

Josef Nosek, náměstek primátora hl.m. Prahy pro oblast dopravy

Na vědomí:

Doc. MUDr. Bohuslav Svoboda, CSc., primátor hl. m. Prahy

Ing. Martin Jareš, vedoucí odboru plánování ROPID

Ing. Jan Heroudek, ředitel odboru dopravy MHMP

V Praze, dne 30. července 2012

Věc: Petice za zachování trasy autobusové linky 123 ke stanici metra Anděl

Vážený pane náměstků primátora,

obdrželi jsme [Váš dopis k naší petici za zachování trasy linky 123](#), který jste odesílal 28. června. Děkujeme za Váš pohled na věc i jeho podrobnější zdůvodnění. Současně se omlouváme za dlouhé zpoždění naší reakce, způsobené dobou dovolených.

Oceňujeme, že jste vyslyšeli aspoň jeden z návrhů vzniklých při petici, a to na zkrácení intervalu linky 123 o víkendech, kdy linku budou obsluhovat většinou 3 vozy místo stávajících dvou autobusů. Zvláště v podvečerních hodinách bývá nyní těžké se na Andělu do přečpaného autobusu 123 dostat.

Obsah Vašeho dopisu by jistě plně uspokojil běžného Pražana, který nezná detailně situaci na Cibulkách, pro něj je to dobře zdůvodněno. Ovšem lidé využívající autobus č. 123 by mohli najít ve Vašem zdůvodnění řadu vážných rozporů. Neberte to prosím jako výtku, chápeme, že Vám tyto rozpory ani nemusely vytanout na mysl, a chceme Vás na ně nyní upozornit:

1. Největší rozpor představuje tvrzení, že nový **přechod v uzlu zastávek Kavalírka** zajišťuje "kvalitní přestupní vazbu tramvaj - autobus". Tento přechod vybudovaný v roce 2010 při celkové rekonstrukci tramvajové tratě Anděl-Řepy sice zlepšil předchozí situaci, ale **zásadně nevyhovuje pro masové přestupy cestujících mezi tramvajemi a autobusem 123, pokud by tento autobus končil na Kavalírce**. Časový interval semaforu je dlouhý, mně například se stalo, že mi ujely dokonce tři tramvaje, než jsem přešel na refýž. Není to však jen délkou intervalu semaforu. Kombinace hustého provozu aut v přetížené Plzeňské ulici, masových přestupů, poměrně velké vzdálenosti mezi zastávkami tramvajů a autobusů a malé šířky přechodu a refýže vytvoří velmi špatnou situaci v uzlu zastávek Kavalírka a nejen školáci se ocitnou v nepřehledné a nebezpečné situaci. Je to i [názor dopravních odborníků](#)¹ a [zaznamenali jsme to i při organizování petice](#) jako nevýhodu navrhovaného zkrácení u ojedinělých názorů jinak vstřícných návrhu ROPID². Cestující budou asi při přestupu pobíhat v hustém automobilovém provozu na Plzeňské. Nebo si počkají na "metrobus" 167 (viz dále). Nebo pojedou autem, to bude možná nejčastější řešení.
2. **Ve vašem dopise nezmiňujete zavedení "metrobusu" č. 167, který je však pro zkrácení linky 123 klíčový.** Vzhledem k nevhodnosti přestupu mezi tramvajemi a autobusy na Kavalírce si část lidí počká na linku 167, byť ta bude jezdit méně často než dosud. To nebude příjemné ani pro cestující z linky 123, ani pro cestující z Motola, využívající "metrobus" 167. Ten navíc po dostavbě metra k nemocnici v Motole výrazně změní svoje využití: je to jeden z případů, jak plánovači

¹ Viz článek "[Desítky linek pražské MHD změni trasu, další od září zruší](#)", od A. Paclíkové a M. M. Vokáče v iDnes z 15. června 2012

² [Kdyby měl autobus 123 na Kavalírce společnou zastávku s tramvajemi a otáčel se už na semaforech před poštou](#) (kde by měl zastávku), zpoždění a přestupování by bylo snesitelnější. Jenže to vyžaduje radikálně širší a delší refýž (jako např. refýž se stromořadím na Andělu) a tedy snížení počtu pruhů na Plzeňské na jeden (jako na výpadovce v Podbabě, tamější zastávku ale používá míň lidí) a úpravu pěší zóny před poštou. To vše je v blízké budoucnosti utopie. Taky by to vadilo lidem dojíždějícím denně do centra autem a asi by jich tam jezdilo autem míň. Kladem by byly hlavně ty dvě aleje uprostřed Plzeňské.

nepromýšlí širší souvislosti změn. Je vskutku zarážející, že navrhované změny v MHD nezohledňují probíhající změny využití dotčených částí Prahy 5, a z nich vyplývající změny cestovních návyků lidí. Zde je další příklad: Cibulka byla dlouho považována za odlehlou vilovou čtvrť, kterou spíš než množství obyvatel vystihuje množství zahrad a hřišť. To by bylo pro obyvatele sice příjemné konstatování, ale je bohužel stále méně platné. Už v roce 1984 vznikl plán (naštěstí nerealizovaný) na rozsáhlé panelové sídliště Na Pomezí. Nynější zástavba, byť postupná a tedy méně nápadná, však několikanásobně předčí plány architektů socialistických panelových sídlišť (viz např. tato [mapka výstavby od r. 2000](#)). Linka 123 již neobsluhuje "pár vilek", ale hustě obydlenou rozsáhlou rezidenční oblast. Zdá se, že plánovači žijí v zastaralé představě Cibulek jako odlehlé okrajové čtvrti Prahy. Je třeba zohledňovat probíhající změny v dotčených částech Prahy 5, a přemýšlet komplexněji, nevycházet jen z [aktuálních dopravních průzkumů](#)³. Pokud teď přinutíte obyvatele nových domů na Cibulkách cestovat auty, těžko v budoucnu "přesedlají" na MHD, i kdyby se časem zlepšila.

3. V svém dopisu se odvoláváte na kompletně zrekonstruovanou tramvajovou trať Sídlíště Řepy - Anděl. [Rekonstrukce trati však nebyla dobře promyšlená](#)⁴. Byl použit nevhodný typ kolejí. Musí se často přebušovat, za zastávkou Bertramka jsou již po dvou letech koleje poškozené a tramvaje tam jezdí krokem. [Přechody na Kavalírce jsou nevhodně řešeny](#), došlo tam již ke dvěma střetům školáka s tramvají. Je [špatně synchronizováno přecházení chodců a prioritní průjezd tramvají na Klamovce](#)⁵ ...

Rádi bychom připomněli, že Rada MČ Praha 5 na svém zasedání dne 19.6., jednomyslně vyjádřila svůj nesouhlas s navrhovanými změnami a požaduje ponechat trasu autobusové linky č. 123 beze změny. Naše výhrady ke zkrácení připomínáme v příloze. Přikládáme rovněž opožděný podpisový arch s dalšími 25 podpisy. Nikdo z petičního výboru nemá s peticemi zkušenosti a tak jsme neoslovili zdaleka všechny lidi na Cibulkách. Navíc tato petice není první ani poslední peticí, jsou nám známy další dvě petice na podporu linky 123. Oněch **1648 podpisů pod peticí**, což není úplně málo, tedy představuje jen část občanů, kteří jsou za zachování trasy linky 123 až k Andělu.

Nejsme proti změnám a optimalizaci v MHD ani proti ideovému přístupu metrolinek, zvláště tramvajových. Chceme jen upozornit na nedostatečně promyšlené opatření v případě linky 123. Prosíme Vás, přehodnoťte ještě Váš záměr na zkrácení linky 123 a posuďte ho v širších souvislostech, jako je dostavba metra k nemocnici v Motole, nová výstavba v oblasti (i když některé se snad podaří zabránit), či budování nového uzlu veřejné dopravy u Smíchovského nádraží.

Přejeme Vám vše dobré,

za petiční výbor:

Přílohy:

1. Dopis petičního výboru s výhradami ke zkrácení linky 123 ze 7. července 2012.
2. [Orientační mapka staveb na Cibulkách](#) po r. 2000 a v jednání. Dopis posíláme i emailem v elektronické formě, aby byly odkazy včetně mapky pohodlněji přístupné. Ve vytisknutém dopise jsou odkazy uvedeny v poznámkách pod čarou.
3. Další petiční arch s 25 podpisy.

³ Tisková informace ROPID: "[Vyhodnocení průzkumu autobusů na jihozápadě Prahy](#)" z 19.7.2012

⁴ viz příspěvek "[Tramvajová trať v Plzeňské se po dvou letech rozpadá](#)", tvrdí odbory" na ČT24 z 23. 4. 2012

⁵ viz informace [Přecházení tramvajového pásu v zastávce Kavalírka](#) na webu o. s. Cibulka a podnět [Nesmyslná tlačítka pro chodce na semaforu](#) na webu Chodci sobě.

Příloha č. 1

Dopis petičního výboru s výhradami ke zkrácení linky 123 ze 7.7.2012

Doc. MUDr. Bohuslav Svoboda, CSc.
primátor hl. m. Prahy

Na vědomí:

Ing. Martin Jareš, vedoucí odboru plánování ROPID
Ing. Jan Heroudek, ředitel odboru dopravy MHMP

V Praze, dne 7. června 2012

Věc: Petice za zachování trasy autobusové linky 123 ke stanici metra Anděl

Vážený pane primátore,

obracíme se na Vás ve věci právě promyšlených úspor v pražské MHD. Jednou ze změn je i rušení autobusové linky 123 v úseku Na Knížecí - Kavalírka. I když jde zatím jen o neoficiální zprávu z tisku, ROPID nám tuto zprávu ani nevyvrátil, ani nepotvrdil, pouze uvedl, že veřejnost bude informována až po projednání návrhů. Protože konečné rozhodnutí o změnách MHD je na Vás a na zastupitelstvu hl. m. Prahy, tak považujeme za důležité, abyste už při rozhodování znal názor uživatelů autobusu č. 123. K tomu má sloužit naše petice, kterou **podpořilo svým podpisem 1623 občanů**.

Linka 123 je vlastně jediný prostředek MHD obsluhující rozsáhlou rezidenční oblast Cibulek, kde v posledních letech vyrostlo a vyrůstá množství nových bytů (necitlivá výstavba však není tématem petice, i když místní obyvatelé velmi trápí). Jen pro velmi malou část obyvatel je v pěší dosažitelnosti tramvaj na Plzeňské. Naprostá většina cestujících přitom autobusem č. 123 jede až k Andělu. V opačném směru zase většina cestujících nastupuje u metra Anděl a jede až na Cibulky. Linka je tak vytížená po celé své trase.

Nechat přestupovat cestující na Kavalírce by prodloužilo dobu dojezdu do cíle a výrazně zhoršilo komfort cestování, též z důvodu současné vytíženosti navazujících spojů. **Je třeba uvážit komplikace pro starší občany. Zásadním problémem zkrácení linky je i to, že rodiče s kočárky a dalšími dětmi budou muset přestupovat a vůbec se nemusí do navazujících spojů vejít.** Navíc k přestupování obrovského množství lidí by docházelo v málo přehledné a dopravně přetížené oblasti Kavalírky. **Zkrácení linky 123 by vedlo k drastickému snížení atraktivnosti MHD v oblasti Cibulek a tím k výraznému zvýšení automobilového provozu.** Přitom širší centrum potřebuje akutně snížit IAD o desítky procent, na tom se shodují snad všichni (Metropolitní ozvučná deska, festival resite.cz, kampaň dopracenakole.net a další).

Úvahy o zkrácení linky 123 vyburcovaly k vyjádření svého názoru mnohé obyvatelé Cibulek. Některé názory a návrhy jsme zaznamenali:

- Zkrácení trasy je v zásadním rozporu s cíli Dopravního podniku hl. města Prahy (viz výroční zpráva DPP)
- Je třeba zkrátit intervaly večer po dvacáté hodině a o víkendu po celý den, zejména v podvečerní špičce.

- Zavedení celoročních zastávek na znamení po celou provozní dobu na Cibulkách postrádá smysl. Autobusy stejně na valné většině zastávek zastavují. Naopak se stalo, že autobus i přes znamení nezastavil, nebo že se lidé zoufale snaží zmáčknout tlačítko i za jízdy ostrými zákrutami zvlněné vozovky Cibuleckých serpentín a v přeplněném autobusu. Jsou tak nebezpeční sobě i jiným spolucestujícím.
- Úspory dopravního podniku jsou pochopitelné, tržby z jízdného 2010 byly 4,46 miliardy, zatímco náklady 14 miliard, což je zásadní nepoměr! Příjmy by vylepšilo znovu zavedení jízdného u kategorií občanů přepravovaných zdarma (při zohlednění výše vlastního příjmu konkrétního jednotlivce) a zvýšení počtu cestujících s kuponovými jízdenkami, např. větším postihem při opakovaném přistižení bez jízdenky: dvojnásobná pokuta při druhém, trojnásobná při třetím (a dalším) přistižení během dvou let.
- Možné úspory dopravního podniku jsou dále ve snížení stavu technicko – hospodářských pracovníků a lepší kontroly fasování ze skladu (dopis dlouholetého pracovníka DPP o fasování mobilů a dalších věcí je na <http://www.cibulky.info/?p=661#comment-9307>).
- Synchronizace odjezdu 123 od Anděla s příjezdem metra o víkendech a ve večerních hodinách není dobrá. Metro přijede – a autobus je minutu pryč.
- Kdyby měl autobus 123 na Kavalírce společnou zastávku s tramvajemi a otáčel se už na semaforech před poštou (kde by měl zastávku), zpoždění a přestupování by bylo snesitelnější. Jenže to vyžaduje radikálně širší a delší refýž (jako např. refýž se stromořadím na Andělu) a tedy snížení počtu pruhů na Plzeňské na jeden (jako na výpadovce v Podbabě, tamější zastávku ale používá míň lidí) a úpravu pěší zóny před poštou. To vše je v blízké budoucnosti utopie. Hlavně to moc neřeší problém starých lidí a rodičů s kočárky.
- Dopravní obslužnost Šmukýřky by zlepšilo zřízení zastávky Nad Turbovou. Autobus 123 by jezdil na Šmukýřku dvěma cestami: (A) ulicí V Cibulkách; (B) Nad Turbovou. Cestující ze zastávek Naskové, Průchova i Karenova by určitě využili kratší cestu směrem Nad Turbovou, aby se dostali dříve do centra. Čekací pauza na Šmukýřce by odpadla, zbyla by jen na Knížecí⁶.
- V dohledné budoucnosti se očekává otevření stanice metra u Fakultní nemocnice v Motole nebo vybudování nového dopravního uzlu u Smíchovského nádraží. Změny v MHD, pokud se mají provádět už teď, by měly předvídat i tyto nové změny.
- Dopravní obslužnost Cibulek (ale i Řep a dalších oblastí) by zlepšilo zatraktivnění vlakové linky S65. Zejména prodloužením některých vlaků až na Hlavní nádraží. Pomoci může i lepší a promyšlená propagace linky a úprava přístupu k zastávkám.

Chápeme, že je třeba šetřit, ale prosíme o zachování současné trasy autobusu č. 123. Úspora při zkrácení linky, bude-li vůbec nějaká, nenahradí komplikace, které by uvažované zkrácení linky 123 přineslo, zejména pro špatně pohyblivé starší občany a rodiče s dětmi a kočárky.

Přejeme Vám hodně zdaru ve Vaší náročné práci pro nás,

za petiční výbor:⁷

⁶ Jestli je nezbytná technická pauza i na kopci, tak raději na plácku v Naskové než na Šmukýřce.

⁷ Originály petičních archů jsou uloženy u členů petičního výboru.

Příloha č. 2

[Orientační mapka staveb na Cibulkách po r. 2000 a v jednání.](#)



Domy postavené po r. 2010 nebo v jednání jsou vyznačené žlutě a oranžově. Modrá linka značí místně významné komunikace. Červeně je naznačen rozsah panelového sídliště “Na Pomezí” podle plánu z r. 1984. Poloha novostaveb je jen orientační