

NÁVRH VÍDEŇSKÝ – 17 linek (dnes 21 linek)

V tomto návrhu z dnešních 21 linek nemění trasu 7 linek, 7 linek mění trasu, 7 linek je zrušeno (z toho dvě přečíslovány) a 3 zavedeny.

Návrh vídeňský se snaží nabídnout alternativní variantu linkového vedení k systému směrovému. Rozdíl oproti směrovým návrhům spočívá v redukci počtu čísel linek, nikoliv však v počtu spojů. Tento systém je založen na základní síti silných linek provozovaných v krátkých intervalech, proto se mu také říká páteřní. Je preferován v řadě západoevropských měst, jejichž tramvajové provozy prošly významnou modernizací (přestavba na bezbariérový provoz, nové tratě i vozidla). Cílem těchto měst bylo vytvořit přehledný, jednoduchý a pro cestující zapamatovatelný systém s méně linkami, u nichž je hlavním parametrem kvality dopravy jejich krátký interval. Také Praha v posledních letech investovala vysoké prostředky do modernizace sítě a nákupu nových tramvajových vozidel. Proto je v rámci procesu přípravy změn v tramvajové dopravě předkládán i vídeňský návrh. Pro představu, co by takový koncept provozu poměrně zásadně odlišný od dosavadních pražských zvyklostí pro Prahu znamenal a jaká by měl pozitiva i negativa.

POZITIVA/PŘÍLEŽITOSTI

- 1) Větší jednoduchost, přehlednost, lepší zapamatovatelnost linkového vedení (17 linek = stejný počet spojů jako dnes při 21 linkách)
- 2) V řadě úseků jsou zajištěny vhodnější intervalové proklady spojů, nebo není nutné se proklady vůbec zabývat
- 3) Snížení počtu linek s provozem sólo tramvají (pouze linky 14 a 15)
- 4) Posila současné trasy linky 25 z Břevnova na Hradčanskou (linka 8 v trase současné linky 25 jede v kratších intervalech)
- 5) Zajištěna vhodná posila úseku Hradčanská – Letenské náměstí – Vltavská (provozem linek 1 a 8, které mají oproti dnešním linkám 1 a 25 souhrnný interval ve špičce 3 minuty - dnes je zde interval 4 minuty)
- 6) Zajištěno snížení přetěžování linky 22 ve Francouzské ulici (linka 4 v celotýdenním provozu)
- 7) Zavedeno přímé celotýdenní spojení Sídliště Barrandov s Karlovým náměstím a zastávkou I. P. Pavlova (změnou trasy linky 4)
- 8) Modřany, Braník a Podolí mají spojení dvěma silnými linkami, které nejsou v některých obdobích ukončovány v Braníku, ale jsou vedeny v krátkých složených intervalech vždy až do/z Modřan, obnoveno je celotýdenní spojení z Modřan na Václavské náměstí (provoz linek 3 a 17)
- 9) Je zajištěno posílení tramvajové dopravy v Sokolovské ulici u Polikliniky Vysočany (provozem linky 8 v krátkých intervalech 6 minut ve špičce)
- 10) Je zajištěno posílení provozu v zastávce Trojská s potenciálem volnočasových aktivit (ZOO, Botanická zahrada) (linka 17 v intervalu 6 minut ve špičce v celé trase)
- 11) Je zachována silná vazba Anděl – Karlovo náměstí – I. P. Pavlova – Náměstí Míru z jedné zastávky na Andělu (provozem linky 10 v krátkých intervalech 4 minuty ve špičce)
- 12) Je zajištěno posílení provozu v trase Anděl – Nusle – Vršovice – Strašnice (provozem linky 7 v krátkých intervalech 6 minut ve špičce)
- 13) Linka 12 nadále jede mezi Malostranskou a Strossmayerovým náměstím po trase preferované MČ Praha 7 přes Letnou (vhodná intervalová posila linek 1 a 8 mezi Vltavskou a Hradčanskou a nikoli přidání další linky umožňuje ponechat linku 12 na této trase)
- 14) Jen mírné omezení provozu na Evropské ulici z dnešního souhrnného intervalu 4 minuty na interval 5 minut – nejde o omezení o 50 %, ale o drobné omezení, které odpovídá poklesu cestujících vlivem otevření metra (páteřní linka 5 jede v intervalu 5 minut ve špičce)
- 15) Jen mírné omezení provozu na Petřinách z dnešního souhrnného intervalu 4 minuty na interval 6 minut – nejde o omezení o 50 %, ale o omezení, které odpovídá poklesu cestujících vlivem otevření metra (páteřní linka 1 jede v intervalu 6 minut ve špičce)
- 16) Je zajištěn rovnoměrně posílený provoz v trase Nusle – I. P. Pavlova – Muzeum – Vinohrady (provozem linky 11 v krátkých intervalech 6 minut ve špičce)

NEGATIVA/RIZIKA

- 1) Zásadní změna v síti, k níž se v anketě cestující převážně vyjadřovali negativně
- 2) Různé intervaly u různých skupin páteřních linek (ve špičkách intervaly linek 4 minuty, 5 minut, 6 minut i 8 minut)
- 3) Na několika koncových tratích zůstává provoz pouze jedné linky, byť jezdící častěji (v případě nehody na trase dané linky, tratě zůstávají bez provozu)
- 4) Omezení celkového počtu spojů v některých úsecích (Podbaba, Evropská, Petřiny, Podolí, Hostivař, Zborov, Libeň, Václavské nám.)
- 5) Riziko přílišného oslabení úseku Nádraží Braník – Palackého náměstí zejména v ranní špičce (provoz linek 3 a 17 pravidelný a celotýdenní až do Modřan, ale v ranní špičce souhrnný interval v Podolí 3 minuty místo dnešního 2 minuty)
- 6) Zrušení přímého celotýdenního spojení Nádraží Podbaba – Letná – Náměstí Republiky (nový přestup na Hradčanské)
- 7) Zrušení přímého celotýdenního spojení Evropská ulice – Malostranská (nový přestup na Hradčanské)
- 8) Zrušení přímého celotýdenního spojení Sídliště Petřiny – Malostranská (nový přestup na Hradčanské)
- 9) Zrušení přímého spojení v pracovní dny od 6 do 20 hodin Spořilov – Nusle – Karlovo náměstí (nový přestup na Nám. Bří. Synků)
- 10) Zrušení přímého spojení v pracovní dny od 6 do 20 hodin Černokostelecká – Muzeum (nový přestup na Floře)
- 11) Zrušení přímého celotýdenního spojení Poliklinika Vysočany – Palmovka – Želivského (nový přestup na Palmovce)
- 12) Zrušení přímého celotýdenního spojení Nádraží Libeň – Palmovka – Holešovice (nový přestup na Palmovce)
- 13) Zrušení přímého celotýdenního spojení Vítězné náměstí – Újezd – Anděl (nový přestup na Malostranské)
- 14) Zrušení přímého celotýdenního spojení Karlín – Náměstí Republiky – Letná (nový přestup na Náměstí Republiky)
- 15) Zrušení přímého spojení Nádraží Vysočany – Kolbenova – Hloubětín – Lehovce (složitý pěší přestup mezi zastávkami Starý Hloubětín a Kbelská)
- 16) Složitá možnost řešit posílení linky 9 v Seifertově ulici (potenciální zkrácení intervalu linky 9 na 3 minuty zvyšuje náklady na provoz mimo stanovený rámec a komplikuje prokladové možnosti)
- 17) Provoz sólo linky 14 v centrálních uzlech a úsecích (hrozí riziko přetěžování)
- 18) Na některých úsecích, kde je společný provoz páteřních linek s různými intervaly, problémy s intervalovými proklady, zejména v pracovní dny do 20 hodin (Bělohorská, Hostivař, Černokostelecká, Spojovací, Zenklova – důsledek nutnosti udržet se v objemu současných provozních nákladů a tudíž nasadit na různé linky různé intervaly podle poptávky na většině trasy)
- 19) Složitější řešení linkového vedení při výlukách (většinou pak nutné rozdělení páteřních linek na 2 linky – např. linky 9 na 38 a 39)
- 20) Psychologický problém v podobě nižšího počtu linek (lidé mají pocit, že platí více linek = více spojů, přestože je v návrhu stejný počet spojů jako dnes, vypadá to, že někdo cestujícím spoje „ukradl“)
- 21) Přečíslování linek vlivem snahy o jednotnou číselnou řadu, Praha by přišla o tradiční linku 22 nahrazenou číslem 2 (číselná řada 1-17)
- 22) V případě výstavby nových tratí v centrální části Prahy by bylo složité navrhovat obsluhu takovýchto úseků (nutné linky opět dělit)

Menší počet linek a směrových vztahů zlepšuje možnosti intervalově prokládat provoz linek v některých úsecích.