

Váš dopis značky / ze dne 09.5.2016
naše značka 2017/37/900200
vyřizuje / linka
místo odeslání / dne Praha 26.5. 2017

Vážená paní

Poskytnutí informací podle § 14 odst. 5 písm. d) zákona č.106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů

Dopravní podnik hl. města Prahy, akciová společnost, se sídlem Sokolovská 217/42, Praha 9, IČO: 00005886, obdržel dne 09. 05. 2017 Vaši žádost podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále také jako „InfZ“), v níž žádáte o informace k níže uvedeným dotazům.

Zaujala mě informace o obnovení provozu cyklobusu do Suchdola, byť jeho využití bylo v loňské roce zcela mizivé.

Je možné k tomuto projektu získat více informací!?

Níže Vám sdělujeme následující informace k Vaším dotazům.

DOTAZ

proč byl vybrán zrovna Suchdol, který je z hlediska startu pro cyklistický výlet zcela nelogický. Jde o kopec, ze kterého se v podstatě musí zase sjet dolů (na všechny strany kromě směru na Kozí hřbety a Horoměřice). Výjezd do Suchdola nepřináší cyklistovi absolutně žádnou výhodu a navíc zde jde o překonání velmi mírného stoupání, které vyjedou i malé děti. Pěšky (pro ty, kteří to opravdu nezvládnout vyjet na kole) to lze zvládnout za 10 minut, na kole o pár minutek méně. Zcela jistě by se pro cyklisty našly mnohem zajímavější trasy, jako je třeba z Troje do Bohnic, z Modřan na Točnou apod.

ODPOVĚĎ



Výběr linky nebyl úplně jednoduchou záležitostí. Snahou bylo jednak zohlednit přínos pro přepravu cyklistů, tedy vybrat oblast, která není jednoduše dostupná metrem či vybranými tramvajovými trasami a současně je hůře dostupná s ohledem na výškový profil terénu. Zároveň bylo vhodné vybrat linku s kratší trasou, aby při omezeném počtu nasazení vybavených vozidel byla nabídka spojů s možností přepravy jízdních kol přijatelná (na lince 147 tak v nepracovní dny všechny spoje). Také bylo nutné počítat s negativním vlivem na jízdní dobu z důvodu manipulace s jízdním kolem ve vybraných zastávkách, tedy do výběru zahrnout linky, které jedou po významnější část své trasy souběžně s jinou kapacitní linkou a cestující tedy mohou využít v případě zpoždění spojů alternativní možnost. Pro doplnění úchyťů jsou ze stávajícího vozového parku vhodné pouze autobusy standardní délky (12 m) a to značky SOR.

DOTAZ

byla pro tento projekt zpracovaná nějaká studie?!? Pokud ano, je někde dostupná k nahlédnutí?!?

ODPOVĚĎ

Provoz cyklobusů byl zahájen na základě dohody MHMP, DPP a ROPID. Při přípravě byly využity poznatky z řady provozů jízdní kola přepravujících a pro konkrétní technické řešení zkušenosti Dopravního podniku města Brna z linky 55.

DOTAZ

kolik provoz tohoto autobusu stojí a z čeho je financován?!?

ODPOVĚĎ

Cyklobus je provozován standardním typem vozidla pouze s úpravou doplnění nosiče na jízdní kola, jedná se o standardní linku zahrnutou do závazku veřejné služby, pouze s nadstandardním vybavením. Náklady na jeden nosič a příslušné úpravy autobusu činily přibližně 40 tisíc Kč, DPP aktuálně provozuje 2 autobusy s nosiči.

DOTAZ

bylo zpracováno vyhodnocení provozu v roce 2016?!? Pokud ano, je někde dostupné k nahlédnutí?!?

ODPOVĚĎ

Bylo provedeno pouze stručné vyhodnocení pro vlastní potřebu. Využití odpovídá informacím, které má pisatel a ze strany cestujících veřejnosti byla evidována pouze jedna stížnost na dlouhé stání v zastávce z důvodu nakládání jízdních kol.

DOTAZ

proč je v letošním roce znovu cyklobus provozován na stejné trase, když v loňském roce byl využíván ve všední den cca 2 – 4 cyklisty, o víkendu pak průměrně 6 – 12 cyklisty DENNĚ!!! Je to zcela zanedbatelný počet. Nicméně využití plně odráží fakt, že jde o nelogický výběr trasy. Proč nebyla vybraná trasa jiná?!?



ODPOVĚĎ

Aktuálně nebyla s ohledem na výše uvedené důvody potvrzena jiná vhodná autobusová trasa, proto byl na letošní sezónu prodloužen zkušební provoz na lince 147.

DOTAZ

jak jsou vlastně cestující cyklisté počítáni, když je kolo přepravováno zdarma a není pro něj vydávána žádná jízdenka?!? Cyklista pouze obdrží cedulku s číslem nosiče, kam své kolo umístil.

ODPOVĚĎ

Konkrétní průzkum cestujících s koly neproběhl, informace o počtu cyklistů nám většinou poskytují řidiči cyklobusu.

DOTAZ

podle neověřených slov jednoho uživatele elektrokola využívá občas tento spoj s tím, že mu řidič uloží kolo dovnitř autobusu - dotyčný toto nejednou uvedl na veřejném diskusním fóru. V přepravních podmínkách je ale uvedeno, že pro tento typ kola není doprava cyklobusem určena! Chápu - pokud není autobus plně využit, hodí se i cyklista s kolem, který v něm nemá co dělat, nicméně statistika využití tím dostává další trhliny.

ODPOVĚĎ

Vzhledem k omezeným prostorovým podmínkám v interiéru autobusů a jejich odlišným provozním charakteristikám byla přeprava jízdních kol uvnitř autobusů bez zásadních úprav vnitřního uspořádání vyhodnocena jako nevhodná (omezení přepravy kočárků nebo invalidních vozíků, riziko znečištění či zranění v případě nutnosti náhlého brzdění, apod.). Pokud by řidič autobusu skutečně postupoval uvedeným způsobem, jednalo by se o jeho pochybení.

DOTAZ

s kolem mohou cyklisté využít omezenou přepravu vybranými tramvajovými linkami. Proč není stejným způsobem řešena i doprava autobusy?!? Jistě by to bylo využíváno mnohem víc než nelogická linka do Suchdola.

ODPOVĚĎ

Možnost využití přepravy jízdního kola v metru a na vybraných tramvajových úsecích je poměrně rozsáhlá a v zásadě dobře pokrývá s určitou dojížděkou celé území města bez nutnosti překonávání zásadního převýšení. Proto se domníváme, že autobusová doprava již nemá velký potenciál pro zlepšení cyklopřepravy, případně by se jednalo o linky v dlouhých trasách, s krátkým intervalem a vysokými počty cestujících, kde by nutná manipulace s jízdním kolem vedla k nevhodnému narušování provozu a snižování kapacity jednotlivých spojů. Aktuálně tak uvažujeme o možnostech zavedení cyklobusových spojů spíše na vybraných příměstských linkách. Současně doplňujeme, že pro přepravu jízdních kol v autobusové dopravě zásadně nedoporučujeme možnost přepravy uvnitř vozidla, a to především z důvodu odlišných dynamických jízdních



vlastností vozidla drážního a silničního, což by se v případě autobusů mohlo negativně dotýkat ostatních cestujících.

DOTAZ

Praha má poněkud specifický profil a myšlenka zřídit cyklobus je rozhodně zajímavá. Byla by škoda, aby tento projekt zaniknul jen díky tomu, že se testuje na trase, o kterou není takřka žádný zájem.

ODPOVĚĎ

Pro překonání výraznějších převýšení v Praze je nabízena přeprava jízdních kol především kolejovou dopravou (metrem, tramvaji, případně vlakem či lanovou drahou). Jak bylo uvedeno, v roce 2017 pokračuje zkušební provoz, který bude opět vyhodnocen.

Dopravní podnik hl. m. Prahy
(11)
/42

Dopravní podnik hl.m.Prahy,
akciová společnost

vedoucí právního odboru

