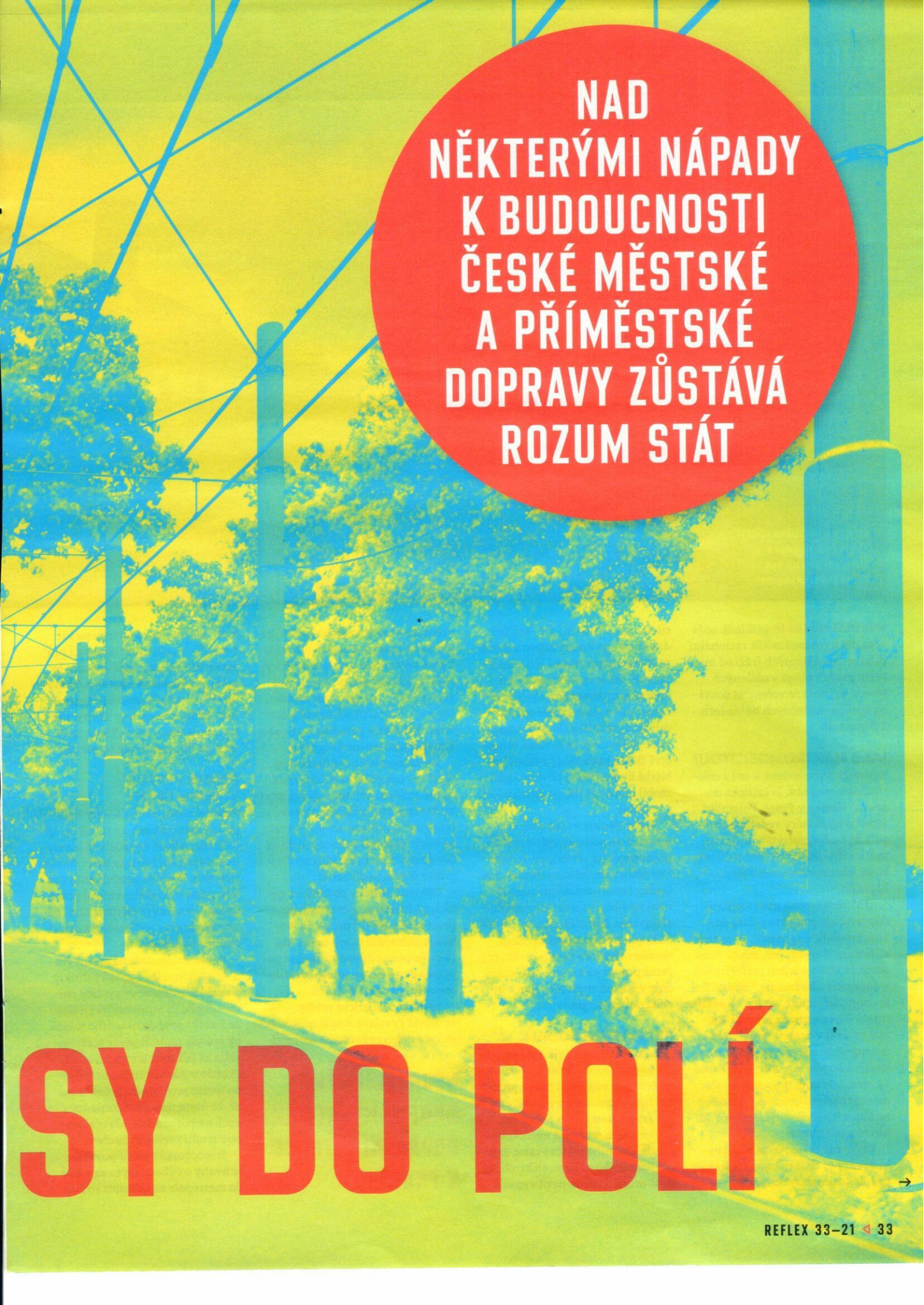
Rázovité středočeské VESNICE ZADRÁTOVANÉ TROLEJOVÝM VEDENÍM, snaha magistrátu vychovat z Pražanů cyklisty a razantně zdražit dojíždění do hlavního města za prací... Ambiciózní plány na snižování emisí mají různou podobu a brzy zasáhnou i do koncepcí české městské a příměstské dopravy.

TEXT JIŘÍ SEZEMSKÝ

TROLEJBU



NAD NĚKTERÝMI NÁPADY K BUDOUCNOSTI ČESKÉ MĚSTSKÉ A PŘÍMĚSTSKÉ DOPRAVY ZŮSTÁVÁ ROZUM STÁT

SY DO POLÍ

Středočeské obce chtějí ekologickou dopravu, ale musí pro ně být skutečným přínosem

UVEĎME NĚKOLIK příkladů ze života. Už nyní lze rozlišit racionální přístup bez vzletných frází od marketingových plánů vzdálených od reality, aniž se veřejnost dozvídá o jejich skutečných nákladech a dopadech.

JAK S ELEKTROMOBILITOU?

Neuralgickým bodem, a to i z celostátního hlediska, je kritická dopravní situace v Praze. Polemiku vyvolávají záměry vedení metropole do budoucna, vtělené do Klimatického plánu pro Prahu do roku 2030, kde doprava tvoří obsáhlou kapitolu.

„Cílem této vize není zlepšení dopravy, ale pouhá regulace snižující mobilitu ve městě. Je to znásilňování chování lidí, nikdo dnes nemůže vědět o jejich preferencích v dopravě do budoucna," upozorňuje dopravní expert Ivo Rýc. Naráží mimo jiné na záměr pražské koalice vybírat v centru Prahy mýto, postupně ho zdražovat a rozšiřovat stejně jako placené zóny parkování ve městě. Přitom nejsou dokončeny alternativní objezdy a dostatečné kapacity záchytných parkovišť na okrajích města.

Za chiméru lze považovat i vybudování 10 tisíc nabíjecích stanic pro elektromobily do konce desetiletí, což je řádově více, než jich dnes jezdí po Praze. Zájem o jejich pořízení zatím stoupá jen velmi vlažně, což je způsobeno nejen omezeným dojezdem, ale hlavně cenou takového vozu přesahující minimálně milión korun. Idealistické představy, že si velké množství řidičů bude moci v relativně blízké budoucnosti dovolit elektromobil nebo hybrid, se zatím míjejí s realitou.

Podle Rýce je v této souvislosti mnohem podstatnější kapacita přenosové sítě. Propagátoři elektromobility nechávají stranou, zda bude v tomto období při souběžném rychlém útlumu uhelných elektráren dostatek „šťávy". Jejich náhradu nízkoemisními zdroji rovněž ovlivňuje řada faktorů, přičemž provoz elektromobilů vyžaduje výrazně zvýšenou spotřebu elektrické energie.

PRAHA NENÍ KODAŇ

Úzce s tím souvisí další zamýšlený cíl zajistit do roku 2030, aby aspoň tři čtvrtiny vozového parku pražské hromadné dopravy tvořily autobusy s bezemisním pohonem. Určitá rizika si zřejmě uvědomuje i Rada hlavního města Prahy. Kromě budoucího nákupu elektrobusů za 15 miliard korun nyní vypsala veřejnou soutěž na dodávku 253 dieselových autobusů za dvě miliardy korun jako zálohu při možných výlukách. Racionální přístup v této věci ocenila i magistrátní opozice, jež je jinak ke klimatickému plánu velmi kritická a považuje ho za pouhou marketingovou fangličku.

Do kategorie virtuální reality patří rovněž plánované sedminásobné zvýšení objemu cyklodopravy s celkovými náklady na nové trasy sedm miliard korun. Skutečně bude tolik lidí ochotných dojíždět do práce na kole? Jakými daty je tato úvaha podložena?

Cyklisté se dnes podílejí na cestách po hlavním městě jedním procentem, ale při průjezdu Prahou je jich vidět velmi málo. Má to svoje pádné důvody a reálná poptávka Pražanů po tomto typu dopravy je jen jedním z nich.

Zavádět cyklistické pruhy ve městě vyvolává v řadě míst komplikace nejen zužováním komunikace, ale i rizikovými uzly na křižovatkách s obtížnou orientací pro samotné cyklisty. Tato doprava by měla být důsledně oddělena od motorové, prvořadá musí být bezpečnost jízdy pro všechny aktéry. Praha není Kodaň, kde cyklisté tvoří 28 % podílu všech cest ve městě.

NEURALGICKÝM BODEM JE KRITICKÁ DOPRAVNÍ SITUACE V PRAZE.

PRAHA VERSUS STŘEDNÍ ČECHY

Pražské dopravní problémy mají pak zásadní přesah do Středočeského kraje, odkud dojíždějí do hlavního města každý den za prací stovky tisíc lidí. Doslova pozdvižení vyvolaly plány pražského vedení právě na zavedení mýta od roku 2025, odstupňovaného podle emisí vozidel a místa bydliště.

Podle studie zadané pražským magistrátem, jejíž střípky unikly do médií, by na nový systém nejvíce doplatili mimopražští řidiči. Za každý vjezd do hlavního města by museli zaplatit podle stáří vozidla až pět tisíc korun měsíčně. Primátor Zdeněk Hřib (piráti) se po tomto mediálním provalu brání, že mýto nebude v dohledné době na pořadu dne, ale utajovanou studii zveřejnit nechce.

Středočeské vedení považuje úvahy o výběru mýta za vjezd do metropole za škrtnutí sirkou

FOTO OBEC VELEŇ (2×)

ve skladu střelného prachu. Odmítají ho do té doby, dokud nebude dobudován Pražský okruh a záchytná parkoviště P+R („zaparkuj a jeď) navazující na městskou hromadnou dopravu. S tím je ovšem trvalý a obrovský problém.

Dopravní infrastruktura se v Praze nestaví už několik let, částečně je vinna kolize jejího financování hlavním městem a státem, a pomalu postupuje i výstavba odstavných parkovišť. Dnes mají kolem tří tisíc parkovacích míst, což je zhruba stonásobně méně než vozidel denně dojíždějících do hlavního města.

Pražská rada navíc schvaluje protichůdné kroky. Nyní rozhodla o zdražení jízdenek městské hromadné dopravy a až pětinásobném zvýšení cen parkování na většině záchytných parkovišť. Názorně je vidět, že provázanost řešení dopravních problémů Prahy a Středočeského kraje bude bez úzké koordinace drhnout.

TROLEJBUSY DO OBCÍ

Součástí připravovaných změn jsou také rozjíždějící se debaty o modelování veřejné dopravy, splňující požadavky na bezemisní provoz. V posledních dnech se hojně propírá plánované zavedení trolejbusové linky 377 z pražských Letňan do Kostelce nad Labem.

Záměr nahradit dosavadní autobusovou linku její elektrifikací vznikl za bývalého vedení Středočeského kraje v čele s hejtmankou Jaroslavou Pokornou Jermanovou. Letos v březnu ho odsouhlasili i pražští radní. Aktuálně probíhá posuzování vlivu na životní prostředí EIA. Potom by měl podle původního záměru následovat podrobný projekt a zprovoznění linky je uvažováno v roce 2025.

Zadavatelé vybrali pro tuto trasu parciální trolejbusy s bateriemi, jež se budou nabíjet při jízdě, což vyžaduje vybudování trolejí na části trasy. Zvolený dopravní model vyvolává od počátku ostře nesouhlasná stanoviska zástupců dotčených obcí Veleň, Sluhy, Mratín, Brázdim, Polerady a města Kostelce nad Labem. Společně se proti projektu „trolejbusy do polí", jak ho označují, ozývají i dnes.

FATÁLNÍ DOPADY

„Nechceme bojovat se současným vedením kraje. Podporovali jsme změnu a těšili se, že ve vedení Středočeského kraje zavládne opět po letech zdravý rozum. Je nám jasné, že tento nesmyslný projekt byl zděděn po minulém vedení, ale nesmysl-

▼ INZERCE

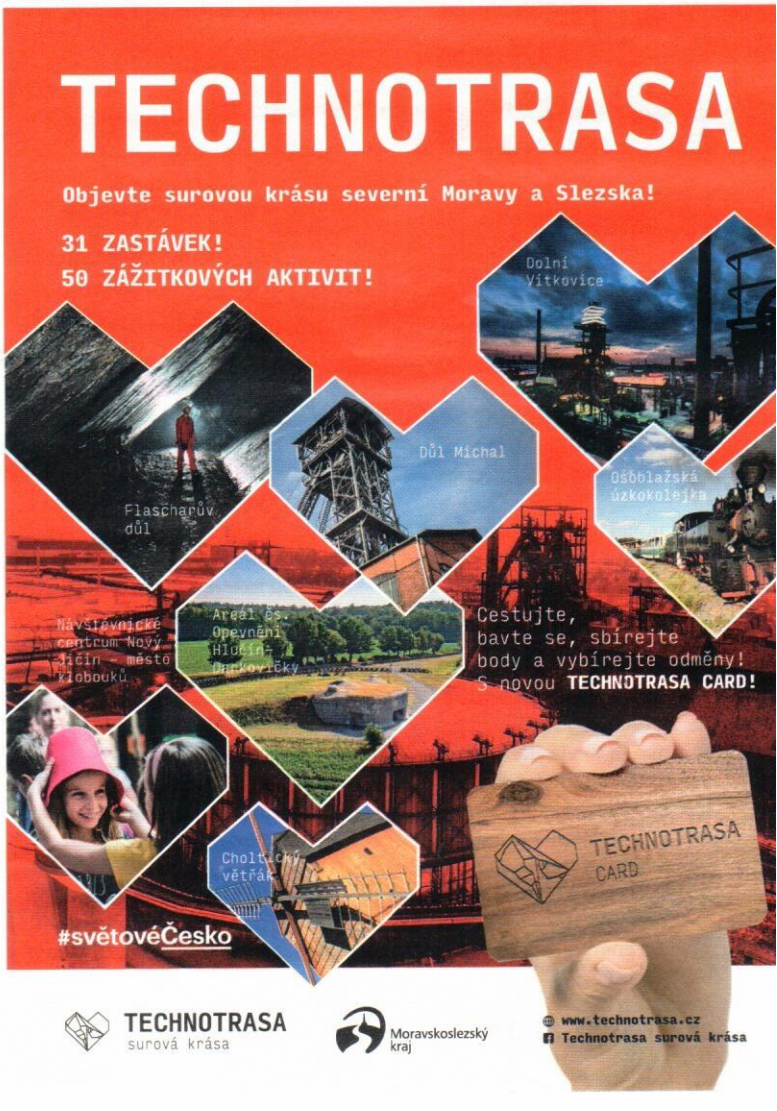


FOTO OBEC VELEŇ (6×)

Vizualizace zatrolejování obcí jsou ilustrativní. Úseky trolejí a sloupů jsou však přesně vyznačeny v projektu.

nost projektu trolejbusů je totální a dopady na nás, malé obce, by byly fatální," říká místostarostka Veleně Radka Matějková.

Co samosprávám vadí nejvíce? Hlavní výhrada spočívá v tom, že by trolejové vedení osazené na sloupech vysokých 8,5 až 10,5 metru v celé šíři vozovky „zadrátovalo" obce a jejich blízké okolí a narušilo tak jejich venkovský ráz. V Kostelci nad Labem zasahuje plánovaná výstavba do historického jádra a památkové rezervace.

Starostové investovali nemálo peněz a energie, aby zkultivovali veřejný prostor, dostali kabelové vedení pod zem, zařídili položení dalších inženýrských sítí, a nyní by toto úsilí padlo vniveč. Podrobný projekt sice ještě není na světě, ale ze studie Pragoprojektu vyplývá, kde a v jaké délce mají být tyto troleje osazeny.

STAROSTOVÉ PROTESTUJÍ

Z ilustrativních vizualizací, jež si starostové nechali zpracovat, plyne bizarnost tohoto plánu, vyvolávajícího i technické a dopravní komplikace. Námitky zacházejí do takových podrobností, jako je nereálnost umístění sloupů trolejového vedení v úzkých chodnících vesnic kvůli jejich mohutným základovým patkám.

„Nejen že tím zničí vše, co jsme léta my i naši předkové budovali a co vytváří vzhled našich obcí, ale ohrozí tím i naše životní prostředí a zkomplikuje život všech obyvatel," kritizuje projekt starosta Veleně Jiří Kazda. Podle oponentů je nedomyšlený a vyžádá si mnohem větší náklady, než je nyní předkládáno.

Zrod trolejbusové linky do středočeských obcí provází pikantní okolnost, kterou starostové hodlají uplatnit v probíhajícím řízení. „Je zde důvodná pochybnost o nestrannosti nejen oznamovatele, ale i zpracovatele oznámení, která má vliv na objektivitu výsledku vyjádřeného v oznámení EIA," uvádějí v připomínkách.

KONFLIKT ZÁJMŮ

Upozorňují na skutečnost, že vysoce postavený manažer rozvoje silniční sítě Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje Lukáš Svoboda, prosazující projekt trolejbusové linky, je synem majite- →

Ostrava pokročila v kultivaci městské veřejné dopravy hodně daleko

FOTO ADOLF HORSINKA / MAFRA / PROFIMEDIA

le Pragoprojektu Marka Svobody, tedy zpracovatele zakázky.

Portál Seznam Zprávy mapoval situaci s neprůhlednými dopravními zakázkami Středočeského kraje v éře hejtmanky Pokorné Jermanové. Rodinné vazby nakonec vedly k ukončení práce Lukáše Svobody v krajské správě začátkem září. Pragoprojekt získal od této organizace zakázky za 250 miliónů korun a nelze se při tom vyhnout pochybnostem o střetu zájmů.

„Pokud pracuje stejná osoba nebo její blízcí rodinní příslušníci na obou stranách zakázky, vidím to jako problém," reagovala už v březnu hejtmanka Petra Pecková (STAN), ačkoli přímý vliv Lukáše Svobody na výběr firmy jeho otce nemusel být doložen. Dnes chtějí starostové tento „problém" vedení kraje připomenout.

Současný radní Petr Borecký (STAN) hájí užití parciálních trolejbusů jako nejekonomičtější řešení. „Pokud projekt trolejbusů spadne pod stůl, tak potom se pohybujeme v projektech, které jsou výrazně nákladnější, a bude to znamenat i větší dopad na rozpočty měst a obcí. A může to znamenat v konečném důsledku i omezování veřejné dopravy, protože to nebude ufinancovatelné," argumentuje.

ALTERNATIVOU POHON CNG

Starosty však nepřesvědčil. Jako alternativu navrhují autobusy poháněné CNG (stlačený zemní plyn), používané už dnes v některých městech, včetně Středočeského kraje. Jejich provoz nevyžaduje náklady na výstavbu trolejového vedení a je levnější než u další alternativy vodíkových autobusů.

„Vzhledem k nízké frekvenci autobusové dopravy v obcích je tento záměr naprosto neefektivní a je určitě vhodnější například do městských částí Prahy, kde je frekvence autobusů větší a doprava z hlediska hustoty mnohem vyšší. Výstavba trolejí ‚v polích' je z našeho pohledu naprostým plýtváním finančními prostředky eventuálně poskytnutými Evropskou unií na uvedený projekt," napsali v dopise hejtmance Peckové.

Předložený návrh je podle nich nedostatečně doložený, žádají jeho podrobnější doplnění a zpracování alternativních řešení. Ještě není úplně rozhodnuto, o čemž svědčí stanovisko náměstka hejtmanky Martina Kupky (ODS). Námitky starostů bere vážně, a pokud by problémy spojené s projektem nebyly vyvráceny, nepodpořil by jeho pokračování.

Rada Středočeského kraje navíc podmínila pokračování v investorské přípravě trolejbusové linky pouze v případě, že se „v co nejkratší době podaří získat kladné stanovisko dotčených obcí k záměru tohoto projektu".

Tento příklad názorně ukazuje, že je velmi obtížné prosazovat konkrétní plány proti vůli lidí a stavět jedno řešení, v tomto případě nízkoemisní příměstské dopravy, jako jediné možné. Trolejové vedení na venkově je ukázkou inženýrského nepochopení zájmů samospráv, které tento typ „osvícenství" shora odmítají.

INSPIRUJÍCÍ OSTRAVA

Odlišná situace je v Ostravě, která naopak pokročila v kultivaci veřejné hromadné dopravy dost daleko a může inspirovat i ostatní. Moravskoslezská metropole se potýkala se stejnými dopravními problémy jako každé jiné velké město – se zastaralým vozovým parkem, hlučností dopravy a její vysokou energetickou náročností.

Ostrava přikročila k rekonstrukci tramvajových tratí, její dopravní podnik už nyní používá jen autobusy výlučně poháněné CNG, tramvaje a trolejbusy. Do budoucna počítá s nákupem parciálních bateriových trolejbusů, jež zde naleznou srozumitelnější uplatnění než v obcích Středočeského kraje, i s vozy na vodíkový pohon. Změnil se i přístup k cestujícím, když jako první u nás zrušil papírové jízdenky a zavedl bezkontaktní placení jízdného bankovní kartou přímo ve vozech.

Městskou a příměstskou dopravu, a nejen ji, čekají v nejbližších letech velké změny. Nyní se povede diskuse i spory o hledání takových vhodných modelů, jež budou ušity na míru pro jednotlivé uživatele, budou mít racionální základ a nebudou vedeny jen revolučním zápalem změn za každou cenu, bez ohledu na důsledky. To platí nejen pro sektor dopravy, ale celé ekonomiky.