

Příloha č. 2

Rozbor Studie možnosti nalezení vhodného terminálu PID pro ukončení autobusových linek PIDu z oblasti Mělnicka (dále jen „studie“)

Ing. Tomáš Fiala, CSc., Ing. Jan Jirsa, MUDr. Hana Podšklubková, Mgr. Alois Tichý, Mgr. Lucie Véllová

Formální stránka:

- **Název studie neodpovídá jejímu obsahu.** Celou dobu materiál řeší ukončení všech příměstských linek a náš požadavek na kompromis, tedy rozdělení linek, je pouze zmíněn a ihned zavržen v 9 větách na straně 37, a to bez relevantních důvodů, pouze na základě ničím nepodložených domněnek.
- **Finální verze studie je datována stejně jako pracovní verze, tedy 30. 10. 2015,** přestože byla odevzdána později. Pozn.: Studie byla zveřejněna ROPIDem až 14. 1., tedy cca 10 dní před veřejným projednáním na Ládví.
- Ve studii řešené čtyři varianty ukončení linek PID jsou všechny označovány jako terminály, ve skutečnosti jde o dvě skutečná autobusová nádraží – terminály (Nádraží Holešovice a Letňany), jedno autobusové stanoviště na 4proudé vozovce (Ládví) a jednu sídlištní zastávku (Střížkov).
- **Tabulka výsledků multikriteriálního hodnocení (obr. 32) není numericky správně, čísla nesedí. Mělo by být uvedeno, jakým způsobem bylo naloženo s podkladovými daty** (zřejmě ořezávání čísel, ne zaokrouhlení?).

Obsahová stránka:

Studie se skládá z **přehledu podkladů a vlastní analytické části**, která začíná **rozbořem jednotlivých čtyř variant řešení** (Nádraží Holešovice, Ládví, Letňany, Střížkov), pokračuje **multikriteriální analýzou**, následuje **bližší popis situace na Ládví**, včetně pokusu o porovnání stavu před a po integraci. Studie končí **návrhem možných opatření** (úprav) Ládví a **závěrem**. Nutno podotknout, že oproti pracovní verzi přibyla ve finální verzi varianta Nádraží Holešovice – „severní terminál“, která však není hodnocena v multikriteriální analýze.

Přehled „vstupních podkladů a materiálů (kap. 2)“ obsahuje materiály pochybného a irelevantního obsahu, např. dopisy politiků (např. děkovaný dopis středočeských starostů starostovi Prahy 8 Petrusovi či dopis starosty Žďárského ze Kbel, jehož se problematika nijak netýká) nebo „Analýzu parkujících vozidel v lokalitě Ládví“, jejíž výsledek byl lživý, ale chybí třeba podklad, na základě kterého ROPID vypracoval současné řešení, není tam uvedena petice Ládví není autobusák! a průvodní dopis s požadavky petentů.

Vstupní podklady jsou nedostatečné, a tak vlastně není divu, že v **samotné studii chybí fakta, tvrdá data, např. porovnání tras, porovnání dojezdových časů, údaje o kilometrech, údaje o nákladech, údaje o počtu cestujících, o počtu dotčených rezidentů**. Pokud nebylo v silách zhotovitele tato objektivní data dodat, měl o ně požádat příslušné instituce, takto je studie plná obecných a ničím nepodložených tvrzení.

Chybí též projekce růstu objemu cestujících a rostoucích kapacitních nároků.

Chybí přehledná mapa vedení linek, z obr. 1 na str. 8 není zřejmé, se kterou variantou ukončení na Letňanech se pracuje, jsou zvýrazněny obě, jak po Kbelské, tak po Tupolevově ulici, od čehož se odvíjí celková doba dojezdu, tedy velmi důležitý aspekt celé problematiky!

Pokud je zmíněno Stanovisko ROPIDu (Kap. 2.1) a Stanovisko Asociace dopravních, spedičních a servisních společností Středních Čech (ADSSS, kap. 2.2), která vyjmenovávají klady Ládví z pohledu dojíždějících, měla být v rámci objektivitu zhotovitelem oslovena i MČ Praha 8 či naše iniciativa, aby doplnila negativa z pohledu rezidentů a tato negativa měla být uvedena. Celá studie bohužel nekriticky přejímá některá tvrzení ROPIDu a ADSSS, např. dojezdový čas do centra Prahy přes Letňany je udáván o 10 minut delší než přes Ládví, plus ještě pásmový provoz – není přitom jasné, jaká trasa je volena! Při námi navrhované trase po rychlostních komunikacích je uváděný údaj nepravdivý.

Kap. 3.2.1 (strany 9 až 43) - rozbor jednotlivých terminálů – je poměrně kvalitně zpracován včetně bohaté fotodokumentace, nicméně obsahuje řadu nepřesností. Výhody a nevýhody jednotlivých terminálů jsou popisovány nesystematicky, např. výhody týkající se Ládví i Letňan jsou uváděny pouze u Ládví, výrazná nevýhoda Ládví – blízkost obytné zástavby – není uvedena, za to je uvedena u Střížkova, kde je to méně markantní. U Ládví nejsou popsány odstavby (až v kap. 3.3).

Analyzujeme-li klady a zápory uvedené u Ládví na str. 29, dospějeme k tomuto:

Klady:

- zrušení souběhu autobusů a metra a tím zvýšení efektivity a ekonomiky provozu (převedení km z autobusové dopravy na kapacitní metro) – *platí i pro Letňany*
- zkvalitnění obsluhy Ďáblic (proklady s linkou 103) a celková úspora km a tím levnější provoz (možnost posílení dopravy na jiném místě) – *MČ Ďáblice v současnosti požaduje odklon tranzitních mělnických linek 349 a 369, na Praze 8 na většině zastávek zhoršení obslužnosti po prosincových změnách*
- lepší směrová nabídka (možnost přestupu na tramvaje směr centrum a Bulovka nebo na autobusy směr centrum a Vysočany) – *na Ládví pouze tramvajová linka 10, na Letňanech též autobusy směr Vysočany a metro B, plus další směry*
- velká vybavenost službami (obchody, úřady, kino,...) – *spíše nepodstatné, cestující se chtějí co nejrychleji dostat do a z práce domů, nicméně na Letňanech po přestupu na bus k OC nesrovnatelně větší nabídka služeb, využitelné např. o víkendech*

Nevýhody:

- **nedostačující kapacita terminálu pro takovýto počet spojů (nízká kapacita zastávkových zálivů),**
- **málo prostoru pro cestující, chybí málo krytých stání**
- **nevyhovující zázemí pro odstav autobusů, také nevyhovující zázemí pro řidiče**
- **nutnost odstavu vozů v jiných obratištích (snížení ekonomiky provozu, navýšení manipulačních, tzv. jalových kilometrů)** - *tzn. do budoucna nutné úpravy, čili finanční náklady – všechno toto je na Letňanech již zajištěno*

Chybí:

- *blízkost obytné zástavby!*
- *náchylnost ke zpoždění – obytná zóna, časté opravy na kanalizaci apod., semaforey, časté nehody na Ďáblické, kolony*
- *tato varianta je jednoznačně nejhorší z hlediska bezpečnosti silničního provozu a chodců*

U **Letňan** se neuvádí klad zrušení souběhu autobusů a metra a tím zvýšení efektivity a ekonomiky provozu (převedení km z autobusové dopravy na kapacitní metro).

U varianty **Střížkov** se píše na str. 40: „Komunikace mezi Střížkovem a obratištěm (ul. Lovosická) je navíc úzká a při provozu zvýšeného počtu autobusů by zde mohly nastávat komplikace.“ Je zcela ignorován fakt, že při stávající variantě Ládví je obratiště u Polikliniky Prosek též využíváno (autobusy stojí na 4 místech – samotném Ládví, na odstavech a u Bulovky, kam zajíždí část spojů 348); komunikace ve starých Ďáblicích je též úzká a dvouproudá.

U Střížkova je na str. 43 uvedeno v nevýhodách: „celková dojezdová doba s použitím metra C je delší než cesta přes Letňany“. Toto je v příkrém rozporu s tvrzením, že přes Letňany je to o 10 a více minut delší než přes Ládví. Z Obr. 1 je patrné, že na Střížkov i Ládví je volena trasa starými Ďáblicemi a v tomto případě je čas dojezdu na Střížkov stejný jako na Ládví, ani se započteným pásmovým provozem nemůže být pak dojezd horší než pár minut oproti Ládví. Realita je taková, že dojezdová doba do centra Prahy přes tyto 3 lokality je velmi podobná.

Celá fotodokumentace a popisy parametrů terminálů řeší zejména kapacitní hledisko, které by mělo být rozhodujícím kritériem pro určení vhodnosti terminálu pro ukončení linek příměstské dopravy a udržitelný rozvoj integrace do budoucnosti. Je s podivem, že tato nejdůležitější část studie (3.2.1) vlastně není vyhodnocena. Názor odborníků zveřejněn není. S uvedenými informacemi o kapacitě jednotlivých lokalit se dále již nepracuje. V multikriteriálním zhodnocení hledisko kapacity mezi kritérii nefiguruje, což je zcela zásadní nedostatek!

Nejproblematictější částí studie je bezesporu Multikriteriální zhodnocení jednotlivých terminálů (3.2.2. strany 44-48). O vyhodnocení problematiky byli požádáni odborníci, je nešťastné, že závěr studie je postaven na názoru 10 lidí - mixu odborníků a zaujatých osob (zástupce ROPIDu, dopravců, rezidentů a dojíždějících). Buď měl být představen ryze odborný názor, nebo měla mít anketa mnohem více respondentů. Takto vzhledem k velikosti dotčených skupin obyvatel (rezidenti cca 20 000, dojíždějící udáváno naposledy téměř 5 000) nelze průzkum mezi 10 lidmi brát ani jako orientační vzorek, je to zcela nevyhovující.

Pro stanovení vah kritérií byla použita tzv. „**Metfesselova alokace**“ (metoda alokace 100 bodů). Ve studii se uvádí „tato metoda je jednoduchá, rychlá a v praxi se s ní obecně dosahuje dostatečně přesných výsledků“. Aby však toto platilo a nedosahovalo se naopak subjektivních výsledků, **je nutno splnit požadavky na kritéria:**

- A) úplnost – musí posoudit všechny příznivé i nepříznivé dopady variant
- B) kritéria se nesmí překrývat
- C) počet kritérií nesmí být příliš velký (nedoporučuje se víc jak 10 kritérií)

Bohužel musíme konstatovat, že **nezbytné požadavky na kritéria, aby závěr analýzy byl objektivní, nebyly splněny.**

- A) Minimálně chybí hledisko kapacity terminálů, které by mělo být určující hned od počátku! Zhodnocení dostatečné kapacity pro příjezdy, odjezdy a odstavy autobusů, kvalita zázemí pro řidiče a z hlediska cestujících komfortní prostor při čekání (dostatek krytých stání) chybí!** Dopravně-organizační kritéria byla zcela opomenuta.

Je to o to víc zarážející, že samotná studie shledala Ládví jako kapacitně nedostačující! Dále chybí jakýmkoliv způsobem zohledněný fakt, že na Letňanech byly učiněny značné investice a tamní terminál je pro příměstskou dopravu a její budoucí bezproblémový rozvoj nevhodnější. Oproti tomu zachování ukončení linek na Ládví by vyžadovalo nekoncepční vynaložení finančních prostředků do infrastruktury.

- **Ve skupině kritérií „zájmy cestujících“ bylo hodnoceno nejvíce posuzovaných vlivů (váha takřka 40%).** Zájmy cestujících se však skrývají i ve zbytku kritérií.
- **Zájmy rezidentů jsou v naprosté menšině, skryté pod „vlivem na životní prostředí“.** Kritéria této skupiny jsou definována tak vágně a nejasně, že jednotlivé varianty většina hodnotitelů zhodnotila takřka stejně a celá tato skupina tedy nemá prakticky žádný vliv na výsledek analýzy. Letňany vychází sice nejlépe, ale s tak malým rozdílem oproti zbylým variantám, že je to nepodstatné.

B) Kritéria se nejen překrývají, ale vyloženě dublují. Překryv nastává již dokonce v nadřazených skupinách kritérií.

- Kritérium *Občanská vybavenost a potenciál jejího rozvoje* (ve studii dokonce blíže vysvětleno Nabídka služeb v oblasti) a *Služby v okolí přestupního uzlu* – to je jedno a to samé! Proč z toho dělat dvě kritéria? Dalo by se to snad rozdělit na: Občanská vybavenost a Potenciál rozvoje služeb, kde by v prvním mělo vést Ládví a ve druhém Letňany.
- Potenciál rozvoje služeb je však víceméně zahrnut už v kritériu *Potenciál městotvornosti VHD* (kde vyšlo nejlépe Ládví, které se již nemá kam rozvíjet a určitě není městotvorné cpát 4-5 tisíc lidí do lidnatého sídliště).
- *Jízdní doba (centrum-region)* a *Interval metra (pásmo)* je opět zdvojením kritéria času.
- *Míra atraktivity VHD* je opět redundantním a subjektivním kritériem – atraktivita se skládá logicky z více vlivů, které jsou ale již hodnoceny (např. jízdní doba, bezpečnost, bezbariérovost, služby v místě a další).
- Kritéria ze skupiny Vliv na životní prostředí se opět zbytečně dublují, popř. jsou špatně vysvětlena (viz výše bod A). *Lokální vliv* a *Vliv na přilehlou bytovou zástavbu* by se daly sjednotit s přidělením odpovídající vysoké váhy tohoto kritéria.

C) Velký počet kritérií (17) výrazně překračující doporučení pro zvolenou metodu zhodnocení, který vede k nepřehlednosti vazeb mezi kritérii a vzniku možných chyb.

D) Za problematické lze označit i rozhodnutí, že 10 oslovených hodnotitelů si samo nastavilo váhy daných kritérií.

- K některým kritériím navíc nejsou známe údaje, na základě kterých by mohli hodnotitelé volit objektivně (např. *Náklady na provoz – efektivita VHD*, srovnání nákladů nebylo ROPIDem, ani studií zveřejněno, podobně *Cena jízdného* – buď jde o zbytečné kritérium, neboť pravidelní dojíždějící do Prahy jistě disponují ročním kupónem na MHD - zatím OPENCARD - která platí na území Prahy, tj. již od Březiněvsí, pokud zhotovitel studie uvažoval jinak, měl rozdílné ceny ve studii představit, aby hodnotitelé mohli hodnotit na základě faktů, ne svých dohadů). Kritérium *Pocit bezpečnosti přestupního bodu* je ryze subjektivní záležitost.

- Některá kritéria nejsou jasná, chybí vysvětlení – např. *Požadavky na parkování nerezidentů*.
- **Při pohledu na tabulku (obr. 32) je zřejmé, že výsledky u některých kritérií vycházejí zcela objektivně nesprávně.** Zejména kritéria *Potenciál městotvornosti VHD, Bezpečnost dopravy a uživatelů uličního provozu, Přínos z hlediska dopravní obsluhy, Cena jízdného, Směrová nabídka v přestupním bodě, Vliv na přilehlou bytovou zástavbu* - zde všude vycházejí neobjektivní výsledky.
- Konkrétně si rozebereme kritérium *Bezpečnost dopravy a uživatelů uličního provozu* – vyšlo nejlepší Ládví před Holešovicemi, Letňany a nakonec dramaticky nejhorším Střížkovem. To je naprostý nesmysl, Ládví s autobusy ukončenými na 4proudé vozovce, s přechodem na tramvaj a rušným provozem aut je naopak nejhorší, opravdu není bezpečnější pro dopravní prostředky ani chodce než autobusové nádraží Letňany, kde jsou pouze autobusy a vstup do metra! Není důvod, aby Střížkov byl brán jako nejhorší, zastávka není na hlavní ulici, je situovaná na dvouproudé silnici, tramvaj zde není. Kritérium *Bezpečnost dopravy a uživatelů uličního provozu* dostalo nejvyšší váhu ze všech (9,1), Ládví se mělo objektivně umístit jako nejhorší, ale nastal opak. Podobně můžeme pokračovat u dalších kritérií.

K výsledku multikriteriálního zhodnocení, kdy 8 z 10 hodnotitelů určilo Ládví jako nejlepší variantu pro ukončení linek PID, musíme konstatovat, že ho nelze považovat za platný! Jde o kombinaci chybného výběru a nastavení kritérií a minimálně zčásti neobjektivního posuzování vybranými hodnotiteli. Nebyly posouzeny všechny příznivé i nepříznivé dopady jednotlivých variant, chybí kritéria dostatečné kapacity pro příjezdy, odjezdy a odstavy autobusů, kvalita zázemí pro řidiče a z hlediska cestujících komfortní prostor při čekání (dostatek krytých stání), tedy kritéria, která vychází pro Ládví nepříznivě, jsou však důležitá z dopravního hlediska. Méně relevantní kritéria (jako např. služby v okolí přestupního bodu), kde je Ládví hodnoceno nejlépe, jsou zdvojena. Hodnotitelé se rozhodovali pouze na základě svých zřejmě často mylných domněnek, ne na základě jasně daných podkladů. Takto nelze k objektivnímu výsledku dospět.

Po multikriteriálním zhodnocení pokračuje studie kapitolou 3.3 **Terminál Ládví**, která se podrobněji zabývá Ládvím, tedy současnou variantou. V této části jsou zjevné manipulativní a zavádějící pasáže. Zvláště působí snaha nejdříve ukázat, že na Ládví bylo již před integrací mnoho autobusů, následovaná pasáží Ládví po integraci, kde jsou prezentovány fotografie s popisem „Terminál Ládví není stále přetížen“. Opět tedy zaznívá, že kapacita Ládví pro ukončení linek PID je nedostatečná, Ládví bývá přetíženo.

Samozřejmou skutečnost, že doprava má špičky a hluché doby, ostatně studie kvantifikuje v tabulce 1 (údaje se však vzhledem k navýšení spojů linky 348 zvedly, takže v ranní špičce je to již sedmínásobek stavu před integrací, přičemž tabulka nepodchycuje cesty prázdných autobusů na odstavy, což sice

nesnižuje kapacitu zastávky, ale zbytečně zatěžuje komunikace a životní prostředí). Fotografie jsou pořízeny většinou mimo špičku (sedm záběrů), ty dvě, které jsou ve špičce, zachycují situaci při odjezdu, kdy je i podle tabulky 1 špička méně výrazná. Kromě toho se tato špička odehrává na straně, kde je více místa, tak že mohou být oddělena stanoviště městských autobusů a vozů integrace. To je na příjezdové straně vyloučeno. Několik fotografií vůbec nezachycuje nástupiště, ale okolní plochy. Žádná není věnována stanovišti při příjezdové špičce. Autor studie přitom musí vědět, že řešit je třeba nejvyšší profil. Více než tři autobusy na příjezdu do Prahy se do zálivu jednoduše nemohou vejít. Situace, kdy zde stojí právě tři autobusy je v ranní špičce celkem běžná, staví zde dohromady 8 linek, v tomto okamžiku není tedy žádná rezerva (zjišťováno ve dnech 16 – 18. 2. 2016). Nárazově nastávají situace, že čtvrtý autobus zůstane stát v jízdním pruhu a tak odbavuje vystupující i nastupující cestující (zjištěno např. 18. 2. 2016 v 7.15 – městský autobus). Jindy čtvrtý vůz stojí za zálivem na hojně využívaném přechodu pro chodce, jediném bezbariérovém přístupu na tramvajovou zastávku (spatřeno 2x dvěma lidmi v rozmezí půl hodiny mezi 7 a 7:30 dne 23. 2. 2016). **Dodržování jízdních řádů u příměstských linek totiž ROPID nedokáže zajistit, i proto by také měly být autobusy směřovány na nádraží.**

Problémy na odjezdu způsobuje odlišný charakter příměstské dopravy, kdy autobusy na zastávce stráví dlouhé minuty, zatímco se cestující legitimují nebo platí a nastupují pouze předními dveřmi. Přestože na Ládví tvoří nyní příměstské spoje třetinu autobusové dopravy, Ládví zcela zahltily. Na odjezdu z Prahy mají vyhrazený stejný prostor jako autobusy městské s dvojnásobnou frekvencí a ještě zabírají další 2 místa, když čekají bezprostředně před najetím. Na druhé straně pak čekají další 3-4 autobusy, případně ještě na obratišti.

Koncept spočívající v přivedení tranzitní dopravy do obytné zóny, v tomto případě Ládví, se ve studii nezpochybnuje. **Otázka negativních vlivů spojených s autobusovou dopravou na životní prostředí rezidentů byla odbyta bagatelizováním problematiky** na str. 52: „Je otázkou, jak moc velký vliv mají nově integrované autobusy na hlučnost a prašnost dané lokality. Ulice Střelničná je vytížena automobilovou dopravou, navíc tudy projíždí i mnoho spojů autobusových linek MHD.“ Povrchní názor, že autobusy asi zatěžují životní prostředí jen minimálně, obyvatelé domů v bezprostřední blízkosti zastávky Ládví nebo na ulici Ďáblické nesdílejí, jsou obtěžováni mj. zvýšeným hlukem v časných ranních hodinách, kdy je intenzita jiné dopravy nízká. Rovněž autobusy odjíždějící na odstavná stanoviště, kterých je na Ládví nedostatek (jalové kilometry), se pohybují výhradně obytnou zónou. Vágní spojení „mnoho spojů“ linek MHD se dá samozřejmě přesně vyčíst, tak že významný (třetinový pro Střelničnou a až dvoutřetinový pro Ďáblickou ul.) podíl příměstské dopravy na celkové autobusové dopravě na Ládví, okolí a v Ďáblicích se zřetelně ukáže.

Zarážející je ihned následující poznámka v rámečku též na str. 52: „V Praze lze nalézt i další lokality s přibližně stejnou intenzitou provozu a stav rezidenty nepobuřuje, nepíší se zde žádné petice...“. Takovou poznámku by možná člověk čekal od politiků, ne však v odborné studii. Názor obyvatel Ládví je bezpochyby ovlivněn i tím, že vhodnější alternativa existuje, na rozdíl od jiných míst v Praze. Tato až lehce pejorativní poznámka představuje jedinou zmínku o petici Ládví není autobusák! a protestu MČ Praha 8 (přestože je Usnesení Zastupitelstva uvedeno v podkladech) a jejích občanů.

3.3.3 Porovnání stavu před a po integraci. Na str. 52 se uvádí: *„porovnání můžeme provést např. ze 2 hledisek: počtu příměstských linek a počtu parkujících nerezidentů v oblasti Ládví.“* Proč NAPŘÍKLAD? **Porovnání by mělo být provedeno zejména objektivně, čili ze všech možných hledisek, ne „např.“**. Takhle se dozvídáme zavádějící informaci, že před integrací na

Ládví v pracovní dny končily 3 příměstské linky a nyní tam končí 4. Již se ale nepíše, že zrušená linka 345 měla pouze 10 spojů, zatímco nové dvě linky mají dohromady skoro 60 spojů a linka 348 byla navýšena ze 7 spojů na 56 (nyní již 66), trojnásobný nárůst příměstských spojů určitě nepůsobí banálně jako údaj, že přibyla vlastně jen 1 příměstská linka! Správně měl být uveden i počet spojů, ne pouze linek. Před integrací v jednom směru bylo 45 spojů (odstavy stačily na Ládví), dnes je to 155 spojů plus cesty na odstavy.

Pro zjištění stavu parkujících nerezidentů byla použita jen „Analýza parkujících vozidel v lokalitě Ládví“, respektive její opravený výsledek, úbytek 120 vozidel. Původně totiž analýza přišla s šokujícím úbytkem 617 vozidel! Šlo však o součet údajných úbytků za 5 dnů! Ve studii ČVUT není uvedeno ani to základní, ze kdy tato analýza je. Byla provedena již 2 týdny po integraci, tedy v druhé půlce dubna, představuje jen jeden bod v čase, jistě by bylo zapotřebí tuto analýzu opakovat, aby se ukázal nějaký trend. **Zhotovitel neprojevil žádnou snahu zjistit aktuální situaci ohledně tohoto ukazatele, pouze převzal starý údaj. Na pováženou je, že rezidenti Sídliště Ďáblice si žádného úbytku zaparkovaných vozidel s mimopražskou SPZ nevšimli, a zejména nyní na podzim a v zimě neustále upozorňují na to, že parkujících aut je zde více než před integrací!**

V závěru studie jsou navrhována **možná opatření (úpravy) terminálu „Ládví“ a jeho okolí (3.3.4)**. Citace studie na str. 58: „byla vytipována řada dílčích nedostatků a problémových míst terminálu „Ládví“ a jeho okolí, jejichž odstranění by mohlo napomoci zlepšení fungování tohoto terminálu. **Pro zlepšení pravidelnosti spojů a pohodlí cestujících PID v okolí stanice metra Ládví je třeba vyřešit následující problémy:**

- zpoždování spojů,
- značná intenzita provozu individuální automobilové dopravy (dále IAD) v ulici Střelnické,
- nebezpečný přístup na tramvajové zastávky Kyselova,
- nebezpečný bezbariérový přístup na tramvajové zastávky Ládví,
- bariérový přístup na zastávky Štěpničná,
- nedostatečné zastřešení zastávek Ládví,
- celkové zlepšení prostředí kolem stanice Ládví a KD Ládví.“

Studie zde zcela rezignovala na návrhy řešení kapacitních problémů Ládví či zmírnění negativního dopadu na rezidenty. Navrhované úpravy jsou pouze dílčí, moc toho neřeší a s integrací někdy ani nesouvisí. Některé úpravy jsou dokonce navrhovány v místech, která nemají s integrací vůbec nic společného (např. přístup na tramvajovou zastávku Kyselova). Pro zlepšení bezpečnosti přístupu na tramvajové zastávky na rizikových přechodech na ul. Střelnická navrhuje zhotovitel „snížení počtu jízdních pruhů, event. v kombinaci se zřízením vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy“. Kde je však řešení situací, kdy na přechodu k tramvaji na Ládví stojí autobusy, protože se do zastávky nevejdou?

Na str. 59 se uvádí: „v oblasti terminálu Ládví a v jeho okolí je poměrně značná intenzita osobních automobilů, která mnohdy komplikuje provoz autobusů (většina osobních automobilů i autobusů je ve společném přímém jízdním pruhu – viz obr. 40a), resp. autobusy zajiřující do zastávek mnohdy komplikují provoz těmto osobním automobilům (viz např. obr. 40b). U autobusových linek PID tak často dochází ke zpoždování spojů.“ **Na nevýhodnost zajiřování autobusů do obydlené zóny i z hlediska časové ztráty od počátku upozorňujeme,**

ROPID doposud odmítal, že by ke zpoždování docházelo i na území Prahy. Zhotovitel navrhuje v tomto kontextu vznik vyhrazených BUS-pruhů a zavedení funkční preference na SSZ. Je otázka, zda toto účelové upřednostnění MHD na podstatný úkor ostatních nepovede k podstatně zhoršené průjezdnosti tangenciály Prosek – Kobylisy – Bohnice. Pokud zklidňování dopravy spočívá nejdříve v jejím zhoršení, které postupně odradí řidiče tranzitní dopravy, tak to bude asi cesta správným směrem.

Nutno však upozornit, že podobné nové dopravní opatření (zúžení do jednoho pruhu, změna odbočovacích pruhů) kvůli zbudování nového přechodu pro chodce na Ďáblické ulici, ke kterému došlo na podzim 2015, vede i po několika měsících k **častým nehodám na křižovatce s ul. Beštákovou** (viz přiložené ilustrační fotografie z poslední doby).

Je s podivem, že **studie se vůbec nezabývá ulicí Ďáblickou**, kudy jsou příměstské linky trasovány před Ládvím. **Ulice Ďáblická je až k Sídlišti Ďáblice pouze dvouproudá, je na ní zákaz vjezdu nákladních vozidel mimo obsluhu tamní skládky a měření hluku zde prokázalo hodnoty těsně pod limitem pro noční dobu.** Od počátku integrace zde již dvakrát probíhaly opravy, takže autobusy musely jezdit v kyvadlovém provozu. Místní si stěžují na nárůst hluku a paradoxně zhoršení obslužnosti po prosincových změnách. Poslední uvedené již studie nemohla zohlednit – jde však o nenaplnění jednoho z cílů integrace uváděných ROPIDem, tj. zlepšení dopravní obslužnosti i pro pražské městské části.

Závěr studie, že Ládví je nejvhodnější varianta pro ukončení linek PID z Mělnicka a Neratovicka, je v rozporu s tím, co zaznívá napříč celým materiálem, kde se opakovaně vyskytují zmínky o nevyhovujících parametrech Ládví a nedostatečné kapacitě. Multikriteriální zhodnocení problematiky bylo provedeno chybně, zvolená kritéria nesplňují nároky na objektivitu, čímž byla analýza degradována na úroveň subjektivní ankety, kterou zodpovědělo pouze 10 osob. Požadovaný odborný názor nezazněl.

Kvalitu studie považujeme za nedostatečnou, zejména při ceně 121 000 Kč, která je oproti obvyklé ceně za studii podobného rozsahu a detailu dvojnásobná.

Důrazně požadujeme, aby studie byla přijata mezi podklady pro vyhodnocení zkušebního provozu integrace pouze s velkými výhradami a s vědomím všech jejích nedostatků.