

Připomínky k Návrhu dopravního opatření na změnu trasy, zastávek a provozních parametrů linek PID v oblastech Prahy 4, 11 a 12 (pův. od 14.12.2008), zpracovaného organizací ROPID 16.9.08

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 čtyři roky zabývá organizací nepravidelné tuzemské i mezinárodní dopravy osob pro školy, firmy a instituce, ale i dopravou pravidelnou, např. 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, 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 řešení. Spolupracujeme s desítkami dopravců a stovkami klientů. Máme celostátní působnost, jen letos jsme zorganizovali přes **900** jízd.

Odbornost: Tomáš Janda - v letech 1994-1998 působil jako odborný projektant oddělení projektování Pražské integrované dopravy (PID) organizace ROPID (Regionální organizátor pražské integrované dopravy). V roce 1994 (ve svých 19 letech) předložil úřadu MČ Praha 12 vlastní návrh změny organizace dopravy po zprovoznění tramvajové trati do Modřan, který rada a zastupitelstvo městské části přijalo za opoziční vůči tehdejšímu návrhu DP hl. m. Prahy. Následně se stal členem dopravní komise této městské části. Firmu CDAP založil před čtyřmi lety. Zájem o MHD a dopravní systémy 25 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.

Důvod zpracování připomínek: Od ukončení našeho působení v organizaci ROPID se k odborným otázkám změn v PID nevyjadřujeme. Toto je první výjimka, z důvodu **mimořádné neodbornosti předloženého návrhu** (ke stažení [zde](#)).

Komentář: První, co nás na návrhu zaráží, je **neuvěřitelný rozsah** plánovaných změn. Za naší praxe se při projektování preferovala opatrnost, neboť každá změna se dotýká stovek a tisíců cestujících. **Cím větší je rozsah změn, tím větší je riziko chyb a přecenění schopností projektantů.**

Filozofie: Obecnou koncepcí autorů návrhu je vytvářet tzv. „metrolinky“ (jak vyplývá z oficiálních vyjádření zástupců ROPID), tj. koncentrovat přepravní kapacitu autobusů do hlavních páteřních kanálů, ve které budou častější intervaly a např. provoz kloubových vozů. To je samo o sobě dobré, důležité je však mít přítom i **soudnost, smysl pro detail a míru vyvolaných změn.** Autobusová doprava není metro ani tramvaj, které mají několik málo linií. Autobusy jsou ve většině případů dopravou **návaznou a doplňkovou**, s mnohem větší **roztříštěností přepravních vztahů**, řešícími specifické zájmy různých skupin obyvatel. To ostatně vyplývá i ze Zásad dopravní politiky hl.m. Prahy. Samozřejmě platí obojí - autobusy jako páteř i jako doplněk, ale to, co je v návrhu předvedeno v systémově tak složité oblasti, jakou je Praha 4, 11 a 12, považujeme za zcela **nepřijatelné.**

Konkrétní připomínky - jen k linkám, kde vidíme problém či možnost vylepšení; **stručnou soupisku naleznete v příloze:**

Komentář: Komentáře k připomínkám zpracoval –orky–, 14.12.2008

- linka č. 106 - **zruší se jediné, tradiční a letité spojení z většiny sídl. Novodvorská** a části Hodkoviček (zast. Sídl. Novodvorská, Jílovská, Zatačka, Psohlavců) **do Vršovic** - konkrétně přestupního uzlu Koh-i-noor a okolí (zast. Kavkazská)

Komentář: Obecně je potřeba zvážit, zda je daný vztah natolik využíván, zda je nutné jej zachovat. Toto platí obecně pro všechny následující body zaměřené na tradiční, letité a jediné spojení kamsi. Odstavce s tímto obsahem nebudu většinou dále komentovat.

- naopak se **zbytečně posílí** již nyní málo využívaný vztah ze stejné oblasti k nádraží Braník (v ranní špičce o 2 spoje/h., dopoledne o 1 spoj/h.)

Komentář: Náklady na takové předimenzování budou minimálně a bude možno zachovat proklady v ostatních oblastech

- 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** - vysvětlujte osmdesátiletému seniorovi, že si musí v jízdním řádu vyhledat miniaturní značky s informací, který spoj jede tam a který 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, není pravda. Vedlejším efektem pak je negativní změna na linkách 171 i 272 (viz dále).

Komentář: V době, kdy mají autobusy velké označení s konečnou zastávkou není takové rozlišení nutné. Chtěl bych jen připomenout, že podobné změny byly provedeny i před rokem 2007, například pásmový provoz linky 102 (a zrušení 236), pásmový provoz 182 (každý druhá spoje Sídl.Lhotka-Kloboučnická), 103 (zrušení 258), 111 (a zrušení 220) – toto tedy dělal i „starý“ ROPID.

- tím, že dle návrhu nejsou méně zatížené spoje, jedoucí pouze do/ze „sídlíště 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**

Komentář: A v současné době jsou tyto krátké spoje předsazeny? Nejsou. K úpravě intervalů na lince 171 ze střídání 6..9 na 5..10 došlo asi v roce 2004. Toto tedy provedl ještě „starý“ ROPID

- linka č. 117 - nevidíme důvod ke **zrušení linky, zajišťující jediné spojení** (navíc bezbariérovými busy) z velkokapacitního horního modřanského sídlíště do zájmové oblasti Krče a metra trasy C. V minulosti opakované pokusy linku zrušit z důvodu souběhu s tramvají neobstojí, když si uvědomíte, že jde o **úsek dlouhý pouze 2 km a tramvaje zde zajišťují úplně jiné směrové vztahy!** A jde-li o rušení souběhů, nechápeme nově navrhovaný souběh linky 148 s trasou metra C (viz dále).

Komentář: Zajímavě je, že o toto usiloval i „starý ROPID“ a přesto to kritizuje. Jak mnoho je tato nabídka využívána? S požadavkem na toto spojení lze souhlasit. Vzhledem k vhodnosti ponechání obsluhy zast. Čechtická navrhuji tuto linku zachovat a vést ji přes zast. Čechtická.

- **zrušená přepravní kapacita** linky na výjezdu z Modřan ve vztahu do Krče a k metru C **není vůbec nijak kompenzována** (snad jen s výjimkou 1 spoje za hodinu dopoledne na lince 157)!

- za zcela nepřijatelné pak považujeme kapacitně **ničím nekompenzované zrušení linky v úseku Nové dvory (Kamýk) - Kačerov**, kde spolu s navrhovaným zrušením linky 182 dochází jen v nejzatíženější ranní přepravní špičce k souhrnnému úbytku cca 660 (!) míst za hodinu!

Komentář: Samotné zrušení linky 117 by tento problém nijak výrazně nezhoršil. Problematické je spíše zrušení 182 bez náhrady.

- linka č. 118 - **zruší se jediné spojení** z oblasti tzv. „starého Spořilova“ (zast. Roztylské náměstí, Starý Spořilov a také Měchenická) do zájmové oblasti Brumlovky a Budějovické, potažmo do oblasti Dvorce. Změny na linkách 121, 170 a nová linka 178 toto nekompenzují!

Komentář: Pro valnou většinu cestujících z této oblasti je nejdůležitější dostat se rychle na metro. Proč zrovna tito cestující musí mít spojení do specifikovaných oblastí? Kolik cestujících z těchto zastávek tam směřuje? Jako problematičtější vidím prodloužení intervalu. Navíc pro většinu obyvatel je dostupná linka 170 v zastávce Severozápadní.

- linka č. 121 - **zruší se jediné spojení** z oblasti „stará Krč“, Novodvorská a Hodkovičky (zast. Višňová, Zálesí, Sulická, Novodvorská, všechny zast. v Hodkovičkách a zast. Lhotka - zde mimo přepravní špičky a o víkendech) do zájmové oblasti Budějovická

Komentář: Pro valnou většinu cestujících z této oblasti je nejdůležitější dostat se rychle na metro. Jako problematičtější vidím prodloužení intervalu.

- samoúčelné 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 - Správa sociálního zabezpečení.

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

- linka č. 122 - odklonem linky z Chodova do Hájů **se zruší jediné, tradiční a letité spojení** ze 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**
 - výrazně se zkomplikuje spojení ze Zentivy do chodovského sídliště v obdobích mimo provoz linky 122 = **2-3 přestupy**, což je zejména večer nepříjemné!
 - 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 Malešická spalovna, Tiskařská, Teplárna Malešice a Polygrafická**, kde se nacházejí velké průmyslové podniky (LOM, třídírna České pošty, tiskárna Polygrafia, teplárna)

Komentář: Domnívám se, že spojení JM – Košík – Průmyslová zóna není natolik silné, aby jej obsluhovaly dvě linky v tak krátkých intervalech, jako mají linky 122 a 212. Nebudu dále komentovat.

- linka č. 124 - odklonem linky mimo zast. Poliklinika Budějovická se **zruší jediné přímé spojení z této zastávky do oblastí Dobešky, Nuslí a Michle, potažmo Vršovic**, 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 velké stížnosti.

- linka č. 135 - vedení linky bez námitek, i když ztraktivnění může později vyvolat potřebu jejího posílení v centrální části města a tím poněkud 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“); 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 dosti 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**.

Komentář Já zastávám názor, že linka z okrajů města by až takto hluboko do centra zajíždět neměla. Od toho to máme metro a tramvaje.

- 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

Komentář: Přechíslování nekomentuji, viz 157

- linka č. 148 - autoři návrhu odmítají 2 km souběh linky 117 s tramvají v Modřanech, ale **nově navrhují souběh linky 148 s metrem C v úseku Pražského povstání - Pankrác - Budějovická** (částečným opodstatněním snad může být jen nově

zaváděná denní obsluha zast. Zelená liška); dále se v jednom směru ruší dnešní přímé spojení do zast. Poliklinika Budějovická (ne že by bylo silně využíváno)

Komentář: Souhlas, i mě toto přijde zbytečné. Oblast je vašk třeba řešit, protože údajně dojde ke zrušení smyčky Kavčí Hory.

- linka č. 150 - dle návrhu by nově pouze tato linka měla zajišťovat spojení z Modřan, Lhotky a ze zastávky Na Návrší (ve směru do centra) do vysoce zájmové oblasti Budějovická, částečně Brumlovka. Přesto je její provoz navrhován pouze v přepravních špičkách pracovních dnů a vždy jen v jediném směru (ráno jen TAM, odpoledne jen ZPĚT). **Náhradu za zrušenou linku 205 přesto neposkytuje vůbec** ze zastávek Komořany až Na Havránce, Novodvorská, Sulická, Zálesí a Na Návrší (odpol. směrem do centra). V období mimo přepravní špičky pak **spojení s Budějovickou, potažmo Brumlovkou, z části Krče, celé Lhotky, Novodvorské, Modřan a Komořan není zajištěno vůbec.**

Komentář: Podle mých informací jezdí linka 205 mezi Kačerovem a Budějovickou velmi málo využívána. Nejsem však schopen toto potvrdit a proto se nebudu ke změnám v této oblasti vyjadřovat.

- linka č. 157 - dnes je tato linka **jediná**, která alespoň v ranní přepravní špičce umožňuje z Modřan spojení k metru Kačerov tak, že **cestující nemusí navíc absolvovat dvoje schody a dlouhý podchod. V návrhu se toto ruší**, což společně se zrušením linky 205 kromě přepravních špiček v jednom směru **zcela likviduje jediné dvě existující možnosti bezbariérového (Budějovická) či méně bariérového (Kačerov) přestupu na metro** - absolutně pro Komořany a „staré Modřany“, mimo přepravní špičky v jednom směru pak i pro sídliště Modřany, Lhotku a zast. Na Návrší (odpol. ve směru do centra) 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) **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 **síždění spojů** v podstatné části společné trasy či k porušení optimálního proložení spojů

Komentář: V zásadě souhlas. Linka 157 zvýší nabídku do zastávky Želivského o cca 100%

- 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 **20** spojů/hod., což je **úbytek cca 600 (!) míst/hod.** (nebo také o neuvěřitelných **28,6%**)!

Komentář: Současné obsluha oblastí na Beránku nemůže v některých obdobích odpovídat poptávce. Při srovnání ranní a odpolední špičky je nabídka dvojnásobná, ale ve skutečnosti je v rozmezí cca 1,25 až 1,5. Navíc interval 7,5 minuty je v na lince 139 v odpolední špičce cca 15:30 až 17:30, takže fakticky končí na vrcholu špičky. Lze tedy odhadnout, že ranní špička je v oblasti Na Beránku – Poliklinika Modřany předimenzovaná a nebo spoje v odpolední špičce značně nepobírají. Opět chyba „starého“ ROPIDu.

- 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** - a to zde byla nedávno zrušena linka 182!

Komentář: Toto omezení bych do budoucna kompenzoval převedením linky 150 do kloubových vozů. Nabídka by tak zůstala cca stejná, jako v současné době.

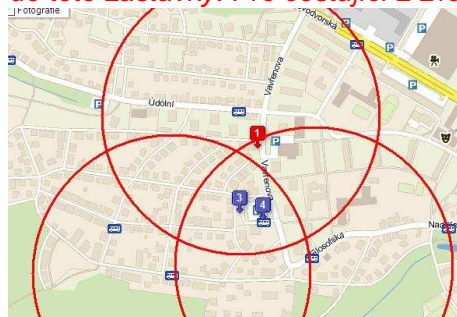
- samostatným problémem je navrhované vedení linky přes Bohdalec, kde by pro silnou automobilovou dopravu docházelo zejména ráno a dopoledne k mnohem větším **zpožděním a nedodržováním jízdního řádu**, než je tomu v dnešní lépe průjezdné stopě linky 139 přes Koh-i-noor

- vychválené zavedení nového spojení Modřan „s několika obchodními centry“ je nesmysl, protože na trase se nachází pouze jediné takové centrum - a to u zast. Slavia, které je již dnes slušně dostupné ze zastávky Kavkazská na lince 139

- linka č. 170 - odklonem dojde k úplnému **zrušení jediného, letitého spojení** z celého Jižního Města a Spořilova k jednomu z hlavních a tradičních zdrojů linky - Thomayerově nemocnici a část. do sídl. Novodvorská. Navrhované prodloužení linky 198 na Chodov, která jede alespoň přes Novodvorskou, se týká zcela jiné části Jižního Města. Linka 121 tyto cíle míjí oba a na Jižní Město nedejde vůbec, linka 203 je zrušena.

- spolu se zrušením linky 203 se **zcela zruší obsluha zastávky Vavřenova!**

Komentář: viz obrázek. Na obrázku jsou vidět izochrony dostupnosti do 5-i minut kolem zastávky Vavřenova. Území je dobře pokryto dobrou dostupností k ostatním zastávkám. Tento problém by byl dále řešitelný zajížděním linky 106 do této zastávky. Pro cestující z Braníka by to znamenalo zdržení cca 1 minutu.



- vytvoření zcela nového spojení přes Dvorce na Smíchovské nádraží je sice dobré, jelikož však dnes neexistuje, zavádět ho rovnou ve frekvenci 10 spojů za hodinu (v ranní špičce), celodenně a celotýdenně, bude znamenat jízdu méně než poloprázdných vozidel (přitom by pro začátek pouze stačilo prodloužit všechny nebo část spojů linky 118) - opět **plýtvání financemi**

- 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 **nucené zastavování takto převedených spojů v minimálně využívané zast. Michelský les**, kterou dnešní spoje linky 171 (a 272) pouze projíždí - a to jen a pouze **kvůli údajnému „zřehlednění systému“ - čistě formálnímu zrušení čísel 171 a 272**

Komentář: viz 113. Problém rušení projíždění málo využívané zastávky se dá řešit buď zrušením zastavování jiné linky a nebo převedení na zastávku na znamení.

- 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 **více postižena pomalu jedoucími (či spíše stojícími) kolonami vozidel**, než trasa přes zast. Toulcův dvůr
- když už je navrhováno prodloužení linky na Jižní Město, zdá se nám vhodnější její vedení až ke stanici metra Háje, Chodov nebo na konečnou Jižní Město, kde se nacházejí významně využívané zastávky

- linka č. 182 - jak již bylo řečeno v komentáři k lince 117, navrhované **zrušení linky 182 bez jakékoli kompenzace** na souběžně jedoucí lince 189 ve směru k metru je zcela nepřijatelné, nehledě na to, že zrušením linky se **zruší jediné spojení** obyvatel Lhotky (od zast. Lhotecký les), Kamýku a celého sídl. 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.
Komentář: Souhlasím s velkým úbytkem nabídky, která by mohla způsobit komplikace. Nemyslím si, že by Kloboučnická byla úplně atraktivním místem a tedy nutností vedení přímé linky. Mnohem atraktivnější je přestupní uzel Kooh-i-noor, kam však stejně linka 182 nejede.

- linka č. 188 - spolu s navrhovanou změnou na lince 148 sice prodloužení linky dává smysl, ovšem za cenu **vytvoření souběhu linky 148 s metrem C v úseku Pražského povstání - Pankrác – Budějovická**
Komentář: viz 148

- linka č. 189 - po navrhovaném **zrušení linek 182 a 117** se řádně **nekompenzuje úbytek přepravní kapacity v úseku Sídl. Lhotka/Sídl. Libuš - Nové dvory - Kačerov!** A jen v ranní přepravní špičce jde v souhrnu o úbytek cca **660 (!)** míst/hod.!
Komentář: viz 182

- linka č. 192 - **bez náhrady se ruší** obsluha sice málo využívaných, ale nenahraditelných zastávek Rosečská a Nad Rybníky - autoři návrhu toto vůbec neřeší! Stejně tak neřeší **výrazný úbytek spojů** v zast. Lísek zejména ráno ve směru Budějovická (omezení cca o **480 (!)** míst/hod., tj. o **neuvěřitelných 51,6%!**), kudy by nově měla projíždět pouze linka 193, **zde již nyní maximálně vytížená.**
Komentář: Otázkou je, jak je zrušení nenahraditelné. Jaký je tam denní obrat?

- 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 samoučelnou, **drahou a neefektivní změnu**, kdy pouze v zájmu údajného „zprehlednění“ 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 ve 21,11 a 22,11** ve vztahu 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, 188, 195, 224 a 277 na linku směr Zentiva v zast. Skalka, resp. Limuzská*Komentář: viz 238*

- 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!**
Komentář: A je toto omezení velké? Způsobí to přetížení linek? Jaké je tam v současné době poptávka?
 - spolu s **úbytkem přepravní kapacity na linkách z Modřan** dochází v ranní špičce k **omezení na výjezdu ze zast. Novodvorská a Sulická** k metru C celkem **cca o 420 (!)**, ze zast. Zálesí dokonce o **rekordních cca 1080 (!) míst za hodinu.**
Komentář: nebudu to přepočítávat, ale předpokládám, že velký vliv na tom mají zrychlené linky.

- linka č. 197 - dnes tato linka zajišťuje jediné přímé spojení Jižního Města se zast. U Studánky, sídlištěm Písnice, Kamýkem a Braníkem. Jejím zrušením se toto sice částečně kompenzuje neefektivně předdimenzovanou linkou 198 od stanice metra Chodov, to je však jediná zastávka. Co všechny ostatní?
Komentář: Souhlasím. Já navrhuji sloučení linky s linkou 198 a vedení vybraných spojů v trase dnešní linky 197 (ráno násobky 6-i minut, v sedle 12 a odpoledne 7,5 minut)
 - dále je **zrušeno tradiční a letité spojení** Jižního Města, Písnice, Libuše, Kamýku, Braníka 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, zde se ale vůči dnešním zdrojům nachází pouze zlomek přepravní kapacity (navíc nevyzkoušené)
Komentář: Předpokládám, že poptávka po přímém spojení na Knížecí a na Kovářku je velmi malá, což ukazuje i interval linky. Na Knížecí se dá z výhodou dojet s přestupem na tramvaj a nečekat na přímou linku jedoucí ve výsledku delší dobu než s přestupem a dlouhým intervalem. Zrušení 197 umožní posílení vztahu z Libuše v přepravních špičkách a řešení vztahu Libuš – metro B k jedné stanici metra v atraktivních intervalech. Dále se bude moci za minimálních nárůstů nákladů posílit vztah Novodvorská – Smíchova zkrátit interval v ranní špičce o 20% za stejného potu spojů a odpoledne o 25% s nárůstem 2 spojů ze 14 na 16 za hodinu.
Navíc dojde k podstatnému zpřehlednění linkového vedení ve trase Smíchov – Novodvorská. Každá z linek bude mít logický provoz v podobě sedla a špičkového provozu, nikoliv jako v současnosti, kdy linka 196 jezdí pouze ve špičkách, 198 po celý den stejně (bez špiček) a je doplňována linkou 197 k jiné stanici metra a 199 jezdící ve špičkách a o víkendu.
 - spoje linky 121 kvůli odlišnému intervalu v ranní přep. špičce **nebudou moci být rovnoměrně proloženy** se spoji linek 104 a 120 v úseku Na Knížecí - Správa sociálního zabezpečení
 - v tomto úseku dále **dochází v ranní přep. špičce k omezení přep. nabídky**

- linka č. 198 - navrhovaná změna je velice **neefektivní a nepříjemná**, protože společně se zrušením linky 197 **zcela ruší obsluhu sídliště Písnice** ve vztahu na Jižní Město, do Kamýku, na Lhotku, Novodvorskou, do Braníka a na Smíchov, tedy kamkoli jinam, nežli na Kačerov, do „staré“ Písnice a mimo Prahu! Linku 198 totiž **odklánějí přes minimálně využívanou zast. Dobronická a Kunratice**, kam dnes tato nejede vůbec, ke stanici metra Chodov. Odhadujeme, že **zbytečně plýtvavý nárůst nových kloubových spojů** za hodinu budou obyvatelé Kunratic v této vilové obci hodnotit více jako **ekologickou zátěž**, než jako výhodu. A těžko

čekat, že spojení Kunratic - Kamýk - Lhotka - Novodvorská - Braník - Smíchov, které dnes vůbec neexistuje, budou najednou využívat zástupy lidí. Dnes minimálně využívané spojení k metru Chodov z Kunratic, zajišťované v současné době částí spojů linky 114, je **zcela nelogicky posilováno**. Nadto by linka ve špičkách jela nově s linkou 165 v úseku Kunratic - „sídliště Libuš“ zcela v souběhu! Linka 165 zde přitom rozhodně posílit nepotřebuje, spíše naopak.

Komentář: viz 197. Vedení takto silné linky přes Kunratic by pravděpodobně znamenalo změnu směřování většiny cestujících z Kunratic na Chodov. Linka má kratší intervaly než linka 114 a navíc není tolik zatížena kolonami ve Vídeňské ulici. Tím by mohlo dojít ke snížení zatížení linek ve Vídeňské.

- když už by šlo o rozšíření směrové nabídky, dá se přinejhorším odklonit linka 197 přes Kunratic, aniž by došlo ke zrušení jediné její zastávky

- linka č. 199 - **zrušena je bez náhrady obsluha zastávky Čechtická**, kde se nacházejí významné pobočky úřadu městské části Praha 12 (mj. sociální dávky)

Komentář: Proč tedy v současné době nejedí linka v sedle, kdy jsou návštěvy úřadu nejčastější? Proč neučinil „starý“ ROPID to, aby kanceláře řadu byly dostupné. Mně se líbí návrh, který zachovává linku 117 a vede jí právě přes zastávku Čechtická. Je tak možné tuto zastávku obsloužit v obou směrech, nabídnout jí spojení k Nemocnici Krč a pro tuto oblast na atraktivnější metro.

- při jízdě ve směru z centra města, od Braníku a Novodvorské, se zrušením linky **nuceně prodlužuje cestovní doba** lidem z okolí zastávky Nové dvory (převod spojů na déle jedoucí linku 198)

Komentář: Pouze v jednom směru o 4 minuty a jen v některých obdobích.

- 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**, což způsobí **přetěžování spojů linky 198**

Komentář: Nemyslím si, že by toto zrušení způsobilo přetížení linky 198. Domnívám se, že lidé se zastávek Nové Dvory až Čílkova nezpůsobí přetížení linky 198, ve zbytku. Současná víkendová nabídka se blíží současné špičkové, která evidentně stačí. V sedle je dokonce nižší a poptávka bývá větší než o víkendech.

- linka č. 203 - viz komentáře k linkám 170 a 196

- zcela se **ruší obsluha zastávky Vavřanova**, úbytek přep. kapacity k metru C

Komentář: viz 170

- linka č. 205 - viz komentáře k linkám 139, 150 a 157

- **zcela se ruší spojení a jediný bezbariérový přestup s metrem C - Budějovická, vč. zastávky u budovy polikliniky** (dnes v jednom směru) - pro celé Komořany a „staré Modřany“, mimo přepravní špičky (v jednom směru) pak i pro sídliště Modřany, Lhotku, Novodvorskou, částečně Krč a zast. Na Návrší (odpol. ve směru do centra)

- v odpolední špičce dochází ke **snížení přepravní kapacity v úseku Budějovická - Zelený pruh**, a to cca **o 240** míst za hodinu, dále celodenně večer, v sobotu a v neděli

Komentář: Tento vztah nebude mít kapacitní problémy.

- 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!**

- linka 181 **nenahrazuje spojení do zastávek Tiskařská, Teplárna Malešice a Polygrafická, které tak do/ze své hlavní zdrojové oblasti - Jižního Města a Hostivaře - zůstávají zcela bez spojení**
 - stejně tak se **ocitají bez přímého spojení na Jižní Město** (v okolí zast. Háje), **do Hostivaře a části Malešic** cestující ze zast. Přeštická, Na Košíku a Toulcův dvůr, protože „náhradní“ linka 181 jede po jiné trase (té často ucpané automobily
 - přes zast. Nad Košíkem)

Komentář: viz 122

- linka č. 215 - po navrhovaném zrušení linek 117 a 182 se řádně **nekompenzuje úbytek přepravní kapacity v úseku Sídliště Libuš/Sídliště Lhotka - Nové dvory - Kačerov!** A jen v ranní přepravní špičce jde v souhrnu o úbytek cca **660 (!)** míst za hodinu!
 - Komentář: Úbytek nabídky v úseku Libuš – Kačerov bude minimální. Linka 117 navíc linku 215 doplňuje pouze mezi některými spoji, není s ní proložená. Kapacitní problémy v lince 215 tedy zrušení linky 117 nemůže způsobit.*

- 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 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).**
 - Komentář: Současná 238 v podstatě jezdí jen jedním směrem a fakticky umožňuje spojení pouze „do práce“. Linku 238 ta prakticky odstřelil již „starý ROPID“. Rozdílnost nástupních zastávek linek 194 a 238 je nevhodná.*
 - chybně uvedeno nasazení dvou kmenových vozů v současnosti (jezdí zde jen 1)

- 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 ruší jediné spojení z/do podniků v okolí zast. Dobronická na Kačerov**
 - Komentář: Zastávka Dobronická je na znamení a tudíž lze očekávat velmi malý obrat cestujících. Z toho důvodu také není nutný interval 7,5 minut v ranní špičce. Z tohoto důvodu také linka jezdí pouze v několika spojích zajišťující návoz cestujících na směny (cca 5 spojů ráno a 5 spojů odpoledne). V současné době tak najíždí zbytečné kilometry na víc a je potřeba o více vozidel a řidičů. Podle ROPIDího návrhu by pak byla zajištěna linkou 198 s dojezdem ke stanici Chodov, já se však s touto změnou příliš neztotožňuji).*
 - pod linkou 113 budou spoje **zcela zbytečně zastavovat v zast. Michelský les**

Komentář: viz 171

 - **snížení přepravní nabídky v úseku Nemocnice Krč - Zelené domky: ráno cca o 480, odpoledne cca o 240 míst/hod. - není ničím kompenzováno!**

Komentář: Je to kmpenzováno linkou 198 vedenou na Chodov, která by zcela určitě odsála cestující z linky 114.

- očekávané **přetížení linky 193 v z. Lísek** po zrušení 192 bude tímto umocněno
- 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 198 - a **s potřebou mnoha řidičů a vozů navíc!**

Shrnutí:

Autoři návrhu vycházejí z **chybné filozofie**, že členité přepravní toky cestujících v autobusové dopravě, která má spíše doplňkovou funkci, se dají usměrnit do několika páteřních kanálů, tzv. „metrolinek“. S tímto předpokladem pak **ruší** mnohá **méně frekventovaná, ale přitom využívaná a dlouhodobě zavedená, spojení a nutí stovky až tisíce cestujících přestupovat**. Hájí se také snahou o zjednodušení či zpřehlednění sítě, kde výsledkem je sice „na papíře“ pár zrušených čísel, ovšem za cenu **vážných negativních dopadů na cestující**.

Jaké zlepšení např. způsobují cestujícím rušených či odkloněných „továrních“ linek **122, 194, 212 a 272**, jedoucím denně od metra či z domova do podniku jedním nebo dvěma konkrétními spoji a za osm hodin zase zpět? Těm nijak nepomůže zvýšená frekvence spojů v jejich cílové zastávce, když **výsledkem je přestup** nebo **prodloužení cestovní doby**, nadto ve spojení s **plýtváním peněz**.

Filozofie „metrolinek“ dle předloženého návrhu způsobuje **celkové zhoršení nebo rušení přepravních vztahů, často tradičních a letitých**. Ve výsledku se **omezuje přepravní nabídka v nejzatíženějších profilech a hodinách** (zde se to např. v ranní špičce týká celých Modřan, Lhotky, Novodvorské, Kamýku, Krče a Hostivaře) a naopak se **neúměrně posiluje v málo využívaných či dnes neexistujících úsecích** (např. Michelská - Želivského, Dvorce - Smíchovské nádraží, Nádraží Braník - Na Knížecí, Libuš - Kunratice - Volha, Depo Hostivař - Zentiva, Pražského povstání - Budějovická apod.).

Návrh je **uměle podřízen jediné myšlence** a tváří se jako zlepšení (lokální posílení, pro většinu ale omezení), v důsledku však ignoruje různorodé potřeby cestujících a **jinak v zásadě funqující a zavedenou dopravu plošně zhoršuje**.

Ekonomika: Pokud by se **návrhem deklarovaný nárůst ročních přepravních výkonů o 296 500 vozokm rozpustil do dnešního systému bez jakýchkoli změn linkového vedení** (nechápeme, proč tomu tak není), mohl by se **za stejné peníze posílit libovolný úsek** v pracovních dnech cca **5 vozy** v ranní přepravní špičce, **7 dopoledne** a **4 odpoledne**. Anebo ráno i odpoledne **3 a dopoledne cca 10 vozy**. A zdůrazňujeme, že **bez jakéhokoli negativního dopadu na cestující**. Rovněž by šlo vozy částečně využít pro zavedení obsluhy nových úseků - dle návrhu např. Dvorce - Smíchovské nádraží.

Cíl připomínek: Náš materiál si primárně položil za cíl poukázat na **chybnou výchozí filozofii** návrhu a cca **75 konkrétních negativních dopadů**, které opatření **ignorováním výsledků přepravních průzkumů a porušováním standardů kvality hromadné dopravy, schválených radou zastupitelstva hl.m. Prahy**, plošně způsobí na Praze 4, 11 a 12, stejně jako na neuvěřitelné **plýtvání financemi z rozpočtu hl. m. Prahy**. Nenavrhujeme zde alternativní změny - to by bylo na samostatný projekt, který v případě zájmu zpracovat umíme. Autobusové linky zejména v oblasti Prahy 4, 11 a 12 jsou vzájemně provázané natolik, že **aplikace**

řešení dle předloženého návrhu bude mít přímý rozsáhlý negativní dopad na cestující, který výrazně přehluší sledovaný efekt. V případě realizace projektu se dají předpokládat minimálně stovky oprávněně rozhořčených dopisů.

Návrh řešení: Z výše uvedených důvodů **považujeme za správné tento systémově špatný návrh jednoznačně odmítnout** a řešit jen **dílčí posílení úseků**, tam, kde je to dle přepravních průzkumů opodstatněné. Anebo - jde-li o linkové vedení - aplikovat pouze **od systémových změn oddělitelná vylepšení.**

Pokud byste za vámi zastupovanou skupinu obyvatel chtěli vést se **zodpovědnou organizací ROPID** jednání, **nabízíme vám odbornou asistenci.** Podotýkáme, že k sepsání elaborátu nás vedla **výhradně „dopravní“ čest**, která nám nedovolila jen nečinně přihlížet.

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

Tomáš Janda

Ing. František Mráček

V Praze dne 25. listopadu 2008

Soupiska 75 negativních dopadů návrhu (či drobných podnětů k vylepšení):

- 1) ruší se jediné, tradiční a letité spojení z většiny sídl. Novodvorská a z Hodkoviček do Vršovic
- 2) posiluje se nyní minimálně využívaný vztah ze stejné oblasti k nádraží Braník
- 3) nevhodně se rozděluje linka 113 na dvě varianty, což povede k dezorientaci cestujících
- 4) nerovnoměrné nepředsazení delších spojů l. 113 před ty kratší = přetěžování delších spojů
- 5) zrušení jediného spojení z horního modřanského sídl. do zájmové oblasti Krče a k metru C
- 6) nekompensace přepravní kapacity za zrušenou linku 117 na výjezdu z Modřan
- 7) nekompensace přepravní kapacity za zrušenou linku 117 na výjezdu z Libuše
- 8) nekompensace přepravní kapacity za zrušenou linku 117 na výjezdu z Kamýku
- 9) nekompensace přepravní kapacity za zrušenou linku 117 na výjezdu z Krče
- 10) zrušení jediného spojení ze st. Spořilova (Roztylské n.) k z. Brumlovka, Budějovická, Dvorce
- 11) zrušení jediného spojení ze st. Krče, část. Novodvorské a celých Hodkoviček na Budějovickou
- 12) prodloužení l. 121 do z. „Na Knížecí“ z Hodkoviček není směrovou náhradou za zruš. l. 197
- 13) ruší se jediné, tradiční a letité spojení ze sídl. Chodov do části Hostivaře (k prům. podnikům)
- 14) v prac. dnech dopoledne a večer se zcela ruší jediné spojení do zastávek Zentiva a Kovošrot
- 15) v úseku mezi sídl. Chodov a metrem Opatov není odklon linky 122 nijak kompenzován!
- 16) kapacitně nedůvodné prodloužení l. 122 ze zast. Zentiva ke stanici metra A Depo Hostivař
- 17) 0 spojení z J. Města + Hostivaře do z. Maleš. spalovna, Tiskařská, Teplárna Maleš., Polygrafická
- 18) zrušeno jediné spojení ze zast. Polik. Budějovická na Dobešku, do Nuslí, Michle a Vršovic
- 19) nedostatečná přepravní kapacita v úseku Slovinská - nám. Míru po prodloužení linky 135

- 20) do Komořan lépe ponechat tradiční číselné označení 205, nikoli 139
- 21) souběh linky 148 s metrem C v úseku Pražského povstání - Pankrác (- Budějovická)
- 22) v jednom směru se ruší dnešní přímé spojení linkou 148 do zast. Poliklinika Budějovická
- 23) mimo šp. 0 spojení s Budějovickou ze Lhotky, Novodvorské, Modřan, Komořan a část. Krče
- 24) zrušení bezbariér. přest. na metro C pro Komořany, sídl. Na Beránku, část. Modřany, Lhotku
- 25) intenzivní souhrnný int. l. 139+157(+124) na Želivského nemá opodstatnění v přep. poptávce
- 26) sjíždění spojů l. 139 a 157 v podstatné části spol. trasy, porušení optimál. proložení spojů
- 27) výrazné snížení přep. nabídky ze sídl. Na Beránku v PD ráno - cca o 540 (!) míst (o 37,5%)
- 28) výrazné snížení přep. nabídky ze z. Polik. Modřany v PD ráno - cca o 600 (!) míst (o 28,6%)
- 29) snížení přep. nab. ze z. Hasova v PD ráno - cca o 240 (!) míst (o 9%) +nedávno zrušená 182
- 30) předpoklad zpoždování l. 157 na Bohdalci (silná individuální doprava), lépe přes Koh-i-noor
- 31) obchodní centrum u zast. Slavia je již dnes dobře dostupné do/ze z. Kavkazská linkou 139
- 32) zrušení jediného a letitého spojení z Hájů a Spořilova k nemoc. Krč +část. sídl. Novodvorská
- 33) zcela se ruší obsluha zastávky Vavřanova (bez náhrady zde zrušeny linky 170 a 203)
- 34) na počátek příliš vysoká frekvence spojů na novém spojení Dvorce - Smíchovské nádraží
- 35) nucené zastavování bývalých spojů l. 171 (nově na l. 113) v min. využívané z. Michelský les
- 36) vhodnější by bylo vedení l. 181 přes z. „Toulcův Dvůr“, ve stopě l. 177 (více využívané zast.)
- 37) trasa přes z. Nad Košíkem bývá více postižena kolonami vozidel, než ta přes z. Toulcův dvůr
- 38) lépe vést linku 181 až do zast. Háje, Chodov nebo Jižní Město (do velkých sídlišť)
- 39) zrušení jediného spojení Lhotky (od zast. Lhotecký les), Kamýku a sídl. Krč dál než k M-C
- 40) prodloužení linky 188 k metru Pražského povstání jen za cenu souběhu l. 148 s metrem C
- 41) nekompensace přepravní kapacity za zrušenou linku 182 na výjezdu z Kamýku (do centra)
- 42) nekompensace přepravní kapacity za zrušenou linku 182 na výjezdu z Krče (do centra)
- 43) výrazné sníž. přep. nabídky ze z. Cílkova k metru C v PD ráno - cca o 480 (!) míst (o 26,2%)
- 44) snížení přepravní nabídky ze z. Přírodní k metru C v PD ráno - cca o 180 (!) míst (o 16,6%)
- 45) výrazné snížení přepravní nabídky ze zast. Sídl. Krč k metru C v PD ráno - cca o 660 (!) míst
- 46) zrušení obsluhy z. Rosečská a Nad Rybníky bez náhrady (všude jinde dlouhá dostupnost)
- 47) výrazné sníž. přep. nabídky ze z. Lísek k metru C - jen v PD ráno cca o 480! míst (o 51,6%)
- 48) převedení spojů linky 194 na 122 = prodloužení celkové cest. doby, nově mj. i kvůli zácpám
- 49) kvůli zrušení několika málo přejezd. spojů na lince 194 zbytečně potřeba řidičů a vozů navíc
- 50) snížení přep. nab. ze z. sídl. Novodvorská k metru C cca o 180 míst/h. (odpol. zpět o 120)
- 51) snížení přepravní nabídky ze zast. Novodvorská a Sulická k metru C cca o 420 míst/hod.
- 52) výrazné snížení přep. nabídky ze zast. Zálesí k metru C o rekordních cca 1080 míst/hod.
- 53) zrušení spojení části J. Města se zast. U studánky, Libuší, Kamýkem, Lhotkou a Braníkem
- 54) zrušeno tradiční spojení Libuš-Kamýk-část. Lhotka-Braník s centrálou SSZ a z. Na Knížecí
- 55) zcela zrušena denní obsluha zastávky sídliště Písnice jinam, než k metru C a mimo Prahu
- 56) zcela zrušena vazba sídliště Písnice - Kamýk, Lhotka, Novodvorská, Braník, Smíchov
- 57) zbytečné vedení linky 198 úsekem Libuš - Kunratice - Volha (přep. průzkumy nepodloženo)
- 58) souběh linek 165 a 198 ze sídliště Libuš až do Kunratic (a to zde linka 165 nejezdí plná)
- 59) bez náhrady se ruší obsluha zastávky Čechtická (úřady - např. sociální dávky)

- 60) při jízdě z centra města a Novodvorské do z. N. dvory se oproti l. 199 prodlouží cest. doba
- 61) v sobotu a v neděli výrazné omezení počtu spojů/h. (z 8 na 4) v úseku Nové dvory - Lhotka
- 62) zrušení spojení ze zast. Na Návrší do z. Brumlovka a Budějovická (kromě ranní špičky PD)
- 63) snížení prep. nabídky v úseku Budějovická - Zelený pruh v odp. špičce cca o 240 míst/hod.
- 64) snížení prep. nab. v relaci Hostivařská-Sklářská v ranním maximu cca o 300 míst (odp. 240)
- 65) zrušení spojení ze z. Přeštická, Na Košíku a Toulcův dvůr do Hájů, Hostivaře a části Malešic
- 66) zrušení nejrychlejšího a ekonomicky nejefektivnějšího spojení ze zast. Dobronická k metru C
- 67) snížení prep. nabídky v úseku Nem. Krč - Zelené domky - ráno cca o 480, odp. o 240 míst/h.
- 68) očekávané přetížení linky 193 v zast. Lísek po zrušení linky 192 bude tímto ještě umocněno
- 69) předpoklad nutnosti pozdějšího nákladného posílení l. 135 a tím i 213 v koncových úsecích
- 70) nemožnost proložení spojů linek 104 + 120 a 121 v ranní špičce v úseku Na Knížecí - SSZ
- 71) omezení přepravní nabídky v tomto úseku v ranní přepravní špičce
- 72) zrušení možnosti přestupu z linek 101, 175, 177, 188, 195, 224 a 277 na linku směr Zentiva
- 73) u linky 238 chybně uvedeno nasazení dvou kmenových vozů v současnosti (jezdí zde jen 1)
- 74) bez náhrady jsou zrušeny večerní spoje ve 21,11 a 22,11 linky 194 ve vztahu k metru A
- 75) výrazně se komplikuje spojení od Zentivy do chodov. sídl. mimo provoz l. 122 - 2-3 přest.!

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