

Průvodní dopis Petice Ládví není autobusák!

V Praze dne 7. 5. 2015

Úvod

Je tomu symbolicky přesně jeden měsíc, kdy byl – přes loňský hlasitý odpor obyvatel Prahy 8 i radnice městské části Prahy 8 – dne 7. 4. 2015 uskutečněn záměr ROPIDu převést na zastávku Ládví v rámci spuštění integrace Mělnicka a Neratovicka do PID příměstské autobusové linky končící dosud na Nádraží Holešovice. Oznámení těchto kroků s minimálním předstihem okamžitě vyvolalo u místních obyvatel oprávněný pocit, že Magistrát hlavního města Prahy ani radnice Prahy 8 nehájí jejich zájmy a nechaly zcela volnou ruku ROPIDu a preferencím Středočeského kraje. Proto byla založena občanská iniciativa Ládví není autobusák!, následovaná stejnojmennou petiční akcí. Praha hradí náklady na jízdu integrovaných linek na území hlavního města a musí při určování tras vycházet ze zájmů Pražanů! Iniciativu prostřednictvím petice za necelé čtyři týdny podpořilo přes 4000 lidí, tedy nezanedbatelně více, než kolik dojíždějících zmíněná autobusová integrace přepravuje (3500 dle ROPIDu).

Problémy

Pod pláštěm údajného kompromisu této pseudointegrace byla obětována část pražských rezidentů, respektive jejich životní prostředí, zdraví a bezpečí, ve zdánlivý prospěch středočeských samospráv vycházejících ze záměrně zkreslených podkladů ROPIDu. Jednotný nástup na Ládví byl povýšen na svatý grál veřejné hromadné dopravy, dojíždějící degradovány do role tupého stáda (přičemž ROPID zamlčuje fakt, že do Letňan jezdí z Neratovic linka 351). Zásah do života místních obyvatel je značný. Přes dosavadní bagatelizaci ze strany odpovědných orgánů jsou nárůst hluku, emisí, koncentrace nebezpečných dopravních situací a porušování dopravních předpisů v době několikahodinových ranních a odpoledních dopravních špiček velmi citelné. V době, kdy vznikají obchvaty větších vesnic, se zde v Praze ignoruje existence autobusového nádraží Letňany a bývalá dálková doprava z Nádraží Holešovice je svedena na zastávku uprostřed sídliště a rezidenti vystaveni všem souvisejícím negativním vlivům. Toto je též v příkrém rozporu se všemi urbanistickými a ekologickými trendy v Evropské unii, která navíc již několikrát upozornila na potřebu snížit emise v Praze.

Zastávka Ládví není pro zavedený objem autobusové dopravy a cestujících dimenzována, natož aby skýtala jakýkoli potenciál pro budoucí rozvoj integrované hromadné dopravy a navyšování počtu spojů. Ve směru od Ďáblic, respektive Proseka, jsou časté situace, kdy se do zastávkového zálivu přijíždějící autobusy v danou chvíli nemohou vejít a blokují přechod přes Střelnickou ulici na tramvajový ostrůvek nebo dokonce jízdní pruh ve kterém

cestující „vypustí“ do metra. V nástupním směru od Kobylis jsou pak ještě častější situace, kdy se do zastávkového zálivu pro změnu nemohou vejít autobusy najíždějící před odjezdem, aby nabrali cestující na trasu z Prahy, ty stojí dlouhé minuty částečně či zcela, a to i ve větším počtu, kromě zastávky i v jízdním pruhu. Dopravní dispečeri zde tráví pracovní dobu hašením podobných kritických situací již několik týdnů. Pro přepravovaný počet cestujících absentují zastávkové přístřešky s bočnicemi proti dešti a sněhu blížící se alespoň vzdáleně kapacitou aktuální potřebě.

Stejně tak zde uprostřed rezidenční oblasti „překvapivě“ neexistují odstavné a parkovací plochy pro desítky autobusů, ani odpovídající zázemí pro jejich řidiče. Spoje, které se nevracejí brzy zpět na trasu, musí absolvovat manipulační jízdy na odstavné plochy navržené ROPIDem – na konečnou Sídliště Ďáblice (více než 3km jízdy tam a zpět) a na smyčku za Poliklinikou Prosek na Střížkově (více než 4km jízdy tam a zpět). Autobusy tak stojí na třech místech sídliště a přejížděním mezi nimi zcela nekonceptně zatěžují světelné křižovatky a obyvatele sídliště rovnou dvakrát. Řidiči nově integrovaných linek jsou z obtížně přijatelných pracovních podmínek vystresovaní a někteří již neváhali veřejně vystoupit v médiích nebo rozvázat pracovní poměr. Kdo by taky v dnešní době považoval v pražské hromadné dopravě za normální trávit na „autobusáku“ hodiny ve vozidle místo odpočinkových prostor se zázemím a vykonávat potřebu na trávnících před paneláky?

Na tomto místě je nutné zdůraznit, že místní obyvatelé Prahy 8 a signatáři petice důrazně odmítají provedení jakýchkoli stavebních úprav a zásahů na zastávce Ládví a v jejím okolí, které by měly za cíl legalizovat stávající veskrze nekonceptní a důrazně odmítaný „autobusák“ a v případě snahy o jejich prosazení podniknou všechny dostupné legální kroky k zabránění realizace výše zmíněného.

Městská část Ďáblice, kde existovala poptávka po mírném zlepšení dopravní obslužnosti ve večerních a víkendových časech, se místo navýšení spojů linky 103 pražské MHD stala přetíženou tepnou zavedením více než 200 tranzitních průjezdů příměstských linek denně (nárůst autobusové dopravy přes 100%, v ranní špičce 145% - dle jízdních řádů). Významný podíl těchto linek zde nemá jedinou zastávku (29 spojů) a většina spojů ze Středočeského kraje přijíždí již plně obsazena, což často vede k nerespektování nejen zastávek na znamení, ale i zastávek standardních a žádnou dopravní obslužnost zde tedy neposkytují. Lidé stejně raději čekají na linku 103, a to i z důvodu preference nízkopodlažních spojů.

Na Ďáblické ulici je příměstskými autobusy pravidelně překračována povolená rychlost ve snaze dohnat časovou ztrátu získanou na trase oproti jízdnímu řádu. ROPIDem navržené – opticky pro cestující přívětivé – „letecké“ jízdní řády se ukázaly jako nesplnitelné a byly již o 1-2 minuty prodlouženy. Díky tomuto prodloužení a čtyřtýdenní aklimatizaci řidičů i pasažérů na nové trasy a tarify se postupně podařilo snížit počet spojů překračujících tolerovatelné zpoždění z 55% na 40%, což je stále dosti vzdáleno standardní přijatelné hodnotě v systému PID na úrovni 20%.

Dokumentaci popisovaných negativních jevů formou reportážních fotografií a videí může iniciativa doložit na datových nosičích, ukázky jsou průběžně zveřejňovány na webu www.ladvineniautobusak.cz.

Dojíždějícím spoluobčanům se snížilo jízdné v průměru o 900 Kč měsíčně (Neratovice) a hlavní město Praha bude přispívat na integrovanou dopravu z Mělnicka a Neratovicka milióny korun ročně. Kde zůstal přínos pro Pražany? Proč stovky autobusů denně zatěžují tranzitem Ďáblice a končí na zastávce uprostřed dvacetipětistícového sídliště na Ládví?

Nutno dodat, že současný stav samosprávu hlavního města značně diskredituje, neboť je Pražany (nejenom rezidenty Prahy 8) vnímán jako natolik nesmyslný a nepochopitelný, že za ním řada lidí (vcelku logicky) spatřuje skryté zájmy.

Jednání

Cílem naší iniciativy je především činit konstruktivní kroky a nabízet řešení, neodmítáme pouze žít na autobusáku, ale přicházíme s návrhem koncepční změny integrace Mělnicka a Neratovicka do PID. Jednoznačně podporujeme veřejnou hromadnou dopravu a její rozvoj v kontextu pražské aglomerace. Prostřednictvím osobních jednání jsme zmapovali východiska, názory a potřeby samospráv zahrnutých do integrace, od Mělníka a Neratovic, přes Líbeznice, Březiněves a Ďáblice až po odbor dopravy Středočeského kraje. Stávající podoba místními obyvateli odmítané integrace na kapacitně omezenou zastávku Ládví se jasně ukázala v přímém rozporu s výraznou snahou starostů obcí a periferních městských částí o přesun cestujících z individuální automobilové dopravy do veřejné hromadné dopravy. Vycházíme mimo jiné z posudků odborníků Fakulty dopravní ČVUT, kteří nynější zakončení integrace na Ládví vyhodnotili jako neefektivní a nesystémový krok. Námi navrhované řešení – ukončení většiny linek na terminálu v Letňanech – je vzdálenostně i časově plně srovnatelné s Ládvím, zvýší komfort cestování, ale zejména je koncepční a umožní další rozvoj integrace v budoucnu, bez negativních průvodních jevů ve formě vzrůstající zátěže životního prostředí Pražanů.

Požadavky

Požadujeme vyjednání a uskutečnění následujícího souboru kroků a opatření:

- Navýšení počtu spojů linky 103 ve večerních hodinách a o víkendech, dle dlouhodobých požadavků městských částí Ďáblice a Březiněves. Tato linka představuje primární dopravní obslužnost pro zmíněné městské části.
- Trasování rychlíkových i zastávkových příměstských linek z Mělnicka a Neratovicka na území hlavního města Prahy po páteřních komunikacích Cínovecké a Kbelské a jejich ukončení na autobusovém terminálu Letňany na konečné stanici metra C. Primárním účelem těchto linek je poskytnout spádové oblasti optimalizovanou dojezdovou dobu na MHD v Praze, s minimálním dopadem na pražské residenční oblasti, nikoli dublovat linky MHD. Na terminál v Letňanech se uvedenou trasou dostanou autobusy PID dříve než na Ládví. Dojezdový čas pro cestující dále směrem do centra Prahy metrem C se touto trasou od stávajícího vedení linek na Ládví liší dle aktuální dopravní situace na Kbelské respektive Ďáblické ulici maximálně v jednotkách minut ve prospěch budoucího či nynějšího trasování, je plně srovnatelný. Logická varianta ukončení linek v Letňanech by ve skutečnosti neměla být méně atraktivní pro integrovanou hromadnou dopravu, kdyby iracionální předsudky vůči „terminálu na poli“

nepodporoval ROPID lživými tvrzeními o prodloužení doby dojezdu do centra Prahy až o 20 minut!

- Trasování jedné zastávkové příměstské linky pro městské části a středočeské obce demograficky primárně návazné vzájemně a na městskou část Praha 8 (zejména Líbeznice, Březiněves, Ďáblice) po Ďáblické a Střelničné ulici s ukončením na zastávce Ládví u stanice metra C, s ukončením některých spojů až u Nemocnice Na Bulovce. Tato linka bude poskytovat doplňkovou dopravní obslužnost pro Ďáblice a Březiněves.
- Veřejnou deklaraci a následnou realizaci omezení pásmového provozu metra C v úseku Ládví – Letňany v době ranní a odpolední dopravní špičky, tedy zavedení většího počtu souprav až do konečné stanice Letňany. Tento krok je do budoucna nezbytným v návaznosti na vzrůstající vytíženost úseku díky postupnému převádění příměstské a dálkové hromadné dopravy ze zanikajícího autobusového terminálu Nádraží Holešovice na terminál Letňany. Navíc atraktivní PID pro další městské části, např. Čakovice, Kbely, Satalice, Vinoř a celou spádovou oblast za Letňany (Brandýs n. L., Kostelec n. L.).

Podpora

Občanskou iniciativu Ládví není autobusák! prostřednictvím stejnojmenné petice podporuje jak organizátorka loňské petiční akce Mgr. Vladimíra Ludková, tak další současní či bývalí zastupitelé městské části Praha 8 i zastupitelé hlavního města Prahy a poslankyně Ing. Markéta Adamová. Signatáři petice se stali nejen obyvatelé Prahy 8 (Kobylis) a městské části Ďáblice, ale také dojíždějící obyvatelé středočeských měst a obcí a mnozí řidiči integrovaných linek.

Závěr

Iniciativa a signatáři petice věří, že Rada hlavního města Prahy tento neblahý pokus na svých obyvatelích vyhodnotí jako slepou uličku rozvíjející se integrace do PID a naváže na iniciativou zahájená jednání s dotčenými městy, obcemi a Středočeským krajem, jejichž výsledkem bude ROPIDem inovovaný model integrace Mělnicka a Neratovicka v podobě přesunu většiny příměstských linek na terminál Letňany. Nikde jinde než na řádně dimenzovaném autobusovém nádraží se nemůže jasně deklarovaná snaha všech zúčastněných stran o vzrůstající využití hromadné dopravy a omezení individuální dopravy do budoucna úspěšně rozvíjet.

Mgr. Lucie Vélová
Davídkova 986/121
182 00 Praha 8