

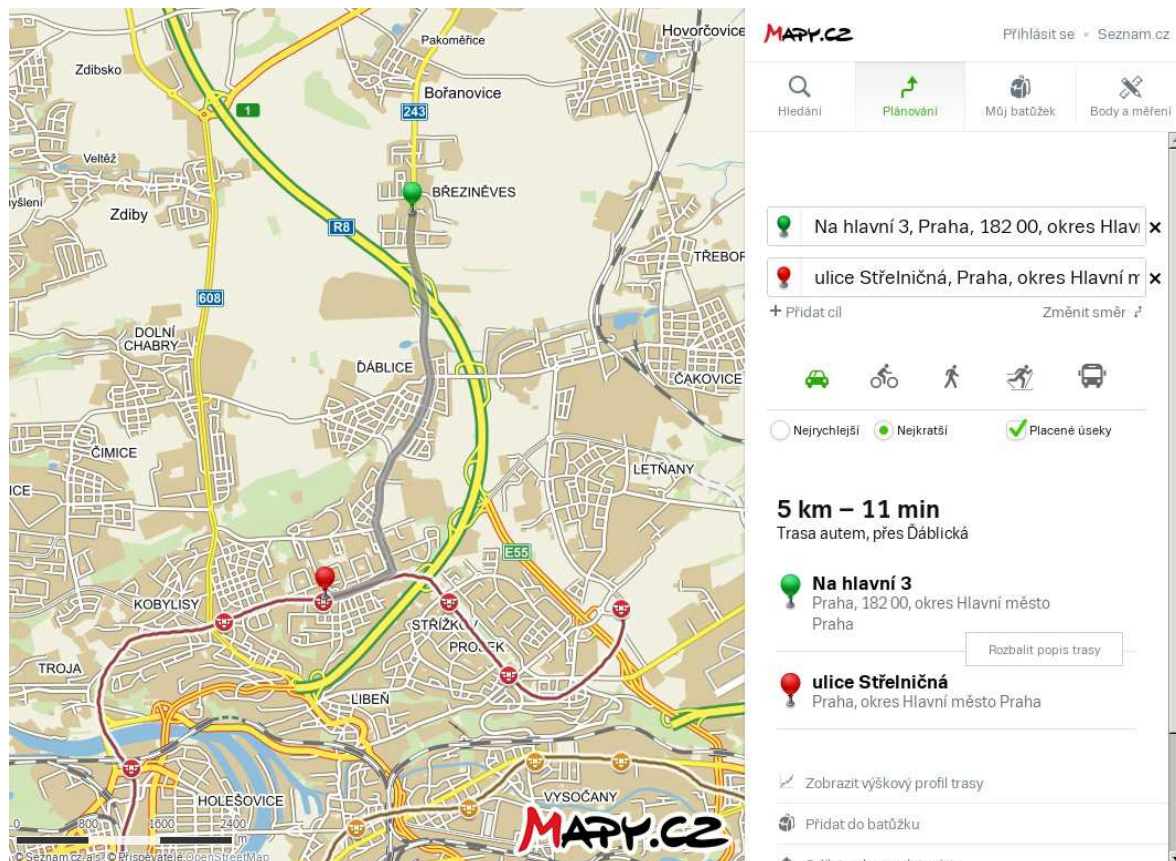
Věc: DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST ĎÁBLIC – Optimalizace spojení Mělnicka a Neratovicka s Prahou, s návrhem pro snížení negativních vlivů na životní prostředí

Po změně napojení Mělnicka a Neratovicka projíždí za den Ďáblickou ulicí v Praze, což je místní úzká silnice s přechody pro chodce, bočními uličkami, zaparkovanými automobily atd., cca 460 autobusů za den v obou směrech (zjištěno z jízdních řádů). To představuje cca **24 - 35 autobusů během jedné hodiny, tj. v intervalu pouhých 1,7 až 3 minuty, pod okny domků** vesnického typu i nových bytových domů podél Ďáblické. Průjezdnost je tak vysoká, že v zastávce často současně zastavuje místní autobus 103 i některý z autobusů dálkových. Dálkové autobusy ale mohou **plynule jezdit ulicí Činoveckou, R8**, přičemž dojezdové časy jsou rychlejší, jak ukazuje web mapy.cz. Autobusy bez zbytečného zastavování by dojezdové časy navíc zkrátily.

Vyhodnocení dojezdových časů **jasně hovoří v prospěch přesunutí terminálu pro regiobusy na konečnou metra v Letňanech, bez zbytečných přejezdů při odstavkách.** Řešení by nemělo dopad na okolní zástavbu, využilo by spojení již vybudovaného metra, a **delší cesta metrem by byla vyvážena kratším dojezdovým časem regiobusu.** Přičemž cestování metrem je velmi pohodlné a navíc ekologické.

Prosím porovnejte:

Nyní = nevhodné řešení!!!



The image shows a screenshot of the mapy.cz website. On the left is a map of the area around Ďáblice and Letňany, with a route highlighted in green and yellow. The route starts at Na hlavní 3, Praha (marked with a green pin) and ends at ulice Střelnická, Praha (marked with a red pin). The route passes through Ďáblice and Letňany. On the right is the website interface, showing the search results for the route. The route is 5 km and takes 11 minutes. The interface includes search bars, navigation icons, and a list of stops.

MAPY.CZ Příhláset se • Seznam.cz

Hledání Plánování Můj batůžek Body a měření

Na hlavní 3, Praha, 182 00, okres Hlaví x

ulice Střelnická, Praha, okres Hlavní m x

+ Přidat cíl Změnit směr ↻

Nejrychlejší Nejkratší Placené úseky

5 km – 11 min
Trasa autem, přes Ďáblická

Na hlavní 3
Praha, 182 00, okres Hlavní město
Praha

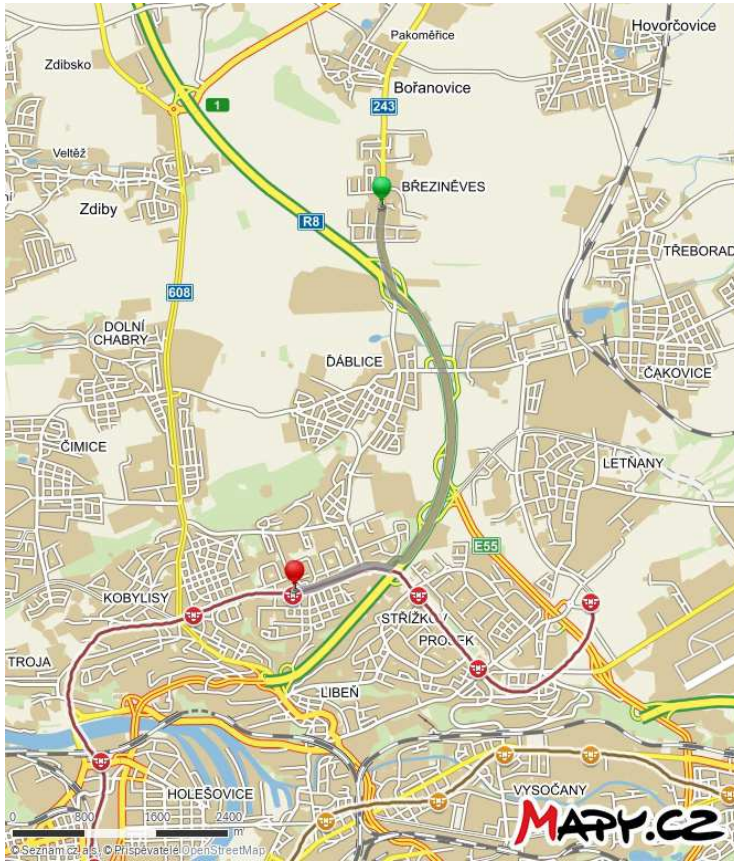
ulice Střelnická
Praha, okres Hlavní město Praha

Zobrazit výškový profil trasy

Přidat do batůžku

Šířít nebo poslat místo

Níže navrhané řešení je časově výhodnější



MAPY.CZ Přihlásit se Seznam.cz

Hledání Plánování Můj batůžek Body a měření

Na hlavní 3, Praha, 182 00, okres Hlaví x

ulice Střelnická, Praha, okres Hlavní m x

+ Přidat cíl Změnit směr ↻

Nejrychlejší
 Nejkratší
 Placené úseky

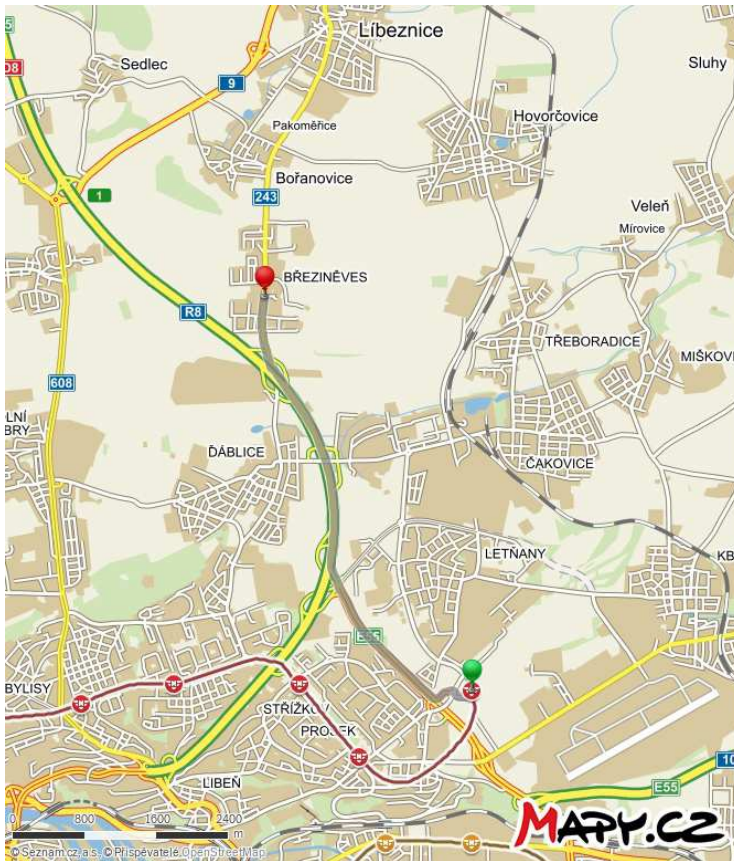
5,6 km – 8 min
Trasa autem, přes dálnici R8

Na hlavní 3
 Praha, 182 00, okres Hlavní město Praha
Rozbalit popis trasy

ulice Střelnická
 Praha, okres Hlavní město Praha

Zobrazit výškový profil trasy
Přidat do batůžku
Sdílet nebo poslat místo

Optimální řešení



MAPY.CZ Přihlásit se Seznam.cz

Hledání Plánování Můj batůžek Body a měření

50°7'32.241"N, 14°30'58.220"E x

část obce Březiněves, Praha x

+ Přidat cíl Změnit směr ↻

Nejrychlejší
 Nejkratší
 Placené úseky

5,6 km – 7 min
Trasa autem, přes dálnici R8

50°7'32.241"N
 14°30'58.220"E
Rozbalit popis trasy

část obce Březiněves
 Praha

Zobrazit výškový profil trasy
Přidat do batůžku
Sdílet nebo poslat místo

Integrací regiobusů došlo ke skokovému nárůstu průjezdů autobusů Ďáblickou o 100% (dříve cca 230 dnes 460 spojů). Tento nárůst, k již tak silnému automobilovému provozu, který každým rokem narůstá, vede k neúměrnému zatížení životní prostředí. Proto je na místě úvaha nad **vyvážeností potřeb občanů a četnosti obslužnosti** pro místní obyvatele. Nepříznivou situaci je možno řešit bez investičních nároků. **Jiné obce kvůli hluku a emisím staví obchvaty, Ďáblice severojižní obchvat obce mají**, příměstské autobusy ho však nevyužívají, místo toho jezdí středem obytné části, po úzké komunikaci. Kratší dojezdové časy při použití R8 hovoří pro Cínoveckou, která je i z pohledu přepravy osob bezpečnější.

Do příměstských autobusů navíc v Ďáblicích prakticky nikdo nenastupuje, což od zavedení změny dopravy pravidelně sleduji. Obslužnost Ďáblic nyní posílenou linkou 103 považuji, a ne jen já, za dostatečnou. BUS 103 je i ve špičce zaplněn částečně, vždy jsou místa k sezení nezaplňena.. Příměstský autobus má navíc řadu nevýhod pro cestující: nástup po schodech, úzkou uličku, pohyb v ní je jednosměrný, nástup u řidiče-výstup vzadu, místa k sezení pro cestující z Ďáblic nejsou, autobusy jsou plné při příjezdu do Ďáblic, nebo jsou místa k sezení nedosažitelná přes stojící pasažéry stojící v uličce, rukojeti na držení jsou nevyhovující, často nedosažitelné, vysoko, autobusy při řazení cukají. Výsledkem je, že v Ďáblicích do třístovek nastupují cestující výjimečně, většina čeká na linku 103. Meziměstské autobusy jsou i hlučnější, vzhledem k provozu na Ďáblické často nestíhají jízdní řád a nedodržují rychlostní omezení, což nadále zvyšuje hluk a ekologickou zátěž, nemluvě o bezpečnosti ostatních účastníků provozu, především chodců na přechodech.

Jako důkaz neopodstatněného nárokování vyšší frekvence obslužnosti v Ďáblicích a Březiněvsi, což jsem slyšela jako argument proč třístovkové autobusy projíždí Ďáblickou, uvedu následující, laický příklad: Počet obyvatel Ďáblic je cca **3000 a 1000 obyvatel Březiněvsi, tj. 4000 potenciálních místních cestujících** v pracovní den, kteří mají po změně k „dispozici od 7.4.“ **460 jízd autobusů**. Naproti tomu městské autobusy odvázející obyvatele ze sídliště Bohnice (30 000 obyvatel) a Čimic (7000 obyvatel) do Kobylis, tj. přibližně **37000 potenciálních cestujících** přepraví **1000 jízd** autobusů (viz jízdní řády). A po čtyřproudových silnicích.

Přestože je úvaha zjednodušená a nebere v úvahu kolik procent obyvatel skutečně autobus využije, jaká kapacita je autobusu atp., zdá se, nyní použité řešení obslužnosti Ďáblic a Březiněvsi zcela neracionální.

Navrhuji proto, aby regiobusy používaly Cínoveckou a zrušen byl zcela, nebo podstatně omezen jejich průjezd Ďáblickou ulicí. Regiobusy by mohly pouze v potřebné míře doplnit nezbytnou kapacitu. Tato změna by snížila ekologickou zátěž při Ďáblické i zkrátila dojezdové časy cestujícím a zároveň zřejmě snížila i spotřebu paliva. V případě využití Letňan by pak došlo k úsporám paliva nejen plynulejší jízdou, ale i možností odstávek autobusů přímo v místě konečné, bez zbytečných přejezdů, oproti stávajícímu stavu.

Efektivnost dopravní obslužnosti, nejen z pohledu integrace dopravní Středočeského kraje, by vedla k zachování snesitelného životního prostředí pro Pražany při neomezení pro mimopražské, zvýšení bezpečnosti dopravy a domnívám se, že by došlo i k úspoře paliv. Argument, že zavedení lepší obslužnosti pro mimopražské cestující vyvolá podstatné **snížení automobilové dopravy jsme však doposud nepocítili**. Domnívám se, že se tak ani nestane, neboť používání automobilu je pro určité pracovníky nezbytností. Ti do zaměstnání autobusem stejně nepojedou, a možná, že ani jezdit nemohou.

Ing. Jitka Fidranská