



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

Ing. Jiří Pařízek

RADNÍ HL. M. PRAHY PRO OBLAST DOPRAVY

V Praze dne 24. 7. 2013
Č.j. S-MHMP 560334/2013

Vážená paní inženýrko,

reaguji na Vaší petici ze dne 26. 7. 2013, kde jsem podrobně znovu prověřoval dopravní obsluhu oblasti na Cibulce a k Vaším připomínkám sepsaným za občanské sdružení Vám zasílám následující stanovisko.

Vytvořit jednoduchou, přehlednou a efektivní síť linek v hl. m. Praze není úkolem, který by se dal zvládnout během jednoho dne, týdne ani jednoho roku. Nicméně právě období v září 2012 bylo první, ve kterém šlo do jisté míry aplikovat novou koncepci rozvoje MHD v Praze, která byla projektována dle daných zásad. Jímí jsou např. větší využití potenciálu železnice, posílení páteřních linek, nabídka alternativního spojení tangenciálními linkami, díky kterým dochází k odlehčení přetěžovaných úseků metra a tramvají, zvyšování podílu vypravení kloubových autobusů a naopak využívání nízkokapacitních autobusů pro lokální vazby. Aplikace těchto a dalších zásad při projektování linek a integrovaného systému jako celku je úkolem organizátora, kterým je společnost ROPID.

Zde je potřeba zdůraznit, že zřízení tzv. metropolitní sítě se nutně odvíjelo od finančních prostředků z rozpočtu hl. m. Prahy. V první řadě bylo nutné provést optimalizaci povrchové veřejné dopravy, a tím reagovat na měnící se přepravní nároky cestujících. Za posledních několik let došlo k výstavbě mnoha nových obytných celků, vznikají obchodní a administrativní centra s dalšími pracovními příležitostmi. Mění se tak směry i doby, kdy a jak jsou linky využívány, což potvrzují opakovaně prováděné přepravní průzkumy. Aby se podařilo zefektivnit rozsáhlou síť PID a zároveň nabídnout co nejširší veřejnosti službu veřejné hromadné dopravy, bylo nutné provést revizi dosavadní sítě linek a odstranit takové souběhy dopravních prostředků, jestliže kapacita jednoho byla natolik dostatečná, aby převzala kapacitu druhého.

Autobusy linky 123 jezdily ještě v době před vybudováním metra B původně pouze v trase z Kavalírky na Šmukýřku. S výstavbou metra a následným rozšířením linek metra směrem k okrajovým částem města se stalo standardem, že valná část autobusových linek na území Prahy zajišťovala k metru a tramvajová doprava se dostala do pozadí. Při optimalizaci provozu minulý rok nedošlo k zrušení dopravní obsluhy v žádné oblasti, hledalo se však takové řešení, kde bylo možno autobusovou dopravu nahradit efektivnějším a kapacitnějším kolejovým systémem, ať je to tramvaj či železnice. Je tedy zřejmé, že prvním možným krokem bylo uspořit autobusové výkony na místech, na kterých vedle sebe jezdí společně např. autobus a tramvaj k jedné stanici metra. Za základ sítě hromadné dopravy na území města Prahy se považuje kolejová síť metra a tramvají, do níž se postupně zapojují všechny železniční tratě. Autobusová doprava by pak ve zbytku měla zabezpečovat přepravu především v tangenciálních směrech a tam, kde to není kolejovou sítí reálné.

Zastávka tramvaje se nachází v těsné blízkosti výstupní autobusové zastávky Kavalírka. Tramvajová trať z Anděla na Sídliště Řepy je po generální rekonstrukci realizované v roce 2010 velmi pohodlná, rychlá a nabízí dostatečnou přepravní kapacitu, kdy v pracovní dny ve špičkách jezdí po trati v trvalém stavu 4 tramvajové linky. Dohromady tyto čtyři linky v době od 6:00 hod. do 20:00 hod. z Kavalírky na Anděl nabízejí 428 spojů (stav k červnu 2013). Trend provozování hromadné dopravy s co největším využitím potenciálu ekologické dopravy probíhá paralelně ve většině vyspělých zemích a městech, včetně měst

v České republice. Realizaci zkrácení autobusu k nejbližšímu možnému průsečíku s komfortnějším a ekologičtějším druhem dopravy nedochází k záměrnému poškozování cestujících v podobě prodlužování jízdních dob. Přestupní tarif umožňuje přímá či souběžná spojení eliminovat a nalézt tak určitou finanční úsporu i za cenu, že dochází ke zřízení přestupu v lokalitách, kde k tomu existuje oprávněná možnost.

Poptávka na lince 123 je průběžně sledována a monitorována. Dne 10. dubna 2013 v čase od 6:00 do 20:00 hod. byl proveden komplexní přepravní průzkumu, který v sobě zahrnoval i linku 123. Nejvíce obsazeným spojem za celé sledované období, který však zdaleka nepřekročil standard obsaditelnosti (u autobusu standardní délky činí 60 cestujících), byl spoj odjíždějící v 7:25 hod. ze zastávky Šmukýřka. Na svoji konečnou na Kavalírce dovezl 35 cestujících. Pokud by cestující využili kapacitu všech sedadel, pouze 5 osob by ve vozidle stálo. Za celé sledované časové období to byl spoj s nejvyšším počtem přivezených cestujících na Kavalírku. V celkovém kontextu linky byl pouze u jednoho jediného spoje za celý den překročen standard obsaditelnosti. Byl to spoj s odjezdem v 16:56 hod. ze zastávky Kavalírka směrem na Šmukýřku.

Samotné přestupování v zastávkách na Kavalírce není časově náročné ani nebezpečné. Přístup k zastávce tramvají Kavalírka je vybaven světelným signalizačním zařízením a splňuje veškeré technické normy. K úrazům bohužel dochází na celém území města, jinou stránkou zůstává, zda za to může stav vozovky či špatný přechod nebo naopak porušení pravidel ze strany chodců. Co se týče přestupování na autobusovou linku 167, odehrává se ve stejné zastávce, na které z linky 123 vystoupíte. V ranní přepravní špičce je provozní interval na lince 167 směřující na Anděl 5 minut, v sedle 10 minut a v odpolední špičce 6 minut. I přes případná zpoždění vznikající především kvůli silné individuální automobilové dopravě a nejsou tudíž zapříčiněna dopravcem, nemůže být čekací doba delší než doba, kterou uvádíte jako minimální. I přes Vaše pochopitelné jednání s přestupem na autobus, který se odehrává ve stejné zastávce, Vám přesto doporučuji využít kolejovou dopravu.

Jsem si však plně vědom, že pokud měla některá městská část letité spojení linkou MHD s daným cílem uskutečněný přímým spojením a toto spojení se přerušilo, vyvolá to určitou nespokojenost. Přesto bych byl rád, aby se daná problematika neřešila emočně, nýbrž věcně a s přihlédnutím ke všemu výše uvedenému.

Závěrem zrekapituluji, že je potřeba se na jakoukoli takovou změnu podívat ekonomicky (všechna omezení závisí na možnostech rozpočtu hl. m. Prahy), solidárně (za ušetřené prostředky se zřizují linky do oblastí, kde lidé neměli MHD vůbec žádnou, či se posilují přetížené linky) a ekologicky (preferenci kolejové dopravy na úkor silniční, zlepšení životního prostředí). Linka 123 obsluhuje oblast Cibulky a Šmukýřky stále na stejných zastávkách. Obdobné přestupování se koná na mnoha jiných lokalitách v Praze s tím, že neexistuje reálná možnost zavést všem cestujícím přímá spojení do vybraných cílů.

Věřím, že stanovisko k této problematice přijmete s pochopením.

S pozdravem

Vážená paní
Ing. Káťa Adámková
V Cibulkách 398/21
150 00 Praha 5



Na vědomí:

primátor hl. m. Prahy, zde
ROPID, Rytířská 10, 110 00 Praha 1
OKC MHMP, zde

Mariánské náměstí 2, 110 00 Praha 1
tel. 236 002 848
email. jiri.parizek@praha.eu