



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
Radovan Šteiner
Radní hlavního města Prahy

V Praze dne 25.11.2008
Č.j.: SE9 - 225/08

Vážení,

k Vaší petici ve věci provozu linek 381, 382, 383, 387 a 393 Vám sděluji následující informace:

Tyto linky vznikly v rámci integrace oblasti Černokostelecka v roce 2000 a nahradily dosavadní linky, vedené ke stanici metra Želivského. V období 70. až 90. let, kdy byla postupně prodlužována trasa linky metra A, docházelo na území Prahy k postupnému zkracování těchto linek ke stanici metra nejbližší okraji města. Linky však byly vždy ukončeny v blízkosti ulic Vinohradské nebo Černokostelecké. V posledních letech však došlo k velice výraznému zvýšení provozu individuální automobilové dopravy a k rozvoji bytové výstavby podél Černokostelecké a Kutnohorské ulice, ale dosud nebylo možno realizovat (a ekonomické, resp. prostorové podmínky to neumožňují ani v blízké budoucnosti) rozšíření komunikací tak, aby bylo možno jeden z jízdních pruhů vyhradit pro autobusy.

Ve Vaší oblasti (oblast Kostelce n.Č.l., Sázavy, Českého Brodu, Kouřimi a Zásmuk) je zaveden model vedení linek založený na jednoduchosti a přehlednosti linkového vedení, pravidelných intervalech a garantovaných návaznostech do oblastí s nižší přepravní poptávkou. Tyto návaznosti však lze garantovat pouze do určité výše zpoždění linky, na kterou má jiná linka navazovat. Důvodem jsou jednak možnosti dopravců z pohledu vypravení vozidel, ale především udržení ekonomické únosnosti celého systému dopravy. Každý další vypravený autobus bez efektivního navýšení ujetých kilometrů znamená zhoršení produktivity dopravy a tím vyšší cenu za dopravní výkon. Toto navýšení znamená zvýšení dotací ze strany objednatelů nebo omezení dopravy. Jednoduše lze říci, že horší doprava stojí více peněz. V případě, kdy není možno návaznost linek zaručit, stává se tento model (cestujícími jinak velice vřele přijatý) nespolehlivým, neboť v případě ujetí návazného spoje musí cestující čekat cca 1 - 2 hodiny na další přípoj. Zároveň není možné z ekonomických důvodů vypravit odpovídající vyšší počet spojů návazných linek. Cestující tak musí z Prahy vyjet dřívějším spojem, aby měli jistotu, že jim spoj návazné linky neujede. V konečném důsledku tak vede nespolehlivost systému veřejné dopravy k odlivu cestujících k individuální dopravě a tím k vyšší ekonomické zátěži objednatelů z důvodu nižšího výběru tržeb. V zájmu objednatelů i organizátora Pražské integrované dopravy (ROPID) je hledat a nalézt řešení, jak tento nepříznivý trend zabrzdit nebo jak jeho následky alespoň částečně eliminovat. V poslední době je např. stále posilována linka 267 spojující Uhřetěves s Jižním Městem, což je kromě bytové výstavby z větší části dáno tím, že mnoho cestujících v oblasti Uhřetěvsi již přestupuje z příměstských linek vedených po Kutnohorské ulici na tuto linku směrem na Háje. Někteří cestující tak již dnes volí alternativní cestu směrem do centra než linkami zpožděnými kongescemi na Kutnohorské ulici. Za normální situace by linka 267 nemusela být provozována v tak krátkém intervalu a uspořené finanční prostředky by bylo možno použít na efektivnější posílení provozu jiných linek.

Proto organizace ROPID navrhuje a v současné době projednává změnu trasy výše uvedených příměstských linek na území Prahy, přičemž cílem tohoto řešení je snížení zpoždění příměstských linek. Je zřejmé, že k úplnému odstranění zpoždění nedojde, neboť určitý vliv na výši zpoždění má i průjezd oblastí Uhřetěvsi a Říčán. Z provedených měření (dopravci mají vozidla vybavena satelitním sledováním polohy vozidla) je však zřejmé, že celková zpoždění klesnou na cca polovinu.

Na základě proběhlých jednání se již velká většina z dotčených obcí vyjádřila pro realizaci tohoto návrhu (formou zkušebního provozu), neboť jej rovněž považují za nejvhodnější okamžitě realizovatelné řešení. Situaci je nutno řešit v co nejkratší době, protože vlivem bytové výstavby (zejména v oblasti Štěrbohol) se provoz individuální dopravy na ulici Kutnohorské bude v budoucnosti dále zvyšovat a zpoždění spojů autobusových linek by v případě zachování trasy na Depo Hostivař neúnosně narůstalo.

Je zřejmé, že tato změna přinese části cestujícím komplikace ve smyslu hledání nové nejvýhodnější cesty do zaměstnání, škol atd. Přesto lze očekávat, že pestrá směrová nabídka stávajících autobusových linek v oblasti zastávek "Sídliště Petrovice" a "Háje" umožní dosáhnout nejen současných, ale také zcela nových atraktivních cílů v reálně přijatelné časové dostupnosti.

Jedná se především o linku 213 ve směru Bohdalec - Slavia - Bělocerkevská (dolní vrátnice Vinohradské nemocnice) - Želivského; linku 183 ve směru Nádraží Hostivař - ulice Průmyslová - Vysočany - Severní Město; a linku 271 ve směru Nádraží Hostivař - ulice Průmyslová - Skalka. Všechny tyto linky jsou v provozu ve velice krátkých intervalech. Dále je možno použít např. linky 154, 212 a 240. Současně je nutné upozornit na skutečnost, že intervaly metra linky C, zejména v přepravních špičkách pracovního dne, jsou nesrovnatelně kratší (115 sekund) než intervaly metra linky A mezi Skalkou a Depem Hostivař (300 sekund).

Spojení Uhříněvsi s linkou metra A bude nadále zajištěno pouze linkami 264, 265, 266 a 364, které jsou v přepravních špičkách pracovního dne navrhovány v 10-ti až 15-ti minutovém intervalu, v mimošpičkovém období v intervalu 30 minut. Z příměstských linek bude možné v Uhříněvsi přestoupit na tyto výše zmíněné linky ve směru Depo Hostivař. Zejména v obdobích s dlouhými intervaly bude zajištěna návaznost mezi těmito linkami. V případě realizace zkušebního provozu změny konečné zastávky příměstských linek budou dále realizována mimořádná opatření, jako je zavedení zvláštních posilových spojů na lince 264 z Uhříněvsi na Depo Hostivař, přičemž situace bude průběžně sledována a vyhodnocována.

S pozdravem,



Vážená paní
Hana Hofmanová
Palackého 756
281 63 Kostelec n.Č.lesy