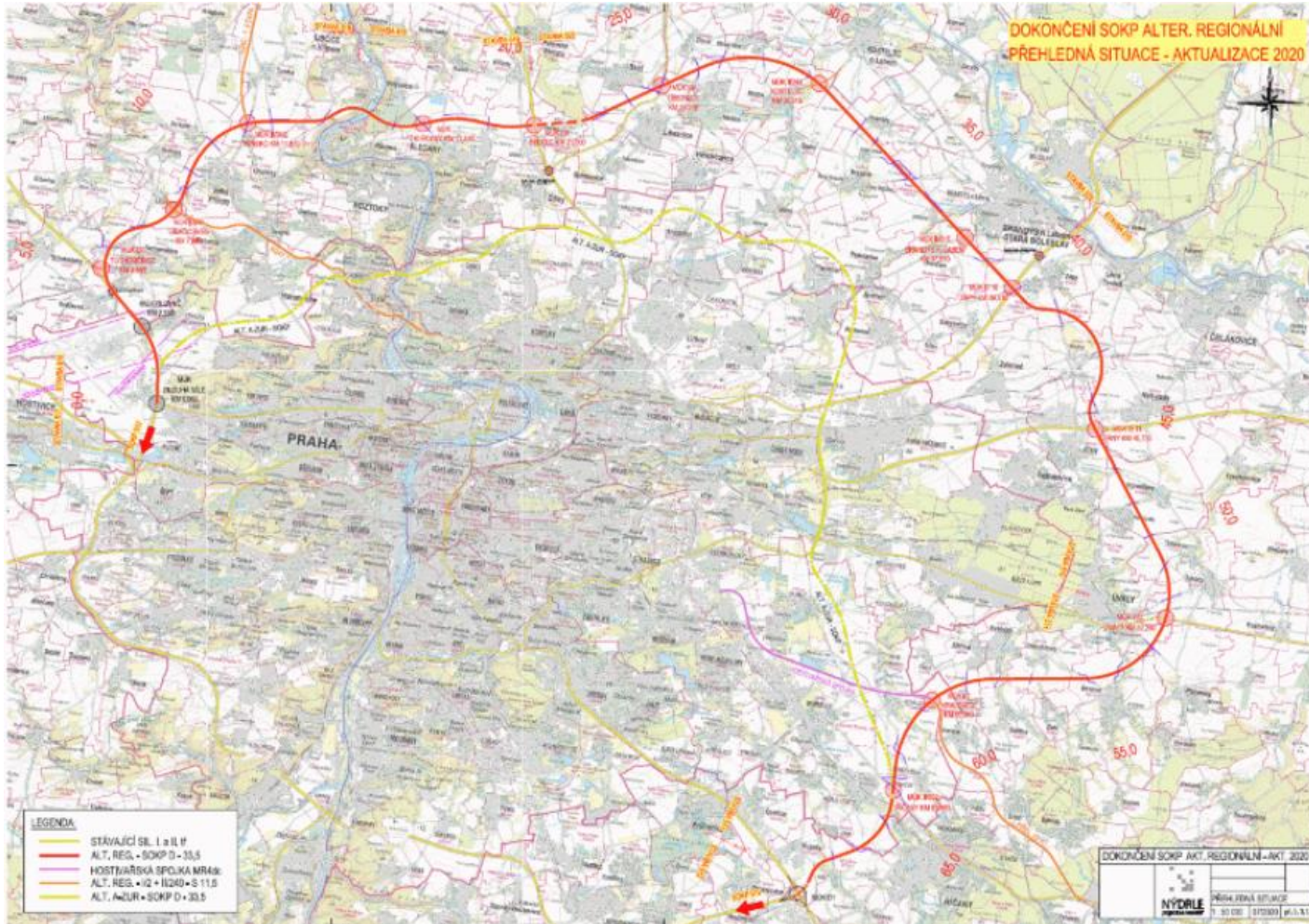
Přeložka II/240, propojka D7 - D8

Obr. 1 Situace širších vztahů



- „Aglomerační 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.“
- Etapa I a III: souhlasné stanovisko EIA, příprava dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR)
- Etapa II: archeologický průzkum, projektová dokumentace pro provádění stavby
- Stavba bude realizována jako celek

Regionální okruh



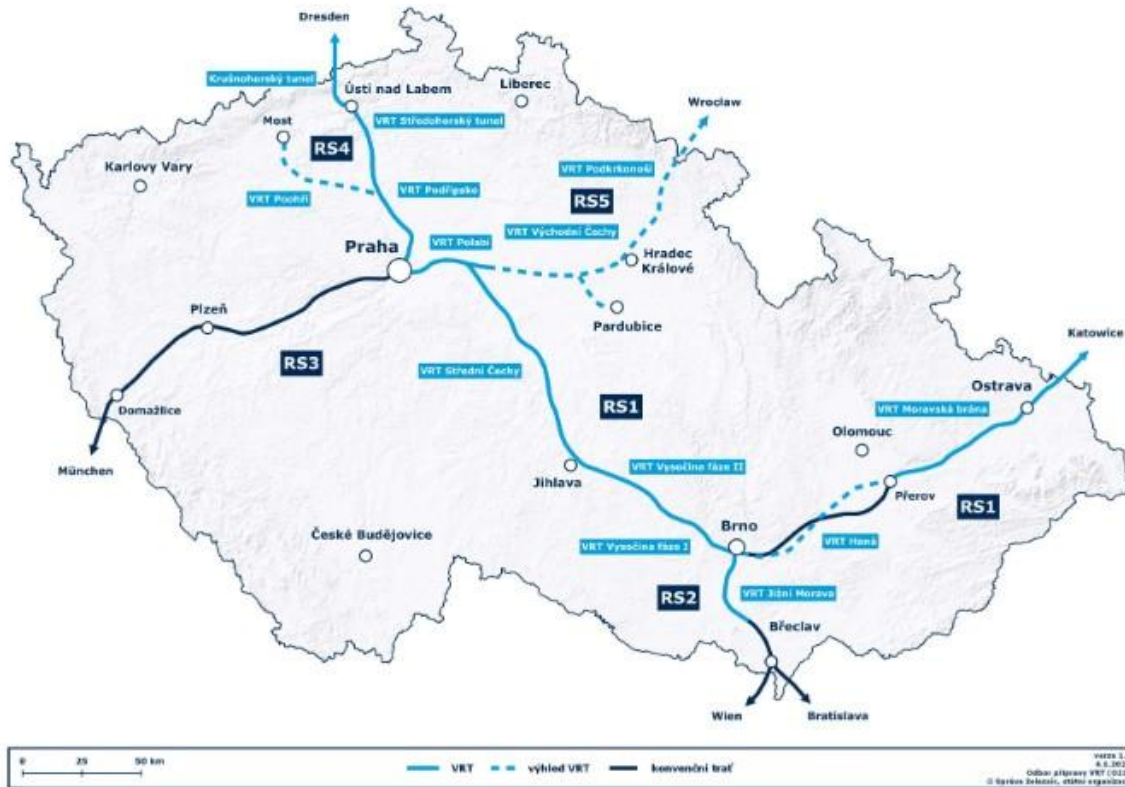
- Respektuje platné územní plány obcí (nejsou střety se stávající ani plánovanou zástavbou)
- Technické řešení zajišťuje dostatečnou ochranu obyvatel před negativními vlivy dopravy
- Odvádí nákladní tranzitní dopravu mimo území Prahy
- Je v souladu s evropskou legislativou TEN-T
- Vede územím s mnohem nižší hustotou obyvatel
- Investiční náklady mohou být výrazně nižší díky nižší technické náročnosti a nižším cenám pozemků

Některé obce si v roce 2020 nechaly zpracovat studii proveditelnosti tzv. regionální varianty

Železnice jako alternativa pro dálkovou osobní a nákladní dopravu

Rozvoj vysokorychlostních tratí a modernizace železničních koridorů

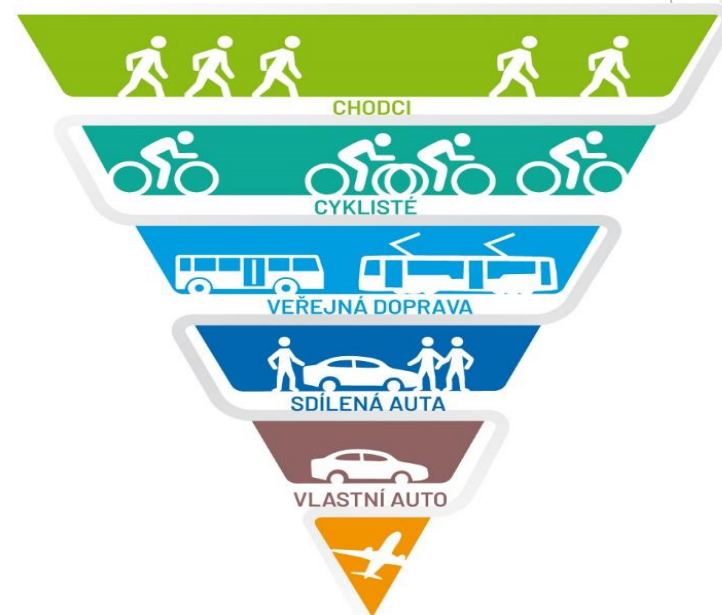
Přesun části nákladní dopravy na železnici



Cíl evropské dopravní politiky - převedení 30% současné silniční nákladní dopravy nad 300km v EU na železniční nebo vodní dopravu.

Koncepce městské a aktivní mobility 2021- 2030

Základní vizí je nastavení trendu pro dosažení lepší dělby přepravní práce v počtu cest mezi jednotlivými druhy dopravy do roku 2030



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.

Řešení městské dopravy

Snižování poptávky po dopravě

- ▶ 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)

15-minutové město



MICHAEL

Řešení městské dopravy

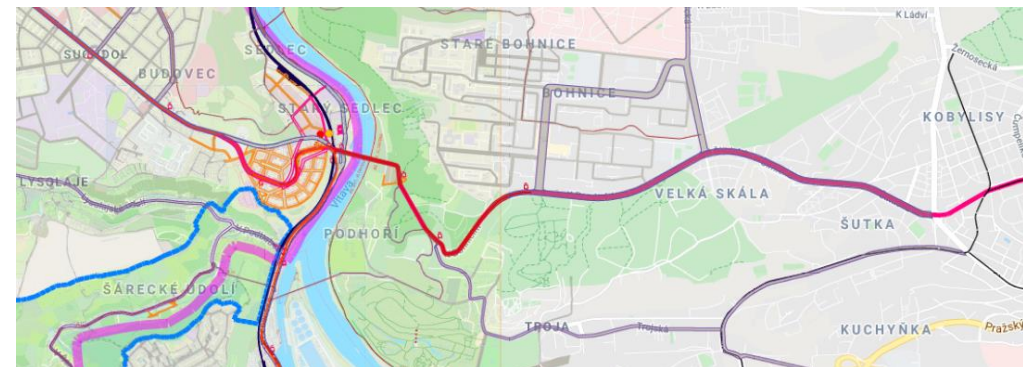
Podpora veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy a sdílené mobility

- ▶ Rozvoj příměstské železnice
- ▶ Posílení regionálních autobusových linek
- ▶ Tramvajové tratě
- ▶ Vyhrazené pruhy pro MHD
- ▶ P+R parkoviště na okraji Prahy a u železničních stanic v Stč kraji
- ▶ Cyklostezky, úschovny kol
- ▶ Carsharing, Carpooling,
- ▶ Poptávková doprava

Železnice Praha - Letiště - Kladno

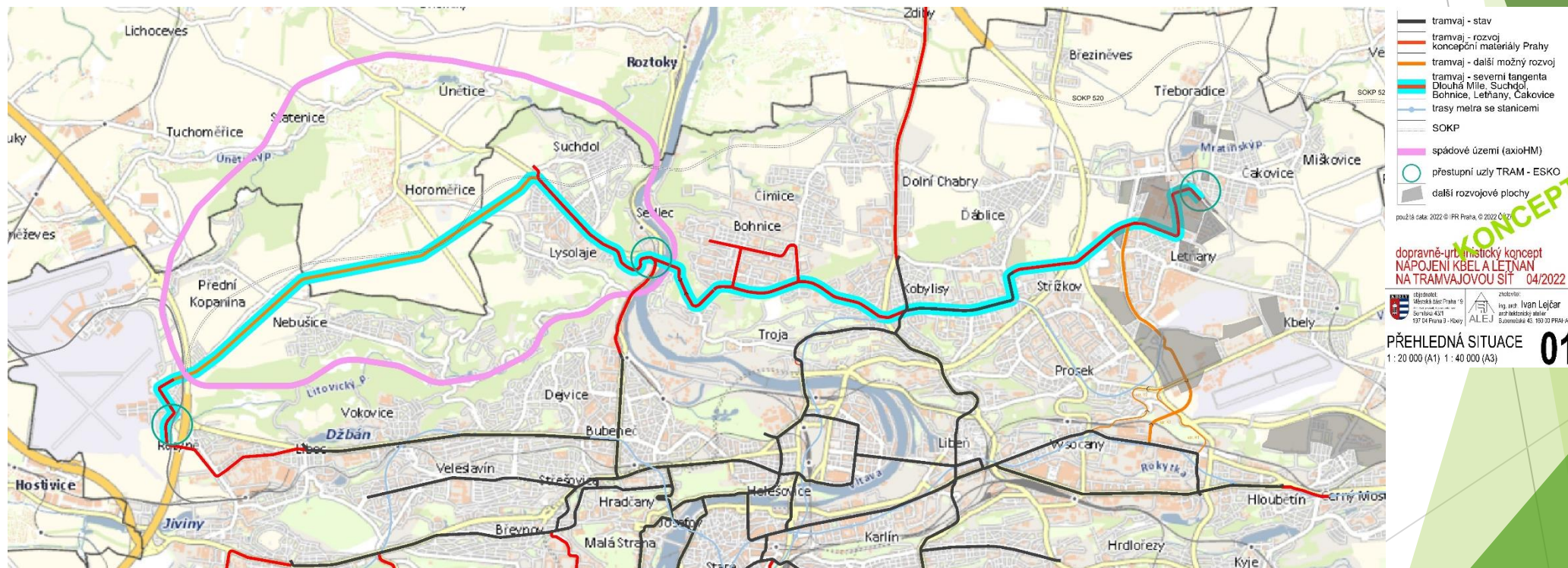


Městský most pro všechny druhy dopravy: Suchdol - Bohnice - Kobylisy



Severní tramvajová tangenta

Ruzyně - Nebušice - Horoměřice - Suchdol - Bohnice - Kobylisy - Letňany - Čakovice



Závěr

- ▶ Pražský okruh dle ZÚR nebere ohled na aktuální kontext a budoucí rozvoj Prahy a Středočeského kraje
- ▶ V případě realizace Pražského okruhu dle ZÚR tranzit (zejména nákladní) z celé ČR a střední Evropy pojedě přes Prahu v rozporu s evropským nařízením TEN-T
- ▶ Pražský okruh dle ZÚR nemůže zároveň plnit funkci dálnice a místní komunikace a neřeší efektivně příměstskou a vnitroměstskou dopravu
- ▶ Povede k obrovskému nárůstu osobní a nákladní automobilové dopravy v pražské aglomeraci
- ▶ Bude mít velmi negativní dopady na dopravní situaci, životní prostředí a zdraví obyvatel v dotčených lokalitách
- ▶ Je v rozporu se strategickými dokumenty a klimatickými závazky ČR a EU
- ▶ 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: územní plánování a rozvoj zaměřený na snižování poptávky po mobilitě, podpora veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy a sdílené mobility
- ▶ Tranzitní doprava má několik řešení: propojky D7 - D8 (nově vybudovaná silnice I/16 Velvary - Slaný, přeložka silnice II/240 s jižním obchvatem Kralup), regionální okruh (tzv. severní varianta), rozvoj vysokorychlostních tratí a modernizace železničních koridorů, přesun části nákladní dopravy na železnici

Je zapotřebí provést komplexní posouzení dopravního řešení pro Prahu a Středočeský kraj s ohledem na aktuální kontext a udržitelný a vyvážený rozvoj regionu.

Dálniční okruh skrz Prahu nevyřeší dopravní problémy Prahy, spíš zhorší!

**Proč prostavět desítky miliard,
když to Praze nepomůže?**

Děkuji za pozornost!

www.rozumnadoprava.cz

info@rozumnadoprava.cz

www.facebook.com/rozumnadoprava