



Ústav pro ekopolitiku, o.p.s.

Michaela Valentová

Institute for Environmental Policy, p.b.c.,

110 00 Praha 1, Hradební 3

www.ekopolitika.cz



Ústav pro ekopolitiku, o.p.s.

How can the European Legislation be used for improving the Sustainable Transport Infrastructure in the Czech Republic?



Ústav pro ekopolitiku, o.p.s.

- Project Phare – Environmental protection in municipalities after EU accession: seminars and excursions for small municipalities
- Traffic calming = decreasing noise and emissions

Pražské matky





Ústav pro ekopolitiku, o.p.s.

- Air pollution
- Present traffic situation in Prague
- Noise

Emmissions from transport

In 2001:

- Shares of mobile sources on NO_x emissions 78 %
- Shares of mobile sources on CO emissions 48 %

Most of it passanger cars

(For 2004 the numbers of shares are not available)

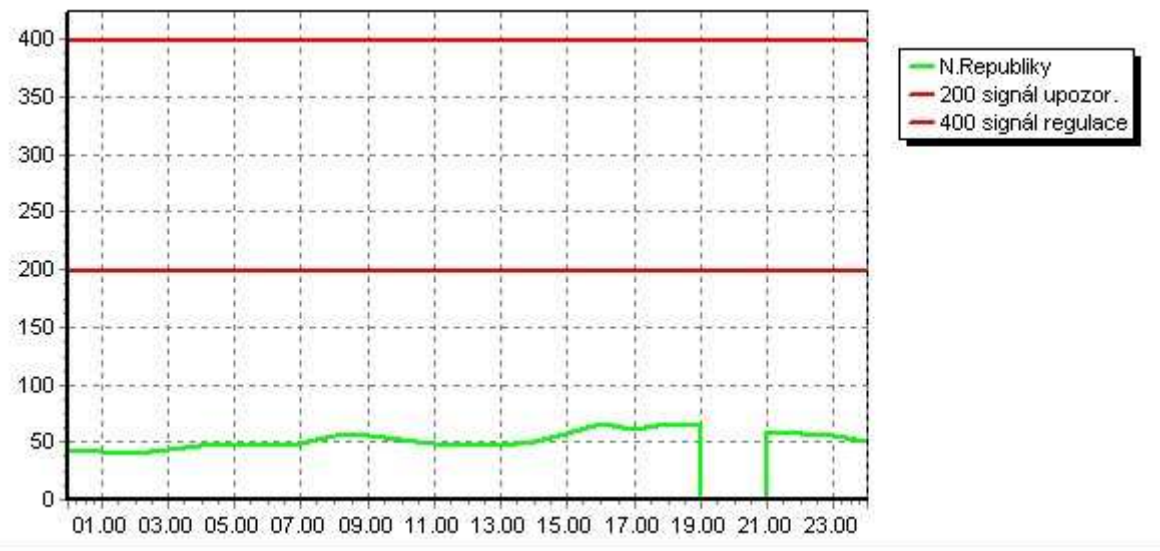
Immissions – air quality

- Monitoring – AIM (13 automatic monitoring stations)
- Air quality assessment
- New Act No. 86/2002 Code on air pollution control and amending Acts 521/2002 Code, 350/2002 and 186/2004 Code
- Order of Government of the Czech Rep. establishing the immission limit values and conditions of and method for monitoring, assessment, and control of air quality
- The new legislation fully reflects requirements of the EU as defined in directives on ambient air quality.

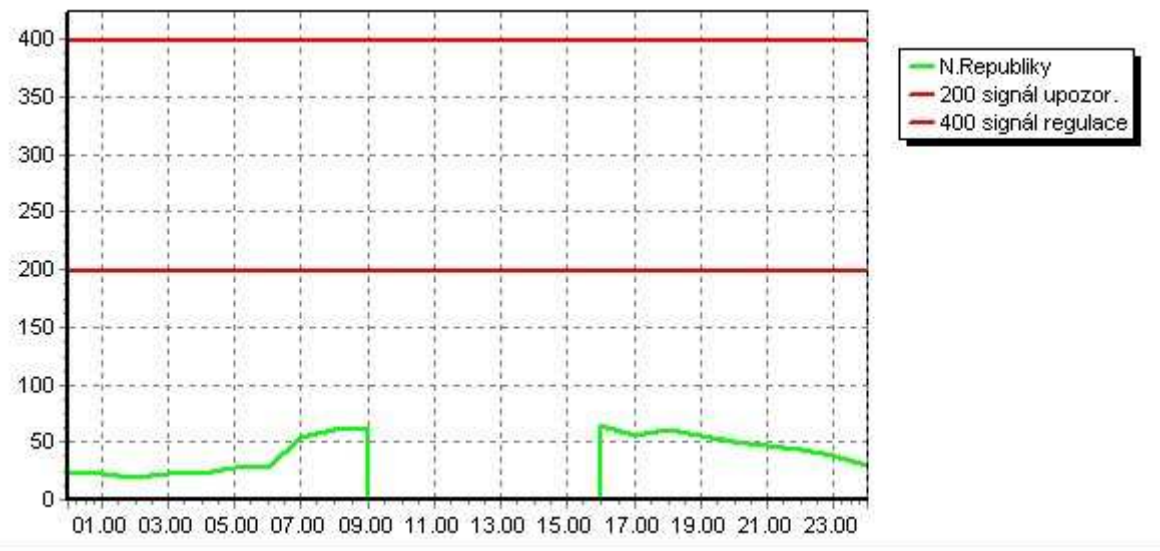
Immissions – air quality

- <http://heaven.rec.org/>
- www.praha-mesto.cz
- www.premis.cz/atlaszp/

NO₂ immissions – Place of Republic, 21st October 2005

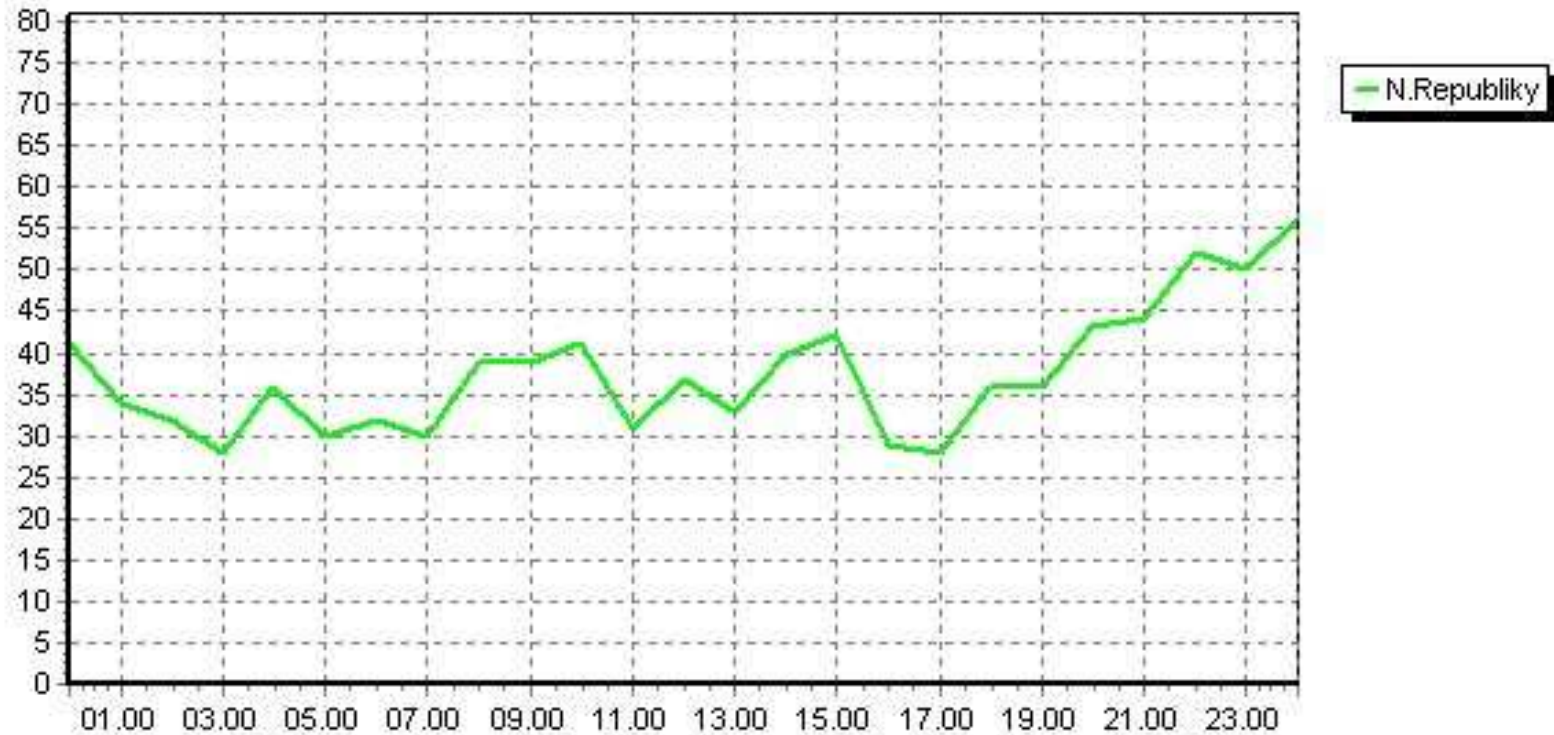


NO₂ immissions – Place of Republic, 21st November 2005



PM immissions – Place of Republic,

11. November 2005 (limit value 50 per 24 hours, 40 per calendar year)



Some problematic pollutants

- NO_2 – yearly immission limit value of nitrogen dioxide exceeded at localities of intensive traffic (7 from 12 stations, at Legerova 19 x in half of the year 2003)
- PM_{10} – exceeded at ten from AMS, at six also exceedance of the immission limit value increased by the margin of tolerance more than 35 x at 13 from 14 AMS (most often – 175 times was exceeded at the Station Prague – Smíchov)
- CO – carbon monoxide – 12 AMS at 2 exceeded

Some problematic pollutants

- Benzene and other aromatic hydrocarbons – measured at 3 stations- the number of measurements not high enough
- O₃ – ground level ozone ect.
- Benzo(a)pyrene – polycyclic aromatic hydrocarbons – 3 stations, at each of these the immission limit value of 1 ng.m⁻³ exceeded (toxicologically most serious pollutants)

Brief characteristics of the concrete measures proposed by the city

- Construction of high capacity road network
- Parking policy in downtown and in the local centres
- Support to park and ride parkings
- Organisational measures to induce public transport preference
- Support to high-quality public transport
- Restriction of heavy lorries entrance into parts of the City
- Limiting sources and destinations of car traffic...

Entry to the Monument Conservation Area



Do you recognize this place?



Car- addicted society - Malostranské náměstí



Malostranské náměstí – upper part



Cars are tolerated everywhere...

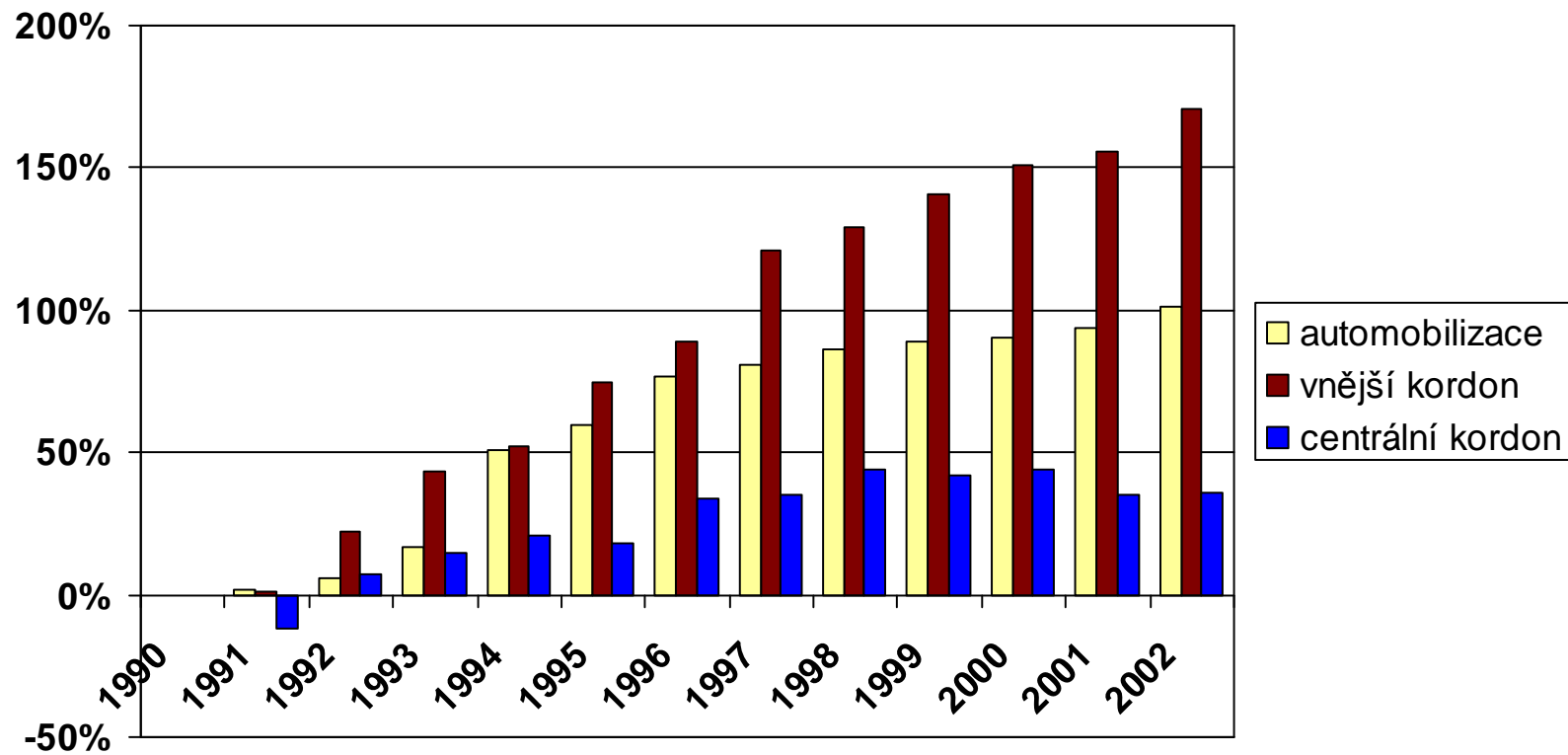


Place for living?

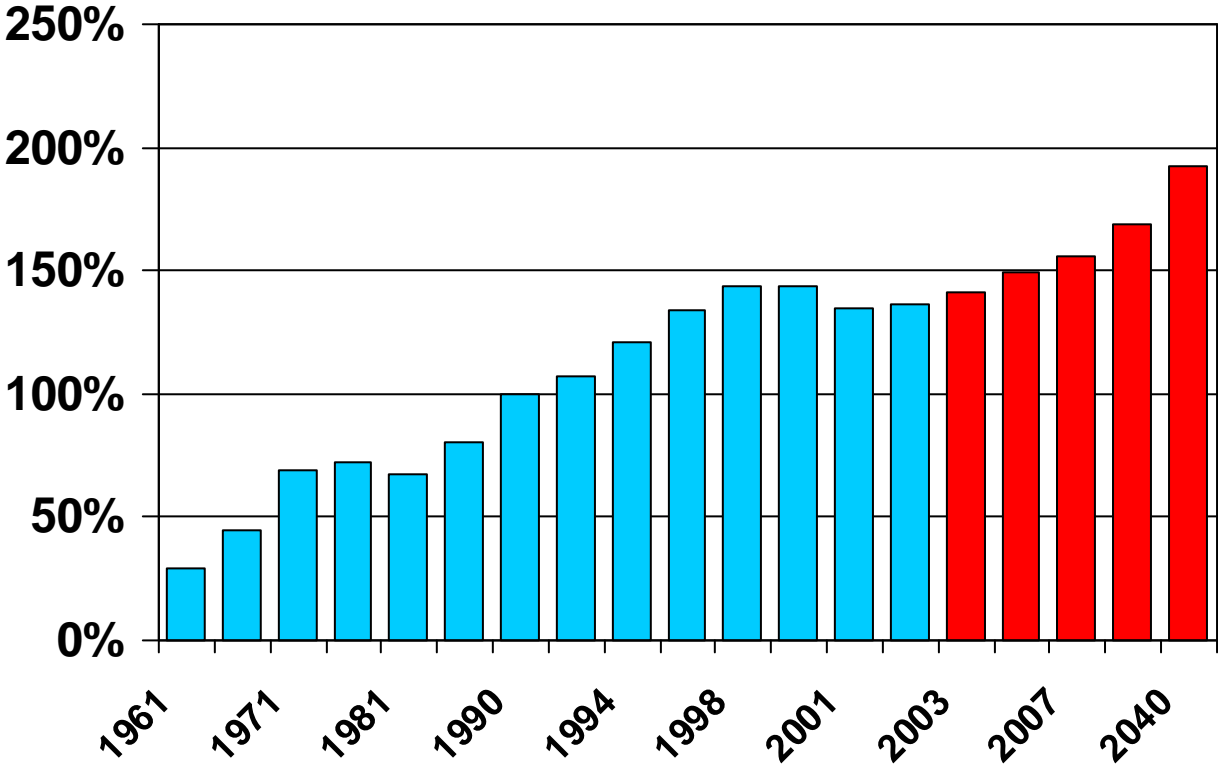




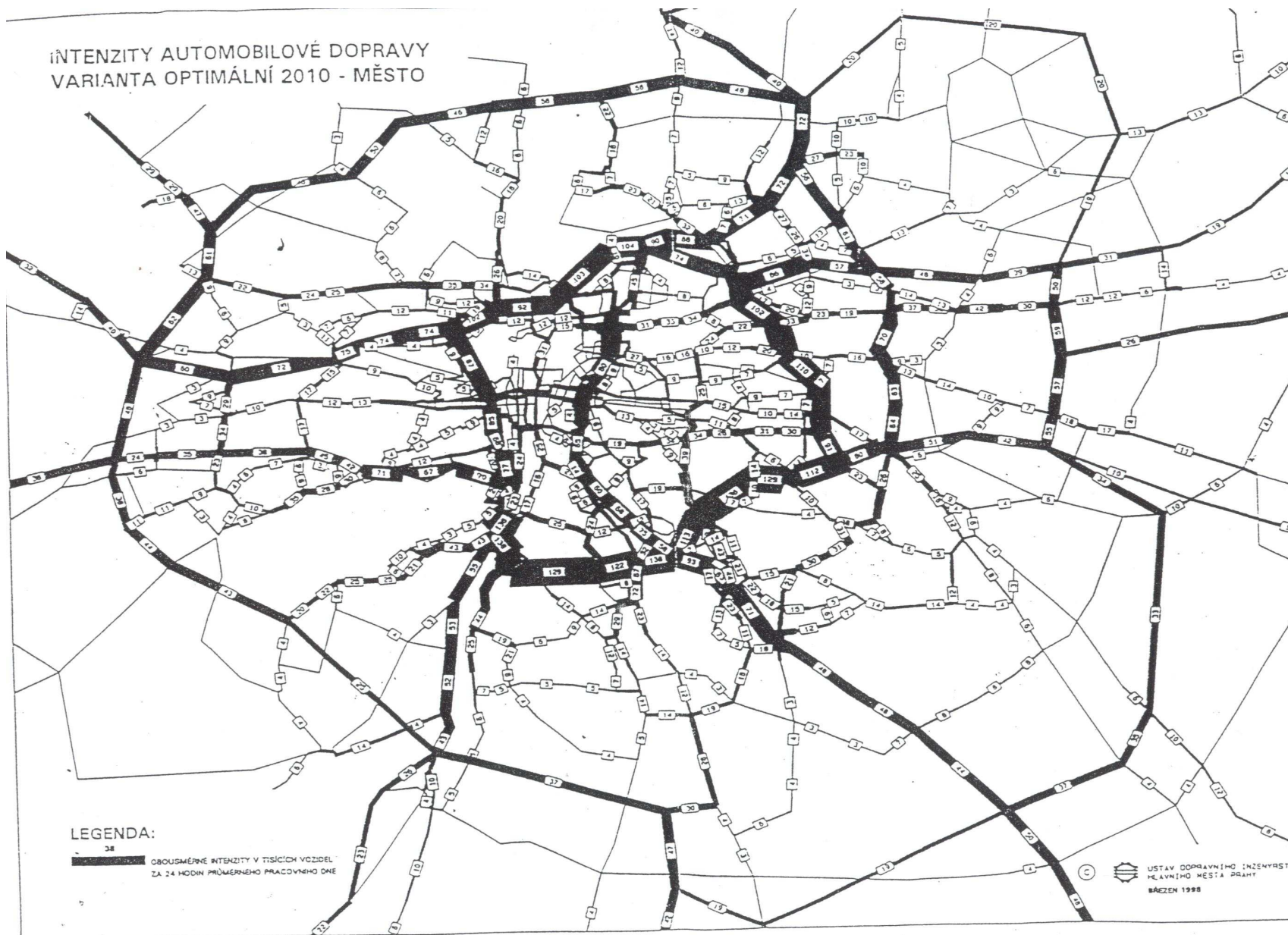
Nárůst dopravy od začátku 90. let



How will increase the traffic after finishing of City Circle?



INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY
VARIANTA OPTIMÁLNÍ 2010 - MĚSTO

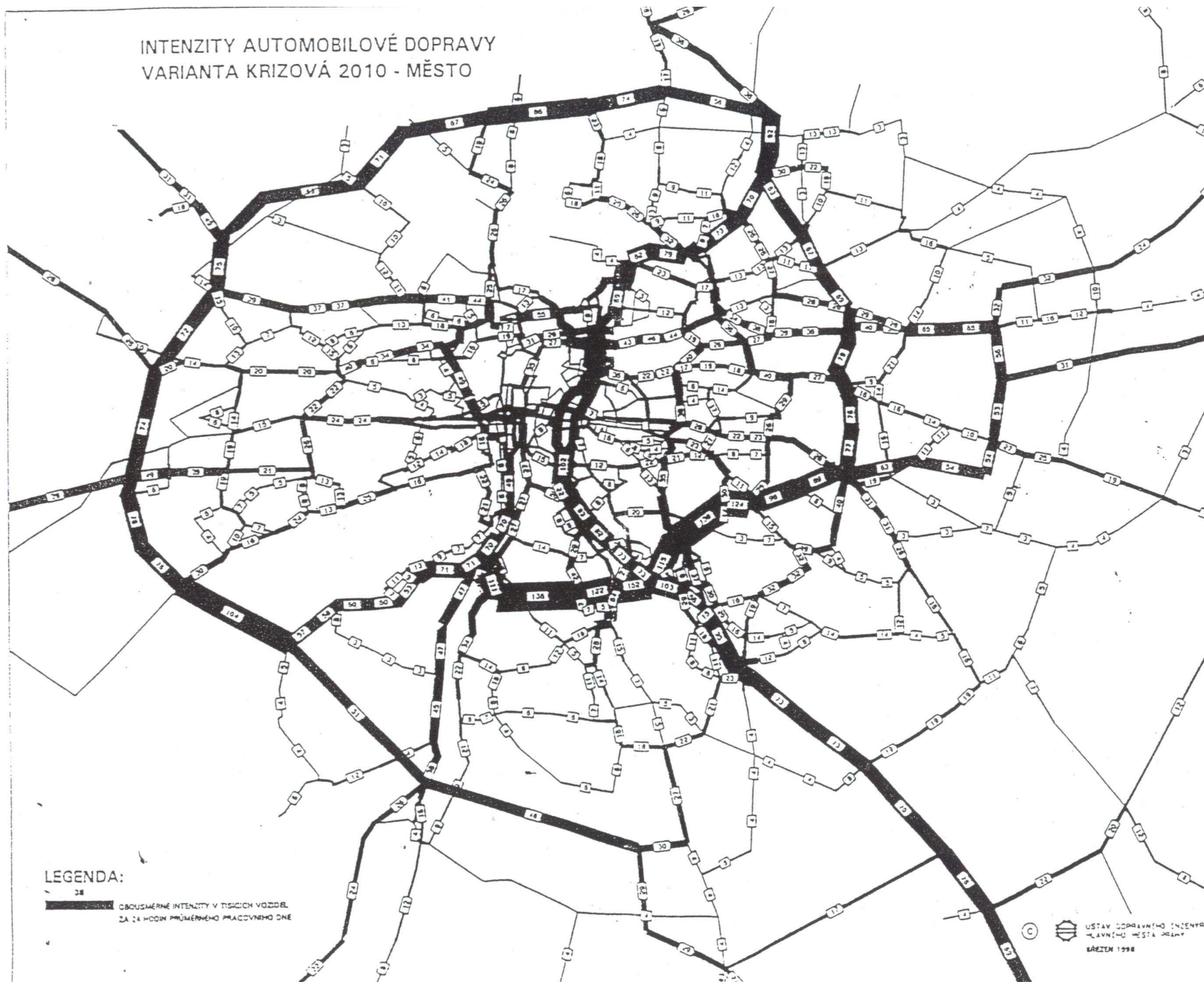


LEGENDA:

38

OBOUSMĚRNÉ INTENZITY V TISÍCÍCH VOZIDEL
ZA 24 HODIN PRŮMĚRNÉHO PRACOVNÍHO DNE

INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY VARIANTA KRIZOVÁ 2010 - MĚSTO



LEGENDA:

28

OBOUSMĚRNÉ INTENZITY V TISÍCÍCH VOZIDEL
ZA 24 HOUDIN PRŮMĚRNÉHO PRACOVNÍHO DNE

USTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSKÉHO
KLASIFIKOVANÉHO MĚSTA
BŘEZEN 1998

Noise in Prague

- Prague of the most seriously affected areas of the Czech Republic
- Road traffic is a major source of noise in Prague
- Nearly 50 % of population is affected by automotive traffic
- The equivalent levels of acoustic pressure reach up to 80 dB in the roads with the intensive traffic in daytime
- Legislation for environmental noise: at present established by The Act No. 258/2000 Code on public health and its amendment 274/2003 Code

Noise in Prague

The order of the Government of the CR No. 502/2000 Code (executive regulation for the Act No. 258/2000) established acceptable values of noise (limits) in the environment and

- a) Introduces the term „old nuisance“ and the special limit L_{aeq} 72 dB in daytime for the „old nuisance“
- b) Operators of noise sources/administrators of roads: have to implement the measures necessary in those places, where the limit value has been exceeded
- c) Authorised the competent authority of the public health service to agree temporarily with an exceedance of limit in the places, where a longer time is needed – unless such delay endanger health of inhabitants

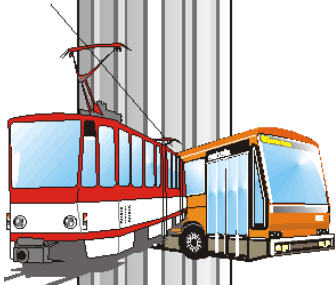
Noise in Prague

- <http://www.szu.cz/chzp/hluk/zakladni-info/>
- www.praha-mesto.cz/
- www.premis.cz/atlaszp/
- <http://www.hyqpraha.cz/>



Freiburg im Breisgau

Ausbau
ÖPNV



Komplettierung
Radwegenetz



Verkehrs-
beruhigung



Bündelung
MIV



Parkraum-
Bewirtschaftung



Die fünf Säulen der Freiburger Verkehrspolitik

Five pillars for a sustainable transportation policy in the cities

- Public transportation system
- Complete and functioning system of bike-roads
- Traffic calming – not only pedestrians but all may profit from
- Complexity of the system – possibilities for change (Park and Ride, Kiss and Ride)
- Management of parking spaces



10

1,8



LPG

ROVY ŠTĚROV
VJEZD

STAVBY



Radnice chce zlepšit parkování

Redukce zón placeného stání by měla zlepšit možnosti parkování v MČ Praha 1. Vyplývá to z rozhovoru se zástupcem starosty Pavlem Vlachem (KDU-ČSL), do jehož kompetencí spadá dopravní problematika.

JAN ŠLAJS

Proč je parkování v MČ Praha 1 stále tolik problematické?

Těch důvodů je několik. Zóna pro abonenty a rezidenty je předimenzovaná asi o padesát procent, naopak počet strážníků, kteří hlídají dodržování veřejného pořádku včetně správného parkování, je podle mého názoru poddimenzován. To by možná až tak nevadilo, kdyby se problematice parkování věnovali i příslušníci Policie ČR. Ti však mají jiné úkoly.

Jak lze situaci zlepšit?

Samozřejmě, že hodně by pomohlo navýšení počtu strážníků, kteří hlídají v MČ Praha 1. Zatím se ale – navzdory veškeré snaze – nepodařilo přesvědčit magistrát, aby učinil příslušné kroky. Uvážíme-li, že se v centru v průběhu dne pohybuje zhruba půl milionu osob a desetitisíce vozidel, tak 180 strážníků, kteří pracují ve čtyřsměnném provozu, městskou část nemůže ochránit a uhlídat. V případě rezidenčních zón jsme adresovali magistrátu návrh na jejich postupnou redukci. Nyní se připravuje malá novela vyhlášky o zónách placeného stání, kde v případě schválení našeho záměru dojde přibližně v pěti lokalitách ke změně modré zóny na návštěvnickou. Tím dojde k umožnění legálního parkování návštěvníků centra Prahy.

Nemyslíte si, že změnou modré zóny na návštěvnickou dojde k větší dopravní zahlcenosti centra?

Z toho obavy nemám. Ti, co do centra jezdí, tam parkují velmi krátkodobě –



Možnosti parkování v MČ Praha 1 by měla zlepšit redukce zón placeného stání.

to znamená, že takový člověk přijede, rychle něco vyřídí a zase odjede. Navíc mimopražští řidiči se do centra bojí a raději nechávají vozidla v jiných městských částech, na placených parkovištích nebo parkovištích P + R. Problém spíše vidím v nedostatečném počtu parkovacích automatů.

Proč se optimální rozsah zón placeného stání neurčil již při jejich vzniku?

Původní projekt těchto zón počítal s podobou, které se nyní pokoušíme docílit. Při někdejších zavádění zón však byly silné tlaky některých občanských iniciativ a ty původní myšlenku, k níž se vracíme, posunuly jinam.

V centru se dá parkovat také v podzemních a nadzemních garážích. Jejich využitelnost je ale jen zhruba 60 procent...

Podzemní garáže řidiči podle mého

názoru dostatečně nevyužívají z několika důvodů. Povrchová parkoviště jsou prostě více po ruce, mají i lepší značení a často lepší polohu než podzemní garáže – vezměte si třeba ty u hlavního nádraží.

Co by mohlo řidiče více motivovat k využívání podzemních garáží?

Parkování v podzemních garážích by mělo být levnější než na povrchu. V praxi je to ale naopak. Jelikož jde v případě provozovatelů podzemních garáží o soukromé objekty, městská část nemůže do cen parkovného regulačním způsobem vstupovat.

Určitě by však pomohla větší restrikce těch řidičů, kteří na povrchu bezohledně parkují na zakázaných místech, s vědomím, že sankce jsou malé. Kdyby byly větší pokuty a také rychlejší vymahatelnost jejich zaplacení, věřím, že by v podzemních garážích parkovalo mnohem více řidičů. ■



What can the NPOs/NGOs do?

- to put pressure on implementing of Legislation norms
- to demand observance of pollutant limits
- to help or to establish a functioning system (who is responsible at what level, what are the duties of cities and other stakeholders, what are the financial sources for improving situation, what should be done at the local level, responsibilities...)



Ústav pro ekopolitiku, o.p.s.

Citizens responsibility?

- ☺ Use of sustainable transport means – public transport, train, tram, bus - walking, cycling – also good for health
- ☺ Provide feedback to improve public transport means and infrastructure for cycling and pedestrians– also drivers profit
- ☺ Support intelligent use of transportation means - alternatives – car-sharing, car-pooling, traffic regulations, to exclude parking from the public space
- ☺ Demand information on environment and investment of one's own city



Ústav pro ekopolitiku, o.p.s.

Thank you for your attention.

Michaela.Valentova@ecn.cz