

# Středočeská D3 v kontextu udržitelného rozvoje



# Skutečně hrozí zhroucení dopravy na I/3, D1 do Prahy a v Posázaví?

**Ministerstvo dopravy i ředitelství dálnic ujasnili, jak je výstavba D3 potřebná**

*Ministr dopravy Martin Kupka a ředitel ŘSD Radek Mátl „se shodují, že výstavba středočeské části D3 je nezbytná: kdyby k tomu nedošlo, znamenalo by to nejen zhroucení dopravy na nynější silnici I/3 od Miličína přes Olbramovice a Benešov až k nájezdu na dálnici D1 u Mirošovic (byť i rozšířené a upravené), a vlastně pak i na této dálnici ve směru na Prahu; kolaps by ale časem nastal i na silnicích druhé a třetí třídy v regionu.“*

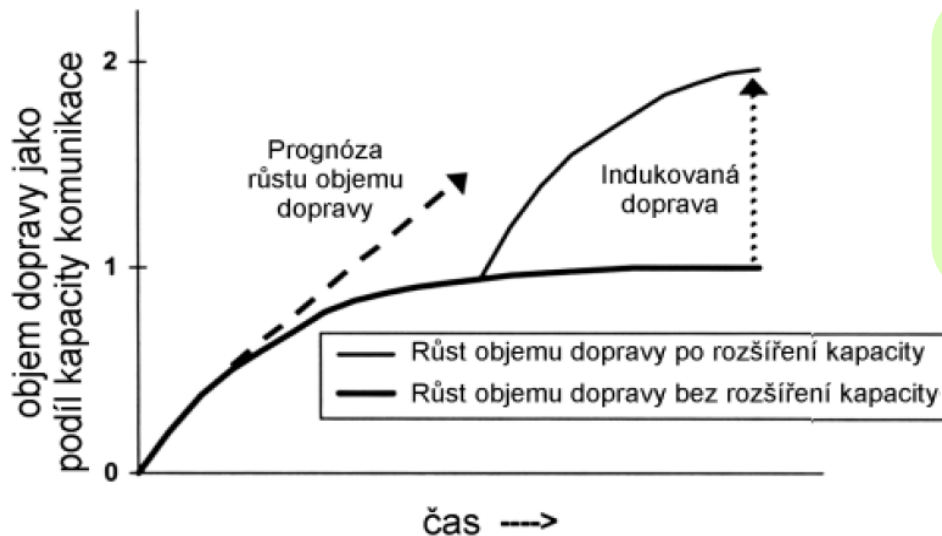
# Prognóza očekávaného nárůstu dopravy je zavádějící a vede k nesprávným rozhodnutím

- Cílem dopravních modelů není správnost prognóz, ale vytvořit uvěřitelný narativ, že je zapotřebí a přínosné více stavět.
- Dopravní modely vyžadují obezřetnost:
  - Často pracují s nepřesnými a neúplnými daty
  - Vychází z předpokladu, že vztahy mezi proměnnými jsou konstantní
  - Mohou být „ohnuty“ tak, aby projekt, který je prosazován, vyšel co nejlépe
  - Málokdy podléhají zpětnému (ex-post) hodnocení
- Nejčastější prognózou je, že stávající kapacita bude nedostatečná pro očekávaný nárůst dopravy
- Přístup „předpovědět a přizpůsobit“ byl typický pro 40. až 80. léta minulého století, přitom nebyl zohledněn jev dopravní indukce
- V současnosti se využívá tzv. řízení poptávky po dopravě (Transport Demand Management)

# Dopravní indukce: více silnic = více aut

- Dopravní indukce je jev v dopravě, kdy nabídka nové kapacity spojení (například zprovoznění nové dálnice) vyvolá nárůst poptávky po ní. Provoz, který se na nové komunikaci objeví, je nejen doprava přesměrovaná, která na tuto novou trasu přechází z jiné trasy, jiného druhu dopravy nebo jiné denní doby, ale také doprava indukovaná (vyvolaná).
- Rozšířeným mýtem o silniční dopravě je, že více silnic či jejich rozšíření přinese větší rozprostření aut a méně kongescí. Praxe a empirické výzkumy z celého světa ukázaly,<sup>[1]</sup>že po výstavbě následuje chvíle úlevy, silnice se pak ale znovu naplní a více lidí nasedne do aut.

Graf 1: Dopravní indukce (Litman 1998)



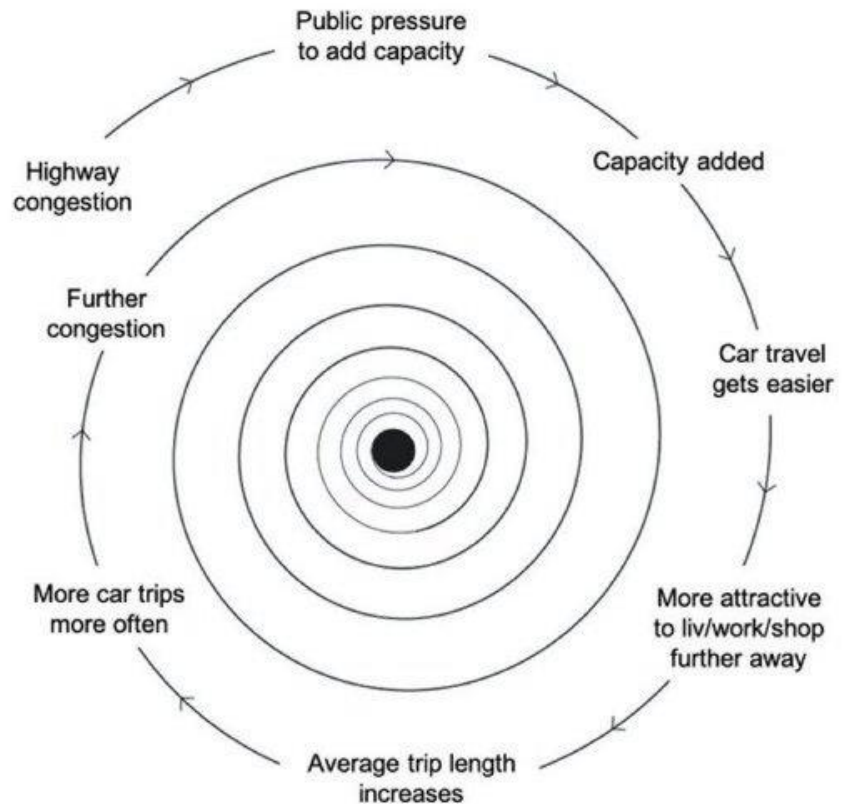
**„Bojovat proti dopravní zácpě rozšiřováním silnic je to samé jako bojovat proti obezitě širšíma kalhotama.“**

Lewis Mumford, urbanista

# Černá díra dálničních investic

- Zácpy
- Tlak na rozšíření kapacity
- Přidání kapacity
- Usnadnění cest autem
- Zvýší se atraktivita bydlet, pracovat a uspokojovat potřeby ve vzdálenějších lokalitách
- Delší, častější a zbytné cesty autem
- Opět zácpy

## The black hole of highway investment



# 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.

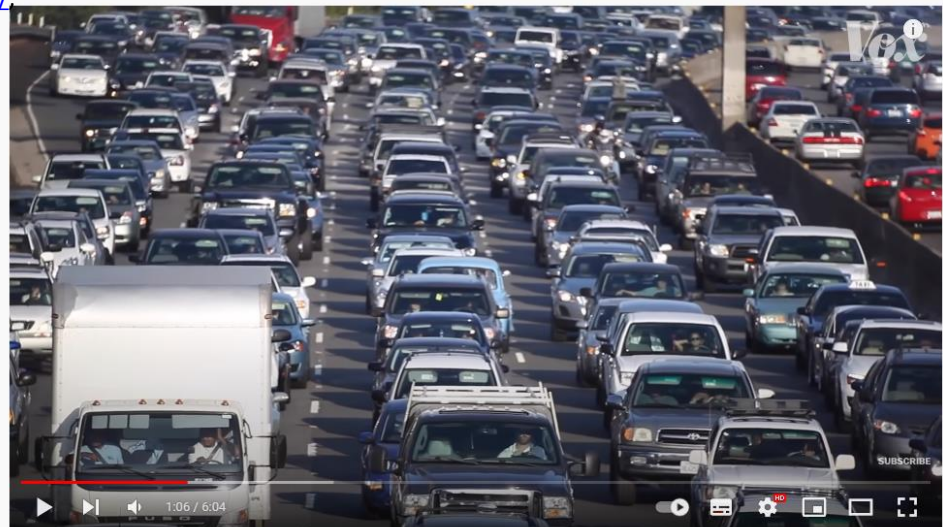
[www.sightline.org/research\\_item/climate-analysis-gge-new-lanes-10-07/](http://www.sightline.org/research_item/climate-analysis-gge-new-lanes-10-07/)

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](https://www.youtube.com/watch?v=2z7o3sRxA5g)

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

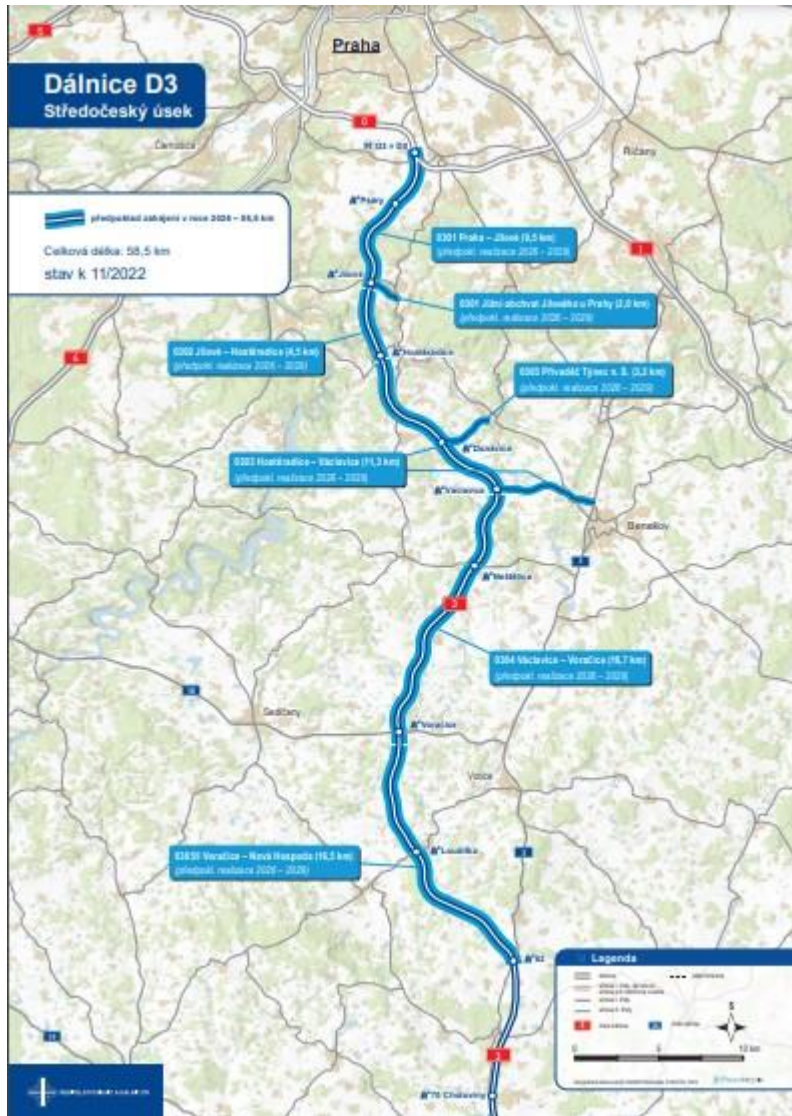


By **Andrew Graham** • 980 CFPL

Posted September 14, 2021 8:41 pm

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

# Středočeská D3 je také hrozbou pro Prahu



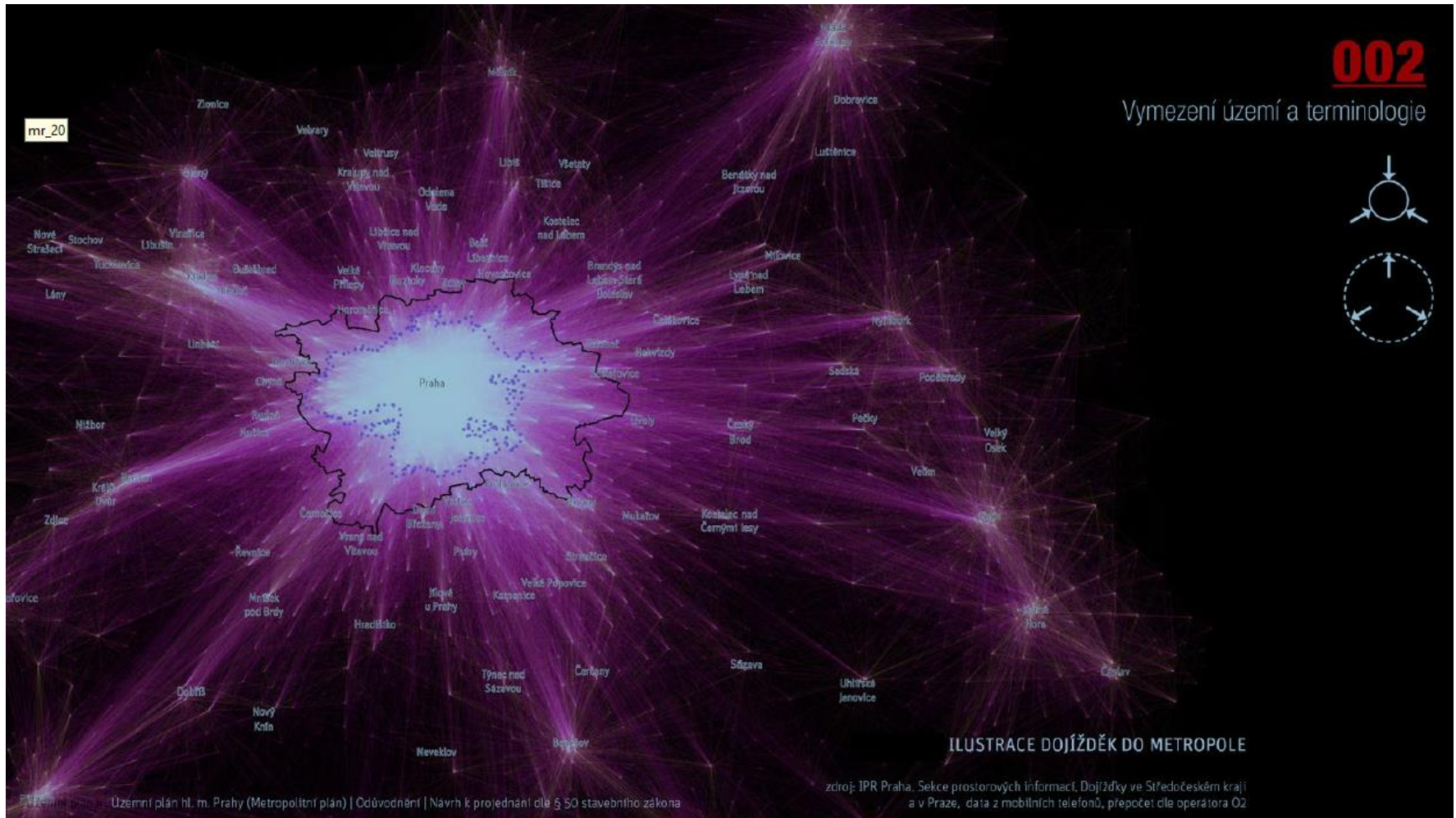
Expanding road capacity in urban areas resulted in urban sprawl, more traffic and more motorists

Posted on [May 19, 2020](#)



Zdroj: <https://nordicroads.com/expanding-road-capacity-urban-areas-resulted-urban-sprawl-traffic-motorists>

# Dojížd'ky do metropole





# Do Prahy ústí 8 dálnic a 3 silnice 1. třídy



- Většina dopravy je cílová
- Podíl tranzitní dopravy na území Prahy činí cca 5%
- Středočeská D3 usnadní dojíždění autem do Prahy
- Zvýhodní IAD oproti VHD
- Prohloubí problém sububurbanizace

**PRAHA NENÍ NAFUKOVACÍ !!**

# Suburbanizace v pražské aglomeraci

- V posledních 20 letech došlo k rozmachu rezidenčních satelitů v okolí Prahy bez odpovídající nabídky občanské vybavenosti a pracovních příležitostí.
- Obyvatelé obcí jsou tak závislí na každodenním dojíždění do Prahy, přičemž podíl cest autem na hranici metropole činí téměř 80%.
- Hlavní město Praha je vystaveno velké dopravní zátěži cestujících za prací, školou, nákupy, lékaři a dalšími cíli.



Zdroj: <https://magazin.aktualne.cz/nocleharny-na-kraji-mesta-obyvatele-sidelnich-kasi-jsou-zavi/r~c2b69e0c358511ed93abac1f6b220ee8/>  
foto Ondřej Besperát

Suburbanizace má negativní dopady na dopravu, životní prostředí a kvalitu života obyvatel a je finančně neudržitelná.

# Cesta z Českých Budějovic do Prahy po modernizaci železničního koridoru



- 1 h 45 min – 2 h



- 2 h 3 min (R 728 Vltava)
- 1 h 42 min (IC 538 Jižní expres)

Středočeská D3 zvýší konkurenceschopnost IAD oproti železnici

# Strategické dokumenty a klimatické závazky ČR a EU

**Státní  
politika  
životního  
prostředí  
České  
republiky  
2030**

s výhledem  
do 2050



**Dopravní politika České republiky pro období  
2021 – 2027 s výhledem do roku 2050**



greenhouse gas emissions in transport by 2050

# Strategické plánování vs. územní plánování

- Kvalitní strategické dokumenty poskytují návod, jak plánovat a spravovat města, obce a kraje za účelem zajištění trvale udržitelného rozvoje
- Územní plánování však bývá v rozporu se strategiemi, což vede k problémům v oblasti územního rozvoje, dopravy, životního prostředí, sociální soudržnosti, atd.
- Nesprávné územní plánování má za následek snižování kvality života obyvatel
- Je důležité, aby politici a úředníci znali strategické dokumenty a aplikovali jejich principy

Je nezbytné koordinovat strategické a územní plánování  
na všech úrovních.

# Státní politika životního prostředí 2030 s výhledem do 2050

- Úkolem SPŽP 2030 je pokračovat v ochraně životního prostředí a klimatu a aktivně se zasadit na národní i mezinárodní úrovni o řešení palčivých problémů a pomoci dosažení Cílů udržitelného rozvoje 2030, Pařížské dohody a dalších mnohostranných environmentálních smluv, jichž je ČR smluvní stranou.
- 1.2 Kvalita ovzduší se zlepšuje
- 1.3 Expozice obyvatel a životního prostředí nebezpečným chemickým látkám se snižuje
- 1.4 Hluková zátěž a světelné znečištění se snižují
- 2.1 Emise skleníkových plynů jsou snižovány
- 3.2 Biologická rozmanitost je zachována
  - Stav přírodních stanovišť se zlepšuje a ochrana druhů je zajištěna
  - Ochrana a péče o nejcennější části přírody a krajiny je zajištěna

Zlepšení kvality ovzduší, snížení expozice nebezpečným látkám, snížení hluku a světelného znečištění, snížení emisí CO<sub>2</sub>, biodiverzita

# Dopravní politika ČR pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050 (1/2)

- **Zásadním tématem je dekarbonizace dopravy**, tedy odstranění závislosti dopravy na spotřebě fosilních paliv, její převedení na bezemisní a nízkoemisní...
- **Cílem je rozvíjet dopravu**, nikoliv v její současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž **v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě**.
- Klíčovým strategickým cílem je **udržitelná mobilita**, která zahrnuje specifické cíle a opatření např.
  - Ovlivňování mobility: předcházení vzniku potřeb po mobilitě
  - Multimodální přístup: výhody z pohledu životního prostředí, udržitelného rozvoje, veřejného zdraví a ekonomiky (nákladů); důraz na mezioborovou spolupráci i na potlačování mezioborových externalit.
  - Optimalizace jednotlivých druhů dopravy: alternativní pohony, elektromobilita, zlepšování podmínek pro bezemisní dopravu, další vlivy na životní prostředí

Předcházení vzniku potřeb po mobilitě, výhody multimodálního přístupu, snižování dopadů na životní prostředí

# Dopravní politika ČR pro léta 2021-2027 s výhledem do roku 2050 (2/2)

*„Zejména v případě rozvoje silniční a dálniční sítě je nutné zohlednit skutečnost, že **efektivita těchto staveb nemůže být posuzována jen z pohledu ekonomického**, ale rovněž z pohledu, podle kterého **nadměrné zábory pozemků vedou ke snižování retenční schopnosti krajiny** s negativními dopady na zásobování obyvatel vodou, s dopadem na půdní vlhkost v zemědělství a lesnictví a v neposlední řadě se zvyšováním rizik povodňových událostí. Zároveň může docházet také k **záboru přírodně hodnotných ploch**. Na silniční a dálniční síti je zatím stále nedostatečný rozvoj technologií ITS a C-ITS, které umožňují rovněž optimalizovat kapacitu, a proto bývá často snaha upřednostňovat výstavbu dalších kapacit, ať už nových paralelních komunikací, nebo rozšiřovat stávající, obojí s dopadem na další zábor pozemků.“*

Rozvoj silniční a dálniční sítě povede k nárůstu dopravních výkonů a zvýšení konkurenceschopnosti energeticky a prostorově nejnáročnějšího druhu dopravy.



# Strategický rámec ČR 2030

- Je ale vhodné činit kroky, které **nebudou významně zvyšovat objemy tranzitní silniční nákladní dopravy**, a to s ohledem na vysoké externality spojené s jejím provozem.
- V oblasti železniční dopravy je naopak **vhodné roli železniční infrastruktury z hlediska tranzitu posilovat**, a to jak modernizací nákladních železničních koridorů, tak výstavbou vysokorychlostních železnic.
- Hlavní výzva proto spočívá v **omezení tempa suburbanizace, učinění již vzniklých a dále vznikajících suburbií udržitelnými a funkčními** součástmi území a ve snižování doprovodných negativních jevů jako například růstu dojíždění za prací a zvýšené dopravní zátěže.
- Bude třeba také rozvíjet síť veřejných služeb v území a meziobecní spolupráci, **podporovat bezemisní dopravu**, zajistit opětovné využívání brownfieldů a reurbanizaci městských center, omezit emise skleníkových plynů...

Posílení role železniční dopravy, omezování suburbanizace,  
podpora bezemisní dopravy

# Zelená dohoda pro Evropu

- Změna klimatu a zhoršování životního prostředí představují pro Evropu a celý svět existenciální hrozbu.
- K překonání těchto výzev vznikla Zelená dohoda pro Evropu, která má Unii transformovat na moderní, konkurenceschopnou ekonomiku, jež účinně využívá zdroje.
- EU se chce do roku 2050 stát klimaticky neutrálním kontinentem.
- Za tímto účelem Komise předložila návrh evropského právního rámce pro klima, čímž má tento politický závazek získat právní závaznost.
- Negativní externalita dopravy: emise CO<sub>2</sub> a škodlivých látek, hluk, nehody, zácpy... - 97% externích nákladů tvoří silniční doprava
- 25% celkových emisí skleníkových plynů EU pochází z dopravy
- Udržitelná doprava:
  - snižování závislosti na fosilních palivech
  - podpora alternativních druhů dopravy
  - poplatky a daně zohledňující negativní externalita dopravy

**V sektoru dopravy je cílem snížení emisí skleníkových plynů v EU o 90 % do roku 2050**

# Evropská strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu

- Zdaleka nejzávažnějším úkolem, který stojí před odvětvím dopravy, je **výrazně snížit emise a dosáhnout vyšší udržitelnosti**.
- Za tímto účelem je třeba použít všechny politické nástroje:
  - **opatření k výraznému snížení současné závislosti na fosilních palivech** (nahrazením stávajících vozových parků a flotil dopravními prostředky s nízkými a nulovými emisemi a posílením využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv);
  - **rozhodná opatření k přesunu větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy** (zejména zvýšení počtu cestujících po železnici a dojíždějících veřejnou dopravou a aktivními způsoby dopravy, jakož i přesunutí značného množství nákladu na železnici, vnitrozemské vodní cesty a pobřežní námořní přepravu) a
  - **internalizace externích nákladů** (prováděním zásad „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“, zejména prostřednictvím mechanismů stanovení cen uhlíku a zpoplatnění infrastruktury.)

Dekarbonizace, výrazný přesun k udržitelnějším druhům dopravy,  
internalizace externích nákladů

# Středočeská D3

## je v rozporu se strategickými dokumenty a klimatickými závazky ČR a EU

- **Státní politika životního prostředí**: zlepšení kvality ovzduší, snížení expozice nebezpečným látkám, snížení hluku a světelného znečištění, snížení emisí CO<sub>2</sub>, zachování biologické rozmanitosti **x zhoršení kvality ovzduší v důsledku celkového nárůstu silniční dopravy, zvýšení expozice nebezpečným látkám, zvýšení hluku a světelného znečištění, zvýšení emisí CO<sub>2</sub>, úbytek biologické rozmanitosti**
- **Dopravní politika ČR**: rozvoj dopravy v energeticky nenáročné a environmentálně šetrné podobě **x rozvoj dopravy v energeticky nejnáročnější a environmentálně nejškodlivější podobě**
- **Strategický rámec ČR**: posílení role železniční dopravy, omezení tempa suburbanizace, snížení emisí CO<sub>2</sub> **x zvýší konkurenceschopnost silniční dopravy, prohloubí problém suburbanizace, povede ke zvýšení emisí CO<sub>2</sub>**
- **Zelená dohoda pro Evropu**: snižování závislosti na fosilních palivech, podpora udržitelných druhů dopravy, snížení emisí CO<sub>2</sub> z dopravy o 90% do roku 2050 **x zvýšení závislosti na fosilních palivech, prosazování nejvíce znečišťující, nejdražší a pro zdraví nejhorší formy dopravy, zvýšení emisí CO<sub>2</sub>**
- **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**

# Budeme pokračovat jako dosud? Nebo změníme přístup?

- Více silnic, více aut, delší a častější cesty, další rozrůstání rezidenčních satelitů, více skladů a obchodních center, větší závislost na automobilové dopravě?

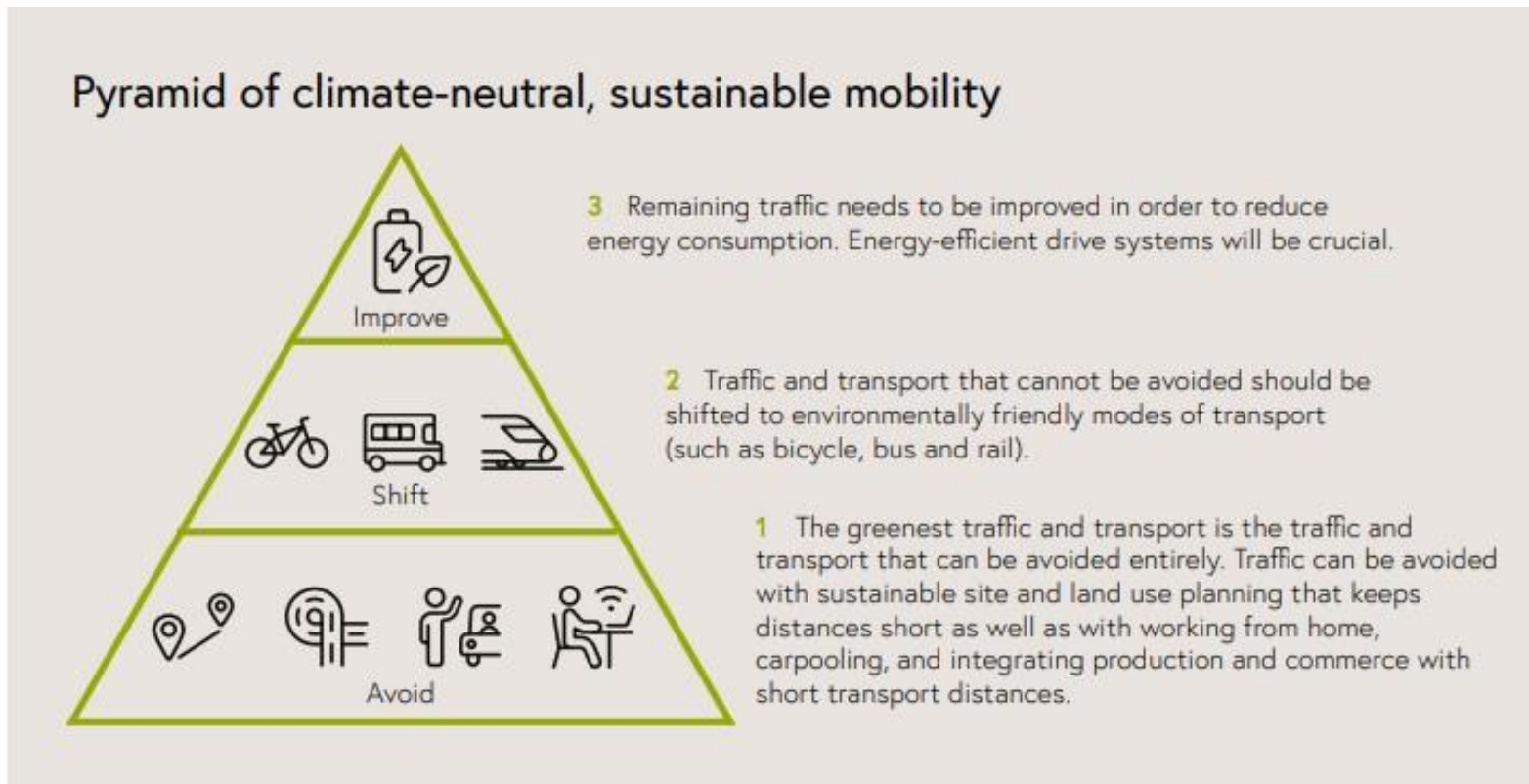
***„Problémy, kterým v současnosti čelíme, nelze řešit stejnými myšlenkovými postupy, které je způsobují.“***

**Albert Einstein**

*Originál: (en) The significant problems we face today can't be solved at the same level of thinking we were at when we created them.*

# Inspirací může být Rakouský plán mobility 2030

- 1) snižování poptávky po dopravě
- 2) přesun k udržitelným druhům dopravy
- 3) zlepšení ostatní dopravy – snížení energetické náročnosti



# Efektivnější nakládání s veřejnými prostředky a udržitelné investice

- **Investice do rozvoje regionu:**
  - Tvorba pracovních příležitostí
  - Ekonomické aktivity s vyšší přidanou hodnotou
  - Kvalitní školství
  - Plnohodnotná občanská vybavenost
- **Investice do dopravní obslužnosti:**
  - Zkvalitnění a zkapacitnění železniční dopravy
  - Spolehlivá linková autobusová doprava
  - Poptávková doprava (Demand Responsive Transport)
  - Rozvoj stezek pro chodce a cyklisty v návaznosti na uzly VHD
  - Sdílená mobilita
  - Spolujízda

Namísto předražené, nekoncepční a škodlivé D3 je žádoucí investovat do rozvoje regionu a zlepšení dopravní obslužnosti

# Vzkaz pro politiky a úředníky



Brent Toderian ✓  
@BrentToderian



Attention cities & states — remember this as you reconsider EVERY single freeway and road widening project you've been working on for years, but very likely need to cancel in light of the [#ClimateEmergency](#), and the fact that they don't actually work.  
[#inducedTraffic](#) [#ClimateCrisis](#)



*„Nedržte se chyby, protože jste s ní strávili spoustu času.“*



# Děkuji za pozornost!

Ing. Gabriela Lněničková, MBA  
Projektová manažerka a analytička  
v oblasti udržitelné dopravy

[gabi.lnenickova@gmail.com](mailto:gabi.lnenickova@gmail.com)

<https://twitter.com/GLnenickova>

[www.facebook.com/ing.gabriela.lnenickova](http://www.facebook.com/ing.gabriela.lnenickova)

<https://www.linkedin.com/in/glnenickova/>