

Jindřich Kulhavý: VĚDCI ZJISTILI...

- CZ24 News | 15. června 2022

ČESKO: Často, když si přečteme větu, že vědci něco zjistili, můžeme se ptát, není li škoda, že jsme se nestali významným článkem vědecké obce. To proto, že na řadu zjištění vědců jsme znali odpověď, aniž bychom se honosili nějakým titulem. Stačilo se totiž malinko zamyslet a ejhle, předběhli jsme vědeckou studii. Jen to nikoho nic nestálo.

Vědci při výzkumu došli nově k poznání, že už není třeba stavět žádné nové komunikace, parkoviště a rozšiřovat ty stávající, protože to k ničemu nepovede. Důvodem je dle nich příliš velké množství vozidel. Bingo. Skutečně si mimo těchto odborníků nikdo nevšimnul toho, že je aut více, než tomu bylo před 50ti roky? Jenže co k tomu vede? A opravdu je řešením místo zvyšování propustnosti komunikací a stavby parkovacích domů zúžování průjezdných profilů, zpomalování dopravy retardéry a dopravními značkami? Sníží to snad počet automobilů? Nikoliv, jde jen o alibistické žvásty médií poplatné trendu snaze omezit možnost vlastnictví automobilů a jejich využívání.

Nejde o to, jak roste počet automobilů. I kdyby jich bylo 3x více, jezdit může člověk v jednu chvíli jen jedním. Zbývající další má tento petrolhead zaparkované v garáži a má je třeba pro radost. Ono totiž existuje určité nadšení pro techniku. Jestliže kdysi měli bohatí lidé plné stáje krásných koní, nyní mají místo nich garáže plné aut. Brunejský sultán o tom může hodiny vyprávět. Počet vyrobených aut tak není přímo důvod k přetížení silnic. Tím je spíše snaha narvat do měst co nejvíce bytů a kanceláří, a tím i lidí. Docházíme tak k jistému konfliktu potřeb obyvatel především velkých městských aglomerací. Proč je potřeba zastavět například bývalé prostory Smíchovského a Žižkovského nákladního nádraží, což bude znamenat dalších cca 60 000 nových obyvatel širšího centra Prahy? Většina z nich má samozřejmě potřebu vlastnit i dopravní prostředek, znamená to tedy několik tisíc aut nově lokálně umístěných v těchto oblastech s potřebou občas někam vyjet, ovšem při používání stávajících už tak plných komunikací. U Žižkova navíc došlo k ubrání jízdních pruhů na Olšanské, to ve jménu protěžování neexistujících cyklistů. A to tuto důležitou dopravně-obslužní třídu chtějí všeho schopní a pomýlení úředníci radnice Prahy 3 pro motorová vozidla uzavřít úplně. To je před komunálními volbami varování.

Praha je samozřejmě v naší zemi výjimečná z mnoha směrů, ovšem hustotou osídlení a počtem satelitních obcí je skutečně dopravním oříškem. O to více s podivem je neochota magistrátu urychlit výstavbu zbytku okruhu, který by odvedl provoz mimopražské dopravy a zároveň umožnil vyhýbání se centru při cestě z jednoho konce Prahy na druhý. Tady už by v podstatě bylo dobré mít variantu s více městskými okruhy, to je však drahé. Máme řídkou dálniční síť a kamion jedoucí z Francie či Belgie kamkoliv na východ od nás tak jede téměř vždy přes Prahu či v její těsné blízkosti.

Proč?

Vymlouvat se na to, že nemá cenu stavět další silnice, protože to nepomůže, je demagogie. Musí se to však dělat vše s rozmyslem a s jistou výhledovou koncepcí. Stejně tak je třeba přistupovat i k výstavbě budov. Navyšování počtu obyvatel v centrální části města je především otázka peněz. Obrovské zisky developerů jsou důvodem k zástavbě i takových míst, které by měly plnit úplně jiné funkce. Ukázkou nejsou jen obě zmíněná nádraží, ale také domy podél Novovysočanské, budování sídlišť na místě bývalé Kolbenky či pekárny Odkolek taktéž ve Vysočanech, a plno stejně za každou cenu zastavěných lokalit. Nedivme se, že poté nestačí jak stávající kapacita silnic, ale například i

kanalizace.

Množství aut v ulicích je tak nakonec pouze důsledkem neustálého zaplňování každého volného místa bytovými domy a kancelářskými budovami. Na malém prostoru žije příliš mnoho obyvatel jezdících ovšem za prací, sportem a kulturou někam jinam, než kde bydlí. A protože se to týká i dětí, je vcelku logické, že dvě auta v provozu na rodinu jsou standard. To platí i pro satelity, protože se spoléhat na MHD a partnera s jedním autem je nereálné. Těch pár kolomilů, kteří v každém počasí sednou na bicykl a vyrazí do víru velkoměsta, pouze naplňuje poučku o existujících výjimkách a nelze z toho vycházet. Řeči o tom, že to jde v Holandsku a u nás to musí být možné také, naráží na skutečnost, kterou je absence kopců v této přímořské zemi ne nadarmo zvané Nizozemí. Naše poloha je jiná a Praha je kopcovitým profilem prostě pro alternativní dopravu nevhodná. Je tedy třeba dělat vše pro její průjezdnost.

Nakonec ještě malá úvaha k elektroautům

Demagogové a jejich podporovatelé nám záměrně zatajují nevýhody těchto vozidel. Tak tedy ještě jednou. Nejsou bezemisní, levné, praktické, všude použitelné. Neobhájí je ani možnost dobíjení ze solárních panelů na střeše domu, protože kapacitně a časově jde spíše o sen než realitu. Navíc návratnost investice a problémy s likvidací panelů, které po skončení jejich funkčnosti přijdou, je tak trochu degradují. Nicméně i elektroauta svými rozměry nejsou ničím menším než stávající, potřebují dokonalou infrastrukturu v podobě nabíjecích stanic, nesmí do všech podzemních garáží a jsou nesmírně drahá v porovnání s tím, jaký komfort užívání poskytují.

Číňané navíc přichází s prvním sériovým autem na vodíkové palivové články a mohou stávající elektroauta poslat rychle do propadliště dějin.

Kéž by.

Elektroauta neřeší problém dopravy ve městech. Ani sdílení vozidel není nijak výjimečným počinem, jde o to nás naučit nemít nic vlastního, to vše shodující se s Agendou 2030, kterou prosazuje Klaus Schwab a jejíž urychlení podepsal za Světové ekonomické fórum se zástupci OSN. Vědci neobjevili nic nového, jen jdou na ruku všem těm grázlům, kteří nás chtějí aut zbavit.

AUTOR: Jindřich Kulhavý

[ZDROJ](#)