

Příloha č. 1

Odborné stanovisko Ing. V. Pušmana, Ph.D. z Fakulty dopravní ČVUT k problematice ukončení příměstských linek na Ládví (zaslané OI Ládví není autobusák! za účelem přiložení k dopisu adresovanému Radě hl. m. Prahy)

Zdravím Vás paní Vélová,

na základě dokumentů, které jsem měl možnost prostudovat v případě ukončení regionálních autobusových linek PID u Ládví (prezentace Ropidu z jara loňského roku, prezentace Ropidu na nedávném veřejném projednávání s občany, informace Ropidu na jeho oficiálních stránkách a studie doc. Vebra z FSv ČVUT), na základě diskuse zástupců Ropidu, zastupitelstva hl.m. Prahy, magistrátu hl.m. Prahy a krajského úřadu Středočeského kraje s občany, na základě své mnohaleté odborné práce v oblasti organizování dopravních systémů si dovoluji napsat Vám následující odborné stanovisko.

Argumenty občanů proti ukončení autobusových linek jsou v mnoha případech objektivní (nedostatečná kapacita pro ukončení a průjezd současného počtu spojů PID v oblasti Ládví, negativní dopad na životní prostředí místních obyvatel, který není kompenzován využitelností všech projíždějících spojů přes Ďáblice a Březiněves). Tyto argumenty jsou významné, avšak dílčí a nelze na jejich základě jednoznačně vyvodit, zdali je nutné regionální linky ukončit jinde, nebo zdali je vhodné jen provést organizační i stavební úpravy na trase či v oblasti Ládví. Každopádně jsou natolik závažné, že je namístě se jimi zabývat a provést korekci současného řešení, které je zjevně nevyhovující. K této korekci vybízí i fakt, že zástupce krajského úřadu Středočeského kraje se vyjádřil v tom smyslu, že Středočeský kraj nemá požadavky na konkrétní místo ukončení regionálních linek z Mělnicka a Neratovic a respektuje kompetenci Ropidu na volbu přestupního uzlu na metro.

Argumenty Ropidu pro ukončení autobusových linek právě u Ládví lze zcela jednoznačně označit za nedostatečné. Z dokumentů i prezentace vůbec nevyplývá potřeba ukončit autobusové linky zrovna u Ládví, neboť uvedené argumenty jsou obecné a nemají úzkou vazbu výhradně na Ládví. Bohužel lze také říci, že v prezentaci i v diskuzi zazněly argumenty zcela zavádějící (například nárůst počtu cestujících, který Ropid prezentoval, nelze dát do jednoznačné souvislosti právě s ukončením linek u Ládví, argumenty o nárůstu individuální dopravy v případě jiné varianty ukončení u Ládví jsou zcela nepodložené, srovnání cestovních dob mezi variantami ukončení u Ládví a v Letňanech jsou evidentně účelově zkresleny).

Souhlasím s tím, že je integrace linek z Mělnicka a Neratovic do systému PID je potřebná a má potenciál nárůstu poptávky po přepravě a tím zvýšení efektivity systému. V této souvislosti souhlasím i s tím, že je potřeba sjednotit nástupní body linek, které mají společné úseky trasy. Na základě předložených údajů však již nemohu souhlasit s tím, že takovou organizační úpravu lze efektivně provést právě jedině ukončením linek u Ládví. Například srovnání cestovních dob u variant ukončení linek u Ládví a v Letňanech nebyla objektivní, neboť nebyla zhodnocena reálnost stávajících jízdních dob linek, bylo argumentováno pásmovým provozem metra, který je ovšem důsledkem současné organizace provozu povrchové dopravy v oblasti a lze jej tedy pomocí organizačních úprav odstranit, nebyly srovnány všechny možné varianty tras autobusových linek a rozdíly v cestovních dobách nebyly dány do kontextu celkové doby přepravy z Mělnicka do centra Prahy.

Ke studii ČVUT vypracovanou doc. Vebrem bych uvedl toto. Především se podivuji nad tím, proč řešení dopravně-inženýrské problematiky bylo zadáno Fakultě stavební a ne Fakultě dopravní. Pokud bych se potřeboval poradit například o způsobu chovu hospodářských zvířat, také bych neoslovil třeba architektky, ale zemědělce. Přijde mi to logické. Domnívám se, že na výsledku studie se podepsal

jednak fakt výběru zhotovitele a jednak i velice šibeniční termín pro její zpracování (doc. Vebr hovořil, pokud se nepletu, o dvou a půl měsících). Ve studii se řeší zejména stavební záležitosti (pochopitelně, pokud je autorem FSv) a systémové dopravní řešení, které je v této problematice zcela zásadní, je opomenuto. Nedostatek času se zase podepsal například na zcela nevyhovujícím výběru hodnotitelů v multikriteriální analýze. Úroveň podrobnosti zpracování, ani obsahové zaměření této studie tedy nemůže být relevantním podkladem pro rozhodnutí o dlouhodobém řešení daného dopravního opatření. Multikriteriální analýza musí být provedena na základě exaktních podkladů, které jsou k dispozici. V této studii je subjektivní názor expertů (klíč jejich výběru není navíc vysvětlen) nadřazen nad dostupné exaktní podklady, s nimiž se nepracuje, což vnímám jako naprosto fatální nedostatek. Souhlasím přitom s doc. Vebrem, že multikriteriální analýza je vhodnou metodou řešení této problematiky, avšak zcela nesouhlasím s výběrem kritérií, která do této analýzy ve své studii zařadil.

Celá argumentace Ropidu od samého začátku postrádá základní prvek, a to vysvětlení, jak navržené ukončení autobusových linek u Ládví zapadá do celkové koncepce organizace PID. Pokud srovnám obecné deklarace o koncepci PID, kterou Ropid ovšem bohužel prezentuje pouze ve velmi obecné rovině a podrobný systematický popis není k dispozici, narážím na zásadní nesoulad mezi řešením veřejné dopravy na severu města a obecně uváděnou koncepcí, což je velmi zarážející. Ropid uvádí, že základem sítě je kolejová doprava jako páteřní subsystém a při předchozích změnách v linkovém vedení v jiných částech Prahy tímto argumentem vysvětloval zkracování autobusových linek tak, aby nedocházelo k souběhům s kolejovou dopravou. Zkracovány byly autobusy, protože kolejová doprava měla přednost. Zde je to opačně. Omezuje se provoz metra v úseku Ládví - Letňany a toto omezení je argumentem pro vedení autobusů až ke stanici Ládví, dále dochází k souběžnému vedení dvou metropolitních autobusových linek č. 177 a 183 nad omezeným úsekem metra (Kobylisy - Ládví - Střížkov - Prosek), přičemž v úseku Střížkov - Prosek je tento souběh ještě posílen o linku č. 136. Po otevření metra v úseku Ládví - Letňany navíc došlo k omezení tramvajové dopravy v úseku Kobylisy - Sídliště Ďáblice o 50 %, přičemž samotné prodloužení metra se realizovalo mimo linii této tramvajové trati. Současné řešení díky regionálním linkám vykazuje výrazný nárůst autobusové dopravy v úseku Sídliště Ďáblice - Ládví, tedy v úseku, kde je tramvajová doprava omezena na polovinu. Z toho vyplývá, že přestože Ropid prezentuje svou koncepci tak, že upřednostňuje kolejovou dopravu před autobusovou, dopravní opatření v severním sektoru města vykazují oproti zbytku Prahy zcela nestandardně opačné řešení, a to omezení tramvajů i metra na polovinu a upřednostňování autobusové dopravy.

Doporučení: Zpracovat podrobnou studii možností ukončení autobusových linek z oblasti Mělnicka a Neratovic v obecné rovině odbornou institucí zabývající se přímo organizací dopravních systémů (pokud bude poptávka po zpracování znovu na ČVUT, může to být jeho Fakulta dopravní). Tato studie by měla být vypracována na základě předložené podrobné koncepce organizace PID, kterou dodá Ropid. Na základě této studie může Ropid zpracovat několik variant linkového vedení v dané oblasti, které posléze budou zhodnoceny pomocí multikriteriální analýzy zahrnující dopravní kritéria (navržené v předchozí studii).

Hezký den,
Ing. Vladimír Pušman, Ph.D.
ČVUT v Praze, Fakulta dopravní
Ústav dopravních systémů