

Připomínky k upravenému návrhu dopravního opatření na změnu trasy, zastávek a provozních parametrů linek PID v oblastech Prahy 4, 11 a 12 (a dále 2, 3, 5, 10 a 15), zpracovaného organizací ROPID dne 8.6.2009 - s plánovanou realizací od 1.9.2009

Předkladatel: C D A P

Tomáš Janda, Ing. František Mráček

Šternberkova 578/4 170 00 Praha 7

www.CDAP.cz

Profil: CDAP (Centrální dispečink autobusové přepravy) je soukromou společností, která se na českém trhu přes čtyři roky zabývá **organizací nepravidelné tuzemské i mezinárodní dopravy osob pro školy, firmy a instituce**, ale i **dopravou pravidelnou**, např. organizací linkové dopravy, zajišťováním zaměstnaneckých svozů pro velké společnosti či hromadnými převozy osob při pořádání konferencí a kongresů. Cílem naší činnosti je **zejména ekonomická efektivita provozu spolu se zachováním či zvyšováním kvality poskytovaných služeb**.

Klientům nabízíme prověření efektivity stávajícího systému dopravy, organizujeme přepravní průzkumy, ankety a analýzy, navrhujeme nová dopravní řešení a nepřetržitě pořádáme výběrová řízení na nejvýhodnější způsob zajištění služeb. Disponujeme katalogem stovek autobusových dopravců, neustále sledujeme cenový vývoj a rozsah vozových parků, vč. vozidel s atypickou obsaditelností, díky čemuž jsme schopni navrhnout tržně efektivní a pro klienta zajímavá řešení. Aktivně spolupracujeme s desítkami dopravců a stovkami klientů. Máme celostátní působnost, každoročně zorganizujeme přes **1 200** jízd, trend je rostoucí.

Odbornost: Tomáš Janda - v letech 1994-1998 působil jako odborný projektant oddělení projektování Pražské integrované dopravy (PID) organizace ROPID (Regionální organizátor pražské integrované dopravy). Firmu CDAP založil před čtyřmi lety. Praxe v městské hromadné dopravě a dopravních systémech (spolu s intenzivním zájmem o ně) 20 let.

Ing. František Mráček - v letech 1994-2007 působil jako vedoucí oddělení, později odboru projektování PID organizace ROPID. Vedl tým 8 odborných projektantů, zodpovídal za přípravu a realizaci návrhů dopravních opatření v Pražské integrované dopravě po dobu 13 let. Pod jeho vedením se mj. podařilo vytvořit rozsáhlý dopravní systém cca 150 nových linek PID, především na území Středočeského kraje. Praxe v městské hromadné dopravě 25 let.

Komentář k zásadám a hlavním cílům návrhu ROPID:

Autoři vycházejí ze změn, podle svých slov vysledovaných v přepravní poptávce. Jimi navržený rozsáhlý a koncepční zásah, představující zcela **bezprecedentní rušení přímých spojů**, by však musel být podložen **nejen standardními průzkumy zátěže jednotlivých úseků** (které spolu s návrhem, jak by se na změnu takového rozsahu slušelo, předloženy nebyly), ale především **desítkami detailních směrových průzkumů**, ze kterých jedině se dá zjistit, odkud kam lidé skutečně cestují nebo by chtěli cestovat. Máme obavu, že do takové hloubky návrh zpracován není.

Taktéž si nemyslíme, že dojde ke zpružnění v současnosti **mimořádně provázané sítě linek PID (MHD) na Praze 4, 10, 11 a 12**, protože návrh i přes razantní rušení jedinečných přepravních vztahů nadále počítá se vzájemným provázáním většiny linek, ze kterého nepůjde vykročit samostatnou změnou, ale pouze změnou celku jako takového.

Proto se podle nás nedá očekávat celkový přínos, ale zhoršení. Ať se na navržené změny díváme z jakéhokoli úhlu a i když předpokládáme, že byly navrženy s dobrým úmyslem, vychází nám **dnešní stav, s případnými dílčími úpravami, jako výhodnější**. Svě tvrzení dokládáme **výpisem desítek negativních dopadů**, které se při realizaci návrhu dají ve větší či menší míře očekávat, což se při jednodušší korekci stávajícího stavu nestane.

Údajné zprehlednění sítě autobusových linek jejich slučováním je podle nás vykoupeno za nepřijatelnou cenu, a to **zásadním ochuzením směrové nabídky**, spolu s **redistribucí přepravní nabídky** nejen do míst s větší poptávkou, jak je to v pořádku, **ale i tam, kde jí v takové míře zapotřebí není - a bude pak chybět jinde** (viz komentáře k jednotlivým linkám, resp. úsekům). Kratší vložené „posilové“ linky, příp. linky směrovou nabídku rozšiřující, jsou podle nás hospodárnější, protože lépe reagují na pozvolný úbytek přepravní poptávky s blížícím se koncem linky, kterou posilují. Také jsou méně náchylné k nepravdivostem, způsobeným překážkami na trati, což je u linek delších problém. U dlouhé linky s kratším intervalem se případná potřeba jejího pozdějšího posílení dá řešit pouze za cenu nevhodného zkrácení intervalu v celé délce trati. Filozofii silných páteřních linek, tzv. „metrolinek“, u našich západních sousedů ještě tak chápeme ve světle tamějších silných ekonomik (i když i tam budou muset nejspíš vzhledem ke krizi šetřit), **ale nikoli v případě Prahy, která si takové plýtvání dovolit nemůže - navíc za cenu zavádění nucených přestupů**. Bohužel tato nevhodná opatření již ROPID zavedl např. na tramvajové lince č. 22 či autobusové 133 a plánuje další změny v tomto duchu.

Závěrem se ptáme - na kolika místech Prahy 4, 10, 11 a 12 je dnes takový problém, aby bylo nutno jej „řešit“ za cenu revoluce v trasování linek, s tolika možnými negativními dopady? Kolik cestujících volá po takto rozsáhlých změnách? Nakolik je úvaha autorů opřena o skutečné průzkumy jejich přepravních potřeb? Pro příklad - anketní průzkum, na jehož výsledky se odvoláváme dále, si městská část Praha-Libuš musela zpracovat sama, ROPID s ničím takovým nepřišel. A z výsledku je patrné, že **76% dotázaných hodnotí stávající situaci MHD na Libuši a v Písnici jako výbornou či dobrou**. I z tohoto pohledu se nám návrh ROPID jeví jako neopodstatněný. Navíc **hrozí riziko, že takovým zásahem se celý systém v této části Prahy zásadně naruší tak, že už jej nepůjde hospodárně stabilizovat** a další lidé nejspíš přesednou do aut. Zdá se, že s tímto autoři návrhu vůbec nepočítají. A přitom by měli, už na základě nedávných zkušeností z městských částí Radotín či Velká Chuchle, kde jimi realizované radikální změny bylo nutno v krátké době nadvakrát vrátet, až do téměř původního stavu.

Pro výše uvedené doporučujeme návrh jako celek nerealizovat a zabývat se pouze dílčími, od sebe vzájemně oddělitelnými změnami, jako jsou lokální posílení úseků či změny ve vedení linek, které nezpůsobí zhoršení jinde. **Toto naše stanovisko koresponduje i s posledními usneseními Rad městských částí v této věci - RMČ Praha 4 ze dne 17.6.2009 (číslo 26R-761/2009) a RMČ Praha 12 ze dne 18.6.2009 (číslo 83.31.09), které obě s návrhem organizace ROPID vyslovily nesouhlas.**

V případě zájmu reprezentací příslušných městských částí či hl.m. Prahy jsme připraveni sestavit vlastní alternativní návrh.

Konkrétní připomínky:

- linka č. 106 - **zruší se jediné spojení z většiny sídl. Novodvorská** a části Hodkoviček (zast. Sídl. Novodvorská, Jílovská, Zatačka, Psohlavců) **do Vršovic** - konkrétně přestupního uzlu Koh-i-noor a okolí
 - z této oblasti se též **zruší (a z dalších omezí) spojení k ŽST Praha-Vršovice** (zast. Ukrajinská), což je **v rozporu s deklarovaným zlepšením vazeb na železnici**
 - naopak se jako vedlejší efekt změn **zbytečně posílí** málo využívaný vztah ze stejné oblasti k nádraží Braník (v ranní špičce o 2 spoje/h., dopol. o 1 spoj/h.)

- linka č. 113 - dle našeho názoru **nevhodné rozdělení linky na dvě varianty**, kdy některé spoje jedou do „staré Písnice“ a některé končí „na sídlišti“. To u starých lidí povede k **dezorientaci** - představte si osmdesátiletého seniora, jak si musí v jízdním řádu vyhledat miniaturní značky s informací, kdy který spoj jede tam a kdy jinam. V současnosti je toto řešeno posilovou linkou 171, která je ale v návrhu rušena a její spoje se převádí na „zkrácené“ spoje linky 113. To je sice jen optická změna, ale matoucí. Je jasné, že z ekonomických důvodů přitom nemohou být všechny spoje vedeny až do „staré Písnice“, takže tyto zkrácené spoje mají své opodstatnění. Tvrdit ale, že zrušením čísla 171 (a vlastně i 272) a převedením spojů na „zkrácené“ spoje linky 113 dojde ke zpřehlednění systému, podle našeho názoru není pravda.
 - podle anketního průzkumu, který mezi svými občany provedl úřad MČ Praha-Libuš, s touto změnou **nesouhlasí 73% dotázaných!**
 - vedlejším efektem je negativní změna na lince 272 (viz dále) a **samoučelné zrušení zast. „Michelský les“ pro linku 113**
 - tím, že dle návrhu nejsou méně zatížené spoje, jedoucí pouze do/ze „sídliště Písnice“ (býv. linka 171 a 272) tzv. nerovnoměrně předsazeny před ty více zatížené do „staré Písnice“, ale všechny jedou v intervalu rovnoměrném, dá se předpokládat **přetěžování dále jedoucích spojů**

- linka č. 117 - oceňujeme **stažení návrhu na zrušení linky**, která jako jediná zajišťuje spojení (navíc bezbariérovými busy) z velkokapacitního horního modřanského sídliště do zájmové oblasti Krče a metra trasy C, domníváme se ale, že navrhované dvojnásobné **prodloužení intervalu ze 30 na 60 min. dopoledne** není přiměřené - mnohatisícové sídliště Modřany není venkov. Dále pak navrhované prodloužení intervalu ze 20 na 30 min. v ranní přepravní špičce by muselo být jasně prokázáno nízkým využitím spojů v tomto období (poznámka: délka dopoledního intervalu není otázkou vytíženosti, ale přiměřenosti).

- linka č. 118 - **zruší se jediné spojení** z oblasti tzv. „starého“ Spořilova (zast. Roztylské náměstí, Starý Spořilov a také Měchenická) do zájmové oblasti Brumlovka a Budějovická, potažmo do oblasti Dvorce. Změna na lince 121 toto nekompensuje!
 - náhrada linkou 121 v oblasti „starého“ Spořilova pak prodloužením dnešního intervalu 12, resp. 20 min. na 15, resp. 30 min. představuje další zhoršení v této oblasti
 - naopak se neúměrně posiluje relace Budějovická - Dvorce

- linka č. 121 - **zruší se, příp. omezí jediné spojení** z Hodkoviček a oblasti Novodvorská a „stará“ Krč do vysoce zájmové oblasti Budějovická a do zast. Brumlovka - **ze všech zast. v Hodkovičkách se zruší zcela**, ze zast. Lhotka, odkud sem

v současnosti jedou hned dvě linky (navíc celodenně a celotýdenně), se zruší **zcela mimo přepravní špičky pracovních dnů** (a i ve špičkách zůstane zachováno vždy jen v jednom směru) a dále z okolí zast. Višňová a ze zast. Zálesí, Sulická a Novodvorská se zruší **celotýdenně večer a celodenně o víkendech**

- zřízení zast. „Michelský les“ pouze ve směru „Nádraží Braník“ nepovažujeme za vhodné (díky řízení blízké křižovatky SSZ by mělo jít zřídít oběma směry)

- samostatné prodloužení linky do zast. „Na Knížecí“ (na Smíchově) z oblasti Hodkoviček není směrovou náhradou za zrušení l. 197 (která tu dnes neprojíždí)

- spoje linky 121 kvůli odlišnému intervalu v ranní přepravní špičce **nebudou moci být rovnoměrně proloženy** se spoji linek 104 a 120 v úseku Na Knížecí - Pod Děvínem.

- v tomto úseku dále **dochází v ranní prep. špičce k omezení prep. nabídky**

- linka č. 122 - odklonem linky z Chodova do Hájů **se zruší jediné spojení** z celého sídliště Chodov do průmyslové zóny Hostivaře (zastávky Zentiva, Kovošrot, Kablo, Myšlínská, V Chotejně, Sklářská, Nádraží Hostivař, Hostivařská)

- **zrušením dopoledního a večerního provozu** linky v pracovních dnech (s výjimkou jediného páru spojů večer - namísto dnešních několika) se v těchto obdobích **bez náhrady zruší obsluha zastávek Zentiva a Kovošrot!**

- dnešní večerní spoj odjezdem od Zentivy **ve 21,41 h.** není kompenzován vůbec

- výrazně se zkomplikuje spojení ze Zentivy do chodovského sídliště v obdobích mimo provoz linky 122 = **2-3 přestupy**, což je zejména večer nepřijatelné!

- v úseku mezi velkokapacitním chodovským sídlištěm a metrem Opatov zůstane jediná (a dosti vytížená) linka 177 - **odklon linky 122 v tomto úseku není vůbec nijak kompenzován!**

- prodloužením linky ze zast. Zentiva ke stanici metra A Depo Hostivař se v tomto úseku se silnými dopravními zácpami zavádí **nesmyslně kapacitní spojení**

- jako kompenzaci za zrušenou linku 212 se to dá považovat jen velmi částečně, vzhledem k tomu, že **linka 122 náhradou vůbec neobsluhuje zastávky Tiskařská, Teplárna Malešice a Polygrafická**, kde se nacházejí velké průmyslové podniky (LOM, třídírna České pošty, tiskárna Polygrafia, teplárna)

- linka č. 124 - odklonem linky mimo zast. Poliklinika Budějovická se **zruší jediné spojení do této významné zastávky z celé Michle, Nuslí, Vršovic a Vinohrad**, kde bydlí převážně staří a méně pohybliví lidé, pro které má dnešní zajištění linky k poliklinice (alespoň v jednom směru) význam; v opačném případě jsou nuceni přecházet přes 300 m na zastávku u budovy Raiffeisen Bank. Dají se očekávat četné stížnosti.

- stejně tak **se zruší jediné spojení z oblastí Dobeška a Dvorce do dolní části Michle, celých Nuslí, Vršovic a Vinohrad**, což považujeme za jasné zhoršení oproti současnému stavu

- linka č. 135 - vedení linky bez námitek, i když ztraktivnění pravděpodobně vyvolá potřebu jejího posílení v centrální části města **a tím jaksí zbytečně v celé délce trasy až na Jižní Město** (a vznikne efekt linky 133, kdy dnes na Depo Hostivař jezdí kloubové vozy jen „se třemi lidmi ve voze“)

- další, daleko podstatnější, otázkou je, zda se lidé např. v zast. Slovinská ráno směrem do centra (odpoledne opačně, z Náměstí Míru) do spojů linky vůbec vejdou, když **již přijedou naplněny** ze Spořilova a Jižního Města. Dnes **mají jen sami pro sebe** v ranní přepravní špičce v tomto max. profilu celých **8 spojů za hodinu**, dle návrhu zde sice přibudou další 2 spoje, to se nám ale jeví jako

zcela nedostatečná kompenzace. V jiných obdobích dne pak zde **není kompenzace vůbec žádná.**

- linka č. 139 - pokud by ke změně došlo, což považujeme za systémový nesmysl (viz komentář k lince 157), bylo by vhodnější lince, která by jezdila do Komořan, **ponechat číselné označení 205** - linku 139 mají modřanští za 13 let provozu silně spojenou s provozem k poliklinice, poště a do sídl. Na Beránku, nikoli do Komořan
- linka č. 148 - v jednom směru se zruší dnešní přímé spojení do zast. Poliklinika Budějovická
- linka č. 150 - dle návrhu by tato linka měla být náhradou za rušenou linku 205 pro spojení z Modřan (od zast. Tylova čtvrť až po Hasovu), Lhotky (zast. Sídliště Lhotka a Lhotka) a ze zast. Na Návrší do vysoce zájmové oblasti Budějovická a zast. Brumlovka. Přesto je její provoz navrhován **pouze v přepravních špičkách** pracovních dnů a vždy jen v jediném směru (ráno pouze TAM, odpoledne pouze ZPĚT). **V mnoha obdobích dne, resp. týdne, tak spojení s Budějovickou, potažmo Brumlovkou, z velmi významné části Lhotky, Modřan a celých Komořan není zajištěno vůbec!**
- linka č. 157 - dnes je tato linka **jediná** (kromě neatraktivního večera a velmi brzkého rána na lince 205), která alespoň v ranní přepravní špičce umožňuje z většiny Modřan spojení k metru Kačerov tak, že **cestující nemusí navíc absolvovat dvoje schody a dlouhý podchod.** Dle návrhu se toto zruší, což společně se zrušením linky 205 kromě přepravních špiček v jednom směru **zcela zlikviduje jediné dvě existující možnosti méně bariérového přestupu na metro** ve stanicích **Budějovická a Kačerov (např. pro matky s kočárkem)** - absolutně pro Komořany a „staré Modřany“, mimo přepravní špičky v jednom směru pak i pro sídliště Modřany (od zast. Tylova čtvrť až po Lhotku, stejně i pro zast. Na Návrší) a **v ranní špičce i pro celé sídliště Na Beránku.**
 - dlouhý souběh s linkou 139 z Modřan až do zast. Želivského považujeme za nesmyslný, a to ze dvou důvodů: 1) intenzivní souhrnný interval obou linek (jen v ranní špičce pouhé 3 minuty) **až na Želivského (+navíc l. 124) je naprosto zbytečný** a nemá opodstatnění v přepravní poptávce, 2) tím, že linka 157 má být oproti 139 zrychlená (stejně jako dnes), bude docházet např. v ranní špičce ke **sjíždění spojů** v podstatné části společné trasy či k porušení optimálního proložení spojů
 - spolu s navrhovaným odklonem linky 139 mimo centrum nových Modřan (zast. Poliklinika Modřany) a sídl. Na Beránku dojde v obou těchto bodech v ranní přepravní špičce pracovního dne k **výraznému úbytku nabízené kapacity:** A) ze **sídl. Na Beránku** namísto dnešních **16** kloubových vozů za hodinu (cca **1440** míst) pojede jen **10** kloubových vozů za hodinu (cca **900** míst), což je o celých cca **540 (!)** míst (nebo také neuvěřitelných **37,5%**) **méně!** B) Na výjezdu **ze zast. Poliklinika Modřany** ve směru do centra pojede namísto dnešních **27** spojů/hod. (linky 117, 139, 150, 157) jen **22** spojů/hod., což je **úbytek cca 480 míst/hod.** (nebo také **22,9%**)!
 - na výjezdu **ze zast. Hasova**, což je tradičně nejzatíženější modřanský profil ve vztahu k metru C (a to ještě další lidé přistupují na Lhotce!), projektanti návrhu **v nejsilnější ranní přepravní špičce ubírají cca 240 míst za hodinu** (omezení **9,1%**) - a to zde byla nedávno zrušena linka 182! **Kde je deklarované posílení páteřních stop?**

- na výjezdu **ze zast. Sídliště Lhotka** směrem do centra je v nejzatíženější ranní přepravní špičce zrušením linek 182 a 205 ve vztahu k metru C **ubíráno cca 720 (!) míst/hod.** (což představuje omezení **16,1 %!**)
 - samostatným problémem je navrhované vedení linky přes Bohdalec, kde by pro silnou automobilovou dopravu docházelo zejména ráno a dopoledne k mnohem většímu **zpožděním a nedodržováním jízdního řádu**, než je tomu v dnešní lépe průjezdné stopě linky 139 přes Koh-i-noor
 - vedením linky mimo úsek Kloboučnická - Na Míčáncích se **zruší jediné spojení ze sídl. Na Beránku a zast. Poliklinika Modřany do významné části Michle** (zast. Kloboučnická, kam dnes z Modřan jedou hned dvě linky), **Vršovic** (okolí zast. Koh-i-noor, Kodaňská a Na Míčáncích) **a k ŽST Praha-Vršovice** (zast. Ukrajinská), což je **v rozporu s deklarovaným zlepšením vazeb na železnici**
 - **zpochybňujeme zamýšlený efekt odlehčení přetížené lince 139**, když do jejích významných zdrojů - zast. **Kloboučnická, Ukrajinská, Koh-i-noor/Čechovo náměstí, Kodaňská a Na Míčáncích** linka 157 nepojede vůbec a do zast. Kloboučnická se dále **zruší linka 150**
 - obchodní centrum u zastávky Slavia může být dobře dostupné příp. obousměrným vedením l. 139 přes zast. Kavkazská
- linka č. 170 - odklonem dojde k úplnému **zrušení jediného spojení z celého Jižního Města a Spořilova** k jednomu z nejvýznamnějších zdrojů linky - **Thomayerově nemocnici** a částečně do sídl. Novodvorská. Navrhované prodloužení linky 198 na Chodov, která jede alespoň přes Novodvorskou, se týká zcela jiné části Jižního Města. Linka 121 **tyto důležité cíle mine oba** a na Jižní Město **nedojede vůbec**.
 - spolu se zrušením linky 203 se dále **zcela zruší obsluha zastávky Vavřenova**
- linka č. 171 - nevhodné převedení spojů na „zkrácené“ spoje linky 113 má kromě matoucího efektu (viz komentář u linky 113) i další negativní efekt, kterým je **samoučelné zrušení obsluhy zast. „Michelský les“ na lince 113**, kde dnes tato zastavuje a kterou dnešní spoje linky 171 (a 272) pouze projíždí - vše jen a pouze **kvůli údajnému „zprehlednění systému“ - čistě formálnímu zrušení čísel 171 a 272**
 - případná změna charakteru zastávky na „na znamení“ nepřipadá vzhledem k hustotě zde projíždějících linek v úvahu (tedy komu vlastně vadí dnešní stav?)
- linka č. 181 - jako vhodnější se nám jeví vedení linky přes zast. Toulcův dvůr, tj. ve stopě linky 177, kde **obslouží více využívané zastávky**, a to i za cenu odchýlení se od trasy a mírně i časových poloh linky 122 v části společné trasy
 - navíc dnešní trasa linky 122 přes zast. Nad Košíkem bývá v určitých obdobích dne **více postižena pomalu jedoucími (či spíše stojícími) kolonami vozidel**, než trasa přes zast. Toulcův dvůr
- linka č. 182 - navrhované **zrušení linky 182 bez jakékoli kompenzace** na souběžně jedoucí lince 189 ve směru k metru se nám jeví jako **zcela nepřijatelné**, nehledě na to, že zrušením linky se **zruší jediné spojení** obyvatel nejvýznamnější části Lhotky, resp. Kamýku (zast. Lhotecký les a Cílkova) a sídliště Krč (zast. Tempo a Sídliště Krč) **někam dále**, než jen ke stanici metra C - Kačerov, kam již jedou všechny ostatní linky. Linka 182 zde jako **jediná** zajišťuje spojení alespoň v ranní špičce do Michle. Bez náhrady je tak od Lhotky přes Kamýk až do Krče v nejzatíženější ranní špičce **odebíráno cca 480 míst/hod.**, spolu s odklonem linky 117 mimo

sídl. Krč dokonce **660 (!) míst/hod.!** Pravděpodobným důsledkem bude mj. **přetěžování spojů zbývajících - zejména „libušských,, - linek** v tomto období.

- linka č. 189 - viz předchozí komentář k lince 182 - po navrhovaném **zrušení linky 182 a odklonu 117 se nijak nekompensuje úbytek přepravní kapacity v relaci Sídl. Lhotka - Cílkova - Sídl. Krč - Kačerov!** Jen v ranní přepravní špičce jde o úbytek cca **660 (!) míst/hod.!**
- linka č. 192 - ani odklonem linky 117 není podle nás dostatečně řešen **významný úbytek spojů** v zast. Lísek v ranní přepravní špičce ve směru Budějovická (omezení cca o **360 (!) míst/hod., tj. o 38,7%!)**, kudy by nově měly projíždět linky 117 a 193 - druhá jmenovaná je **zde již nyní maximálně vytížená**
 - chápeme případnou potřebu posílení linky v oblasti „starého“ Braníku, navrhované zkrácení intervalu až na Barrandov v některých obdobích dne **až o 100%** se nám ale zdá jako **plýtvání prostředky** hl.m. Prahy
- linka č. 194 - zrušením linky a převedením její přepravní kapacity na prodlouženou linku 122 k metru A Depo Hostivař se **cestujícím prodlužuje celková cestovní doba**, mj. i vzhledem k častým dopravním zácpám v ul. Průmyslová
 - jedná se o naprosto samoúčelnou, **drahou a neefektivní změnu**, kdy pouze v zájmu údajného „zřehlednění“ sítě, tzn. zrušení čísla linky, se **cestující nutí cestovat déle, v zácpách a neefektivně** (linka 122 má mít k metru A - Depo Hostivař mnohem více spojů, než dnes linka 194 k metru Skalka - přitom přepravní poptávka se zde nezvýšila)
 - **bez náhrady jsou rušeny večerní spoje v časech 21,11 a 22,11** ve vztahu k metru A (zachování 1 spoje na lince 122 toto neřeší, neboť nejede k metru A)
 - dnes je linka 194 provozována pouze tzv. přejezdovými vozy, tj. **bez potřeby řidiče a vozu navíc** - prodloužený úsek linky 122 k Depu Hostivař si vyžádá **řidiče i vozy navíc**
 - **zrušení dnešní možnosti přestupu** z linek 101, 175, 177, 195 a 224 na linku směr Zentiva v zast. Skalka, resp. Limuzská
- linka č. 196 - v ranní přepravní špičce i přes posílení linky dochází k **celkovému omezení nabízené přepravní kapacity na výjezdu ze zast. Sídliště Novodvorská** k metru C (zrušení linek 170 a 203), a to **cca o 180 míst za hodinu**, odpoledne v opačném směru cca o **120 míst za hodinu!**
 - spolu s **úbytkem přepravní kapacity na linkách z Modřan** dochází jen v ranní špičce k **omezení na výjezdu ze zast. Novodvorská a Sulická** k metru C celkem **cca o 300**, ze zast. Zálesí dokonce o **rekordních cca 960 (!) míst/hod.**
- linka č. 197 - dnes tato linka zajišťuje **jediné spojení** z oblasti **sídliště Písnice (mj. hlavního libušského zdroje), celého Kamýku, Braníku** a zast. U Studánky **s většinou Jižního Města (např. k poliklinikám)**. Navrhovaný neefektivní (předimenzovaný) odklon linky 197 v kloubových vozech ke stanici metra Chodov však kompenzuje spojení **pouze s tímto jediným cílem** - namísto dnešních několika! Nehledě na to, že celé písnické sídliště (jak již bylo řečeno - hlavní zdroj v Libuši) **zůstává v relaci na Jižní Město bez obsluhy zcela, což je naprosto nepřijatelné!**
 - anketním průzkumem, který mezi svými občany provedl úřad MČ Praha-Libuš, přitom bylo zjištěno, že **zastávka „Sídliště Písnice“** (spolu se zastávkou „U Libušské sokolovny“), **je vůbec nejvíce využívanou zastávkou** na území této městské části - **využívá ji 72 (resp. 60)% všech dotázaných!**

- nicméně pokud bychom alespoň na jádro myšlenky autorů návrhu přistoupili, řešením může být **prodloužení části spojů linky 198** ze zast. „Sídl. Písnice“ přes zast. „U Studánky, Betáň, Kunratice a Volha“ do zast. „Chodov“ a dále pak po dnešní trase až do zast. Háje (alespoň část spojů, ať už pod číslem 197 či 198, s průjezdem přes obratiště Chodov)

- další možností je tzv. **závlek nově navrhované linky 197** přes zast. Sídliště Písnice a U Libušské sokolovny se zpětným návratem do „staré“ Libuše (čímž by došlo „jen“ ke zrušení spojení do zast. U Studánky a případné nové vazby na Betáň)

- úsek „Sídliště Písnice - Chodov“ by pak mohl být obsluhován např. v intervalech 12 / 24 / 15 min. (ranní špička / dopol. sedlo / odpol. špička), tj. každým druhým spojem a úsek „Chodov - Háje“ pak v intervalech 24 / 48 / 30 min., tj. každým čtvrtým spojem linky 197 v nové trase

- jinou možností, **jak zachovat důležité spojení v relaci „sídliště Písnice - sídliště Jižní Město“** (kromě přirozené možnosti případného ponechání současné nebo přes Kunratice a Volhu odkloněné trasy linky 197), je **odklon všech spojů linky 165, které dnes v přepravních špičkách PD končí, resp. začínají v Komořanech**, přes zast. „Sídliště Písnice“ a „U Studánky“ (ať už pod stejným či novým číselným označením) a jejich vedení přímo do/z Hrnčič (tj. mimo Kunratice), spolu se **závlekiem části nebo všech spojů linky mimo přepravní špičky** do zast. „Sídliště Písnice“ a „U Libušské sokolovny“ - s opětovným návratem do „staré“ Libuše

- vedlejším efektem této změny je kromě zachování spojení sídliště Písnice s Jižním Městem **vytvoření zajímavého nového spojení z tohoto nejvýznamnějšího písnického zdroje do Modřan** - k tramvajové trati, do centra „nových“ i „starých“ Modřan, do Komořan a v období mimo špičky PD až dále na Zbraslav či do Radotína

- v takovém případě by bylo přijatelné navrhované prodloužení části spojů linky 198 (pod tímto číslem nebo číslem 197) pouze ke stanici metra Chodov, protože spojení mj. k poliklinikám na Jižním Městě by bylo linkou 165 zachováno

- úbytek spojů v Kunraticích na lince 165 v přepravních špičkách PD by byl bohatě kompenzován zde novou linkou 197 (či prodlouženou linkou 198)

- dále je tu ale jiný problém - odklonem linky 197 na jejím opačném konci je **zrušeno spojení** Jižního Města, Písnice, Libuše, Kamýku, Braníku a část. Lhotky s oblastí Konvářka (centrála SSZ) a „Na Knížecí“. Je to sice kompenzováno zcela účelovým prodloužením části spojů linky 121 z oblasti Hodkoviček, kde se ale vůči dnešním zdrojům nachází pouze zlomek přepravní kapacity

- dále je tímto **zrušeno jediné, navíc bezbariérové, spojení z Jižního Města, Písnice, Libuše, Kamýku, Braníku a částečně Lhotky do významného přestupního uzlu „Na Knížecí“**, kde navazuje mnoho linek do západní části města, zejména pak č. 167 k motolským nemocnicím, což považujeme za nepřijatelné zhoršení

- spoje linky 121 kvůli odlišnému int. v ranní přep. špičce **nebudou moci být rovnoměrně proloženy** se spoji l. 104 a 120 v úseku Na Knížecí - Pod Děvínem

- v tomto úseku dále **dochází v ranní přepr. špičce k omezení přepr. nabídky**

- linka č. 198 - spolu s navrženým odklonem linky 197 mimo zast. „Sídliště Písnice“ (nepřijatelným zejména z důvodu zrušení důležitých směrových vazeb) dochází v okolí této zastávky (hlavní zdrojové oblasti) k **výraznému prodloužení intervalů**, po většinu týdne **až o 100% (!)** oproti současnosti, což snad ani nemůže být myšleno vážně

- různé možnosti řešení jsou uvedeny v komentáři k lince 197

- linka č. 199 - v sobotu a v neděli po zrušení linky zůstává v úseku Nové dvory - Lhotka ve vztahu na Novodvorskou, do Braníka a k metru B pouze linka 198 = oslabení frekvence spojů za hodinu **z 8 na 4 (tj. omezení o 100%!)**, což může vést k **přetěžování spojů linky 198**
 - při jízdě ve směru z centra města, od Braníku a Novodvorské, se zrušením linky o něco **prodlouží cestovní doba** lidem z okolí zastávky Nové dvory (převod spojů na déle jedoucí linku 198)

- linka č. 203 - viz komentáře k linkám 170 a 196
 - zcela se **zruší obsluha zast. Vavřenova**, úbytek přepravní kapacity k metru C

- linka č. 205 - viz komentáře k linkám 139, 150 a 157
 - **zcela se zruší spojení a jediný méně bariérový přestup s metrem C - částečně Kačerov, zejména ale Budějovická (např. pro matky s kočárkem), vč. zastávky u budovy polikliniky** (dnes v jednom směru) - pro celé Komořany a „staré Modřany“, mimo přepravní špičky (vždy v jednom směru) pro podstatnou část sídliště Modřany (od zast. Tylova čtvrť až po Lhotku) a zast. Na Návrší a konečně pro Novodvorskou a část Krče (spolu s odklonem linky 121 celotýdenně večer a celodenně o víkendech)
 - v odpolední špičce PD dochází ke **snížení nabízené přepravní kapacity v úseku Budějovická - Zelený pruh**, a to cca **o 240** míst za hodinu - je-li to možné, je třeba jasně **prokázat, konečně jako všechny ostatní navrhované změny, přepravními průzkumy**

- linka č. 212 - v profilu maximálního zatížení linky, tj. v okolí zast. Nádr. Hostivař, dochází v hodině s největší frekvencí cestujících i přes prodloužení linky 181 k metru Opatov k **omezení nabídky cca o 300 míst, odpoledne** v opačném směru **cca o 240 míst** - opět, takovou možnost je třeba **prokázat přepravními průzkumy**
 - linka 181 **nenahrazuje spojení do zastávek Tiskařská, Teplárna Malešice a Polygrafická, které** tak do/ze své hlavní zdrojové oblasti - Jižního Města a Hostivaře - **zůstávají bez spojení**

- linka č. 215 - po navrhovaném odklonu linky 117 a zrušení 182 se nijak **nekompenzuje úbytek přepravní kapacity v úseku Tempo - Kačerov!** A jen v ranní přepravní špičce jde v souhrnu o úbytek cca **660 (!)** míst za hodinu!

- linka č. 238 - dnešní linka s několika málo „továrními“ spoji je v návrhu nahrazována **kapacitně nadbytečnou linkou 122 v úseku Depo Hostivař - Zentiva**, což nemá opodstatnění v přepravních průzkumech. Jedná se tak o zcela „**vyhozené finance**, které by mohly být použity na posílení úseků, kde jezdí více cestujících. Typická ukázka **chybné filozofie** autorů návrhu, kdy **v zájmu údajného „zjednodušení“ sítě, tedy pouhého zrušení čísla, dochází k plýtvání financemi hl.m. Prahy a zhoršování různorodosti přepravních vztahů v doplňkové autobusové dopravě.** Autoři návrhu chtějí **z doplňkových linek s přísně účelovou funkcí (např. 194, 238) uměle vytvářet linky páteřní (např. 122)**, což je nejen neekonomické, ale i bezohledné, protože **nutí** skupiny cestujících cestovat tak, jak si to sami přejí („vyvolávají“ přepravní poptávku tam, kde není).
 - chybně uvedeno dnešní nasazení dvou kmenových vozů (jezdí zde jen jeden), čímž se **falešně vyvolává dojem větší úspory** oproti současnosti

- stejně tak by měl být vysvětlen **náhlý úbytek počtu vozidel**, potřebných pro zajištění provozu nové navrhované linky 122 - z pův. 11 ráno, resp. 10 odpo. na 8 ráno + odpo., čímž se **vyvolává dojem větší úspory** oproti současnosti. **V návrhu přitom u této linky nedošlo k žádné změně**, takže buď je chyba v původní verzi návrhu nebo v této

- linka č. 260 - viz komentář k lince 135 - obava z **nedostatečné kapacity v úseku Slovinská - náměstí Míru po přílivu cestujících ze Spořilova a Jižního Města**
 - po zatraktivnění linky jejím zavedením do centra (pod číslem 135) předpoklad nutnosti pozdějšího posílení (a tím i společně jedoucí 213) v koncovém úseku na Jižním Městě (resp. do zast. Želivského), což bude **neefektivní a drahé**
- linka č. 272 - viz komentáře k linkám 113, 171, resp. 238 - **v zájmu „zjednodušení“ sítě se zruší jediné spojení z/do podniků v okolí zast. Dobronická na Kačerov**
 - opět ukázka chybné filozofie autorů návrhu (viz komentář k lince 238 - stejný případ), kdy je **několik účelových spojů linky 272, dnes bez nutnosti řidičů a vozů navíc, zcela neekonomicky** nahrazováno odkloněnou a v tomto úseku **předimenzovanou** linkou 197 - a **s potřebou mnoha řidičů a vozů navíc!**

Pokud byste měli konkrétní dotazy k našim připomínkám, jsme Vám k dispozici na e-mailové adrese info@Autobusy-Levne.cz.

Tomáš Janda v.r.

Ing. František Mráček v.r.

V Praze dne 23. června 2009

Poznámka: kde je v textu uveden časový údaj „hodina“, je tím myšlena hod. max. zatížení (tzv. maxhod.)