

Vyjádření CDAP k návrhu dopravního opatření na změnu tras, zastávek a provozních parametrů linek PID v oblastech Prahy 10, 11 a 15 (a dále 2, 3, 4, 5 a 12), zpracovaného organizací ROPID dne 24.6.2009 - 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.

Konkrétní připomínky:

- 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 přece jen není venkov. Dále pak navrhované **prodloužení intervalu ze 20 na 30 min. v ranní přepravní špičce** by muselo být transparentně prokázáno případně nízkým využitím spojů v tomto období (poznámka: délka dopoledního intervalu není otázkou vytíženosti, ale přiměřenosti).
- linka č. 121 - **samoučelné prodloužení linky do zast. „Na Knížecí“ (na Smíchově)** z oblasti Hodkoviček není dostatečnou směrovou náhradou za zrušení l. 197
 - 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)

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

- 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. 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 - vedením linky po trase 122 (spolu se zrušením 212) v oblasti „sídlště Na Košíku“ dojde **k ještě většímu rozdělení nástupních míst** do linek, směřujících k metru C!
- 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. 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 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 vyžadá **řidiče i vozy navíc**

- **zrušení dnešní možnosti přestupu** z linek 101, 175, 177, 195 a 224 na linku směr Zentiva v zast. Skalka

- linka č. 197 - dnes tato linka zajišťuje **jediné spojení** z oblasti **sídlště Písnice (mj. hlavního libušského zdroje), celého Kamýku, Braníku** a zast. U Studánky **s většinou Jižního Města (např. k poliklinikám)**. Navrhovaný 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 písničné 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 „Sídlště Písnice“ (spolu se zastávkou „U Libušské sokolovny“), je vůbec nejvíce využívanou zastávkou** na území této městské části - **využívá ji 72 (resp. 60)% všech dotázaných**
 - dále je tu problém, že odklonem linky 197 na jejím opačném konci je **zrušeno spojení** Jižního Města, Písnice, Libuše, Kamýku, Braníku a částečně Lhotky s oblastí Konvářka, kde se nachází **centrála SSZ**. 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
 - také 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 přep. špičce k omezení přep. nabídky**
 - měl by být vysvětlen **náhlý úbytek počtu vozidel**, potřebných pro zajištění provozu nově navrhované linky v prac. dnech odpoledne - z pův. 16 na 14, čímž se **opět mylně vyvolává dojem větší úspory** oproti současnosti. **V návrhu přitom u této linky v daném období dne nedošlo k žádné změně**, takže buď je chyba v jeho původní verzi nebo v této
- linka č. 199 - v sobotu a v neděli po zrušení linky zůstává v úseku Nové dvory - Lhotecký les 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%)**
- 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. 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 **podstatnému omezení přepravní nabídky - cca o 300 míst v ranní přep. špičce, 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. 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).

- 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 (viz komentář k lince 238 - stejný případ), kdy je **několik účelových spojů linky 272, dnes bez nutnosti řidičů a vozů navíc, neekonomicky** nahrazováno odkloněnou a v tomto úseku poměrně **předimenzovanou** linkou 197 - a **s potřebou řidičů a vozů navíc**

Návrh CDAP na řešení problematických míst návrhu ROPID - linkové vedení:

- linka č. 121 - ponechat **beze změn** a namísto toho min. v pracovních dnech cca mezi 5. a 20. hodinou **prodloužit** do úseku „Dvorce - Na Knížecí“ **část spojů atraktivnější linky č. 118**, čímž vznikne zajímavé spojení Budějovická - Lihovar - Na Knížecí = mj. efekt již dříve zamýšleného **odlehčení tramvajové tratě v Ječné ulici**
- linka č. 122 - linku v navrhované trase „Jižní Město - Depo Hostivař“ sloučit s linkou 190 prodloužením části spojů dále do úseku „Depo Hostivař - Černý Most“ (dopravci Veolia Transport lze úbytek přep. výkonů kompenzovat jinde), čímž **nedojde ke zrušení jediného spojení** Jižního Města a Hostivaře se zastávkami **Polygrafická, Teplárna Malešice a Tiskařská**, kde se nacházejí nejvýznamnější průmyslové podniky - např. LOM, třídirna České pošty, tiskárna Polygrafia či teplárna
 - kromě toho vznikne **zajímavé spojení v delší relaci**, než jen k Depu Hostivař, kde se nenachází žádný rozumný cíl
 - možnost odklonu linky mimo úsek Opatov - Volha (- Chodov) transparentně **prokázat přepravními průzkumy** dostatečných rezerv na lince 177 v tomto úseku
 - namísto zavádění vložených spojů v úseku Volha - Chodov na lince 197 (které v ranní špičce na navrhovaných 6 min. není ani matematicky možné) podle nás vhodněji **prodloužit linku 181** min. v pracovních dnech cca mezi 5. a 20. hod. nejen na Opatov, ale **až na Chodov** (přes Volhu)
 - tím také **nedojde k úplnému zrušení** dosti významného přepravního vztahu „sídliště Chodov - hostivařská průmyslová zóna“ a navíc se odsud nabídne zajímavé spojení až do Hloubětína a části sídliště Černý Most
- linka č. 135 - při aktuálně navrhovaných intervalech **změnu provést pouze za podmínky nasazení kloubových vozů**, jinak bude zejména v přepravních špičkách pracovních dnů (a nejspíš i v PD dopoledne a nárazově o víkendech) přetěžován úsek „Slovinská - Náměstí Míru (- Florenc)“
- linka č. 154 - ranní posilové spoje, jedoucí ze zast. „Donovalská“, neekonomicky neprodlužovat až do zast. „Koleje Jižní Město“, ale vést pouze ke stanici metra C - „Chodov“
- linka č. 181 - viz poznámka k lince 122: vhodněji linku **prodloužit** nejen na Opatov, ale min. v pracovních dnech cca mezi 5. a 20. hod. **až na Chodov** (přes Volhu), čímž se **oslabí negativní dopad odklonu** dnes dosti významné linky 122 **mimo sídliště Chodov** a nemusí se zde - s výjimkou ranní přep. špičky - zavádět vložené spoje
 - dále se nám jako vhodnější 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
 - vedením linky 181 po trase 177 v této oblasti také **nedojde** (po zrušení linky 212) **k ještě většímu rozdělení nástupů** do linek, směřujících k metru C
- linka č. 194 - i kvůli tomu, že dnes je linka 194 provozována pouze tzv. přejezdovými vozy, tj. **bez potřeby řidičů a vozů navíc** - navrhujeme ji zkušebně **ponechat beze změn**, čímž mj. **nedojde k negativnímu zrušení dnešní možnosti přestupu** z linek 101, 175, 177, 195 a 224 na linku směr Zentiva v zast. Skalka

- **po vyhodnocení změn** na lince 122 se pak dá vysledovat, nakolik tato lince 194 „odčerpala“ cestující a teprve poté část jejích spojů, příp. celou linku, zrušit
- rovněž doporučujeme **prověřit dnešní zátěž** spojů linky 122 **v prac. dnech dopol. a večer** - a všude tam, kde obsazenost neklesá cca pod 10 os./spoj, tyto spoje převést na linku 194 (nebo ponechat na 122 - dle uvážení), přičemž by měla být souběžně zajištěna návaznost na spoje linky 177 v zast. Skalka (nejlépe v obou směrech); pokud by toto nebylo provedeno, bude **zejména večer** cestování především zaměstnancům Zentivy **výrazně zkomplikováno**

- linka č. 197 - řešením **zcela nepřijatelného zrušení spojení** z hlavního libušského zdroje = sídliště Písnice - **na Chodov, resp. do Hájů**, může být **prodloužení části spojů linky 198** ze zast. „Sídliště Písnice“ přes zast. „U Studánky, Betáň, Kunratice a Volha“ do zast. „Chodov“ a dále 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 nezavedení nové vazby na Betáň

- úsek „Sídliště Písnice - Chodov“ by pak mohl být obsluhován např. v intervalech 15 / 30 / 15 min. (ranní špička / dopol. sedlo / odpol. špička), tj. každým druhým spojem a úsek „Chodov - Háje“ pak třeba v intervalech 30 / 60 / 30 min.

- 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), příp. dále 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 MČ Praha - Libuš opakovaně požadovaného spojení z tohoto nejvýznamnějšího zdroje do Modřan** - k tramvajové trati, ale i dále - 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 také bylo přijatelné navrhované vedení části spojů linky 198 (pod tímto číslem nebo číslem 197) pouze ke stanici metra Chodov, protože **spojení mj. k poliklinikám či školám 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 198)

- **zrušení jediného, navíc bezbariérového, spojení Jižního Města, Písnice, Libuše, Kamýku, Braníku a částečně Lhotky s oblastí Konvářka (centrála SSZ) a zejména do přestupního uzlu „Na Knížecí“**, kde navazuje mnoho linek do západní části města, **zejména pak č. 167 k motolským nemocnicím**, považujeme za přijatelné pouze za současného prodloužení alespoň části spojů linky 118 ze zast. „Dvorce“ do zast. „Na Knížecí“ a **za podmínky zlepšení dopravy pro negativně dotčené lokality jinde** (např. vytvořením nového spojení pro MČ Praha-Libuš ze sídliště Písnice do Modřan, k tramvajové trati)

- linka č. 199 - aby spolu se zrušením linky nedošlo k víkendovému oslabení frekvence spojů za hodinu **z 8 na 4, tj. omezení o 100%** v úseku Nové dvory - Lhotecký les ve vztahu na Novodvorskou, do Braníka a k metru B, což by mohlo nárazově vyvolat i problémy s nedostatkem přep. kapacity, navrhuje víkendové spoje linky 197 neukončovat již v zast. Sídliště Lhotka, ale **až v zastávce Nové Dvory**
- linka č. 212 - oprávněnost návrhu na **omezení nabídky přepravní kapacity** v relaci „sídliště Košík - průmyslová zóna Hostivař“ po zrušení linky, **v prac. dnech ráno cca o 300 míst/max. hod., odpoledne** v opačném směru **cca o 240 míst/max. hod.**, je třeba transparentně **prokázat přepravními průzkumy**
 - možnosti kompenzace negativních dopadů po zrušení linky uvádíme u linky 122
- linka č. 260 - linku zrušit **pouze za podmínky nasazení kloubových vozů na linku č. 135**, vedenou v nové trase, jinak bude zejména v přepravních špičkách pracovních dnů (a nejspíš i v PD dopoledne a nárazově o víkendech) přetěžován úsek „Slovinská - náměstí Míru (- Florenc)
- linka č. 272 - linku zrušit pouze **za podmínky zlepšení dopravy jinde** - např. vytvořením nového spojení pro MČ Praha-Libuš ze sídl. Písnice do Modřan, k tramvajové trati

...materiál pokračuje **návrhem CDAP na řešení problematických míst návrhu ROPID z hlediska intervalů**

Návrh CDAP na řešení problematických míst návrhu ROPID - intervaly:

- linka č. 113 - kratší a tedy méně zatížené spoje, které pojedou pouze do/ze zast. „Sídliště Písnice“ (dnešní linky 171 a 272) tzv. **nerovnoměrně předsadit** před ty více zatížené do „staré Písnice“, aby nedocházelo k přetěžování těch, které jedou dále
- linka č. 117 - interval v prac. dnech dopol. **ponechat na dnešních 30** namísto navrhovaných 60 min., aby nebyly porušeny zavedené standardy kvality dopravy
- navrhované prodloužení intervalu ze 20 na 30 min. v ranní přepravní špičce transparentně **prokázat příp. nízkým využitím spojů** v tomto období
- linka č. 122 - riziko přetěžování spojů při začátcích a koncích směn nejvýznamnějších průmyslových podniků v hostivařské průmyslové zóně z důvodu rušení linek 194, 212 a 238 **v předstihu řešit** (třeba jen v části trasy) **případným vedením posilových spojů**, jedoucích cca 1-3 min. před pravidelným spojením linky 122
- všude tam, kde vytížení spojů dnešní linky 122 **v pracovní dny dopoledne a večer**, včetně večerních účelových spojů na lince 194, **dlouhodobě neklesá** cca pod 10 osob, **tyto spoje zachovat** - ať už na lince 122 nebo **ponechané 194**
- linka č. 135 - při aktuálně navrhovaných intervalech **změnu provést pouze za podmínky nasazení kloubových vozů**, jinak bude zejména v přepravních špičkách pracovních dnů (a nejspíš i v PD dopoledne a nárazově o víkendech) přetěžován úsek „Slovinská - náměstí Míru (- Florenc)
- linka č. 181 - linku **prodloužit** nejen na Opatov, ale min. v pracovních dnech cca mezi 5. a 20. hod. **až na Chodov** (přes Volhu), čímž se **oslabí negativní dopad odklonu** dnes dosti významné linky 122 **mimo sídliště Chodov**
- v úseku Volha - Chodov pak může být interval linky 12 min. v ranní prep. špičce zkrácen zavedením **vložených posilových spojů** na zde optimálních 6 min.
- spolu s odklonem linky 197 se tak v tomto úseku vytvoří (i za pomoci dnešní linky 177) **optimální souhrnný interval 3 / 7,5 / 3,75 min.**, aniž by musela být **znepřehledňována linka 197 čtyřmi různými variantami trasy** (my na ní navrhujeme pouze jedinou vloženou konečnou zastávku)
- linka č.197 - návrh ROPID obsahuje chybu, když uvádí plánovaný interval linky 197 v úseku Volha - Chodov v ranní přepravní špičce 6 min.; při intervalu 15 min. v úseku od Volhy ve směru na Libuš přitom **není dosažení takového intervalu matematicky možné** (int. 15 min. se posílením vloženými spoji na výsledných 6 min. nesloží) - **možné řešení uvádíme u linky 181**

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

V Praze dne 19. července 2009

Za CDAP zpracoval Tomáš Janda v.r.