

Adresáti:

Dopravní podnik hlavního města Prahy  
ROPID  
Magistrát hlavního města Prahy  
Úřad městské části Praha 5  
MF Dnes

## **Věc: Autobusová linka č. 123 - trasa a intervaly**

### **1) Trasa**

Návrh na změny v pražské integrované dopravě obsahuje i zkrácení autobusové linky č. 123 pouze do zastávky Kavalírka, což znamená, že by linka nejezdila k Andělu (metro) resp. Na Knížecí (metro) jako dosud.

**Tímto žádám o ponechání trasy linky 123 v současném rozsahu Šmukýřka – Na Knížecí.**

### **Zdůvodnění:**

Tímto zamýšleným zkrácením trasy by došlo k výraznému snížení kvality dopravy, resp. dopravní obslužnosti pro obyvatele části Košíř, oblast Cibulka. Což je v zásadním rozporu s cílem Dopravního podniku hl. města Prahy zvyšovat kvalitu dopravy, zohledňovat potřeby zákazníků a splňovat jejich očekávání (Výroční zpráva Dopravního podniku hlavního města Prahy 2010).

Pro část Košíř zvanou Cibulka je tento autobus č. 123 jediným spojením. Pro velmi malou část obyvatel připadá v úvahu pěší dosažitelnost tramvají na Plzeňské. Naprostá většina cestujících autobusem č. 123 jede až k Andělu. V lokalitě Anděl se nachází Úřad městské části Praha 5, Úřad práce, lékaři, obchody.

Nechat přestupovat cestující na Kavalírce by prodloužilo dobu dojezdu do cíle, a výrazně zhoršilo komfort cestování, též z důvodu současné vytíženosti navazujících spojů. Také je potřeba brát v úvahu komplikace pro starší občany a matky s kočárky, které se vůbec nemusí do navazujících spojů vejít.

Toto vše kvůli zkrácení trasy o pouhé 2,3 km, počítáno na trasu jedním směrem, od křižovatky ulic Vrchlického a Jinonická, kde by se autobus zřejmě obracel, do zastávky Na Knížecí.

Oblast Košíře - Cibulka je osídlena natolik, že si přímé spojení na metro podle mého názoru zaslouží.

Podle výročních zpráv Dopravního podniku hl. m. Prahy došlo mezi lety 2009 a 2010 k poklesu cestujících o 1,09%. Je možné, že po zavedení navrhovaných změn přijde další pokles cestujících, tj. pokles tržeb z jízdného; a finanční efekt navrhovaných úspor nebude žádný.

### **2) Intervaly**

**Dále žádám zkrácení intervalů linky 123**, které jsou v některých časech zcela nedostačující, konkrétně ve všední dny večer po dvacáté hodině a o víkendu po celý den. Tyto intervaly jsou 30 minut. Žádám o zkrácení na interval 15-20 minut, který by byl podle mého názoru odpovídající vytíženosti linky a osídlení lokality.

### **3) Možné úspory**

Výše navrhované zkrácení trasy linky 123, jakož i ostatních linek, je zdůvodňováno potřebou úspor. S tímto lze jen souhlasit, neboť jak vyplývá z výroční zprávy Dopravního podniku hlavního města Prahy za rok 2010, tržby z jízdného 2010 byly 4,461 miliardy, zatímco náklady 2010 dosáhly 14,015 miliardy, což je zcela zásadní nepoměr.

Dovolím si zde navrhnout možná řešení, či směry, kterými by se podle mého názoru měl Dopravní podnik hlavního města Prahy ubírat.

#### **a) Zavedení jízdného pro seniory nad 65 let, kteří nyní jezdí zdarma**

Podle výroční zprávy Dopravního podniku 2010 využívalo 18,07% cestujících dopravu zdarma, tj. spadalo do kategorie občanů, kteří nemusí platit jízdné. (nárůst oproti 16,59% v roce 2009)

Je zcela namístě, aby všichni občané, kteří využívají veřejnou dopravu, za to také platili. Je načase se odhodlat učinit toto politické nepopulární rozhodnutí. Dopravní podnik, Praha ani ČR v současné době nemají na to, aby tuto veřejnou službu mohli poskytovat zdarma.

Senioři mají svůj vlastní příjem. Počet obyvatel Prahy k 1.1.2010 ve věkové skupině 65 let a více byl 201044. Při ceně ročního kuponu Kč 4750 by maximální získaná částka byla téměř jedna miliarda korun (954 milionů Kč). V realitě by to bylo zřejmě méně, protože ne všichni senioři využívají v plné míře pražskou veřejnou dopravu, i tak by šlo o velice významnou částku. Předpokládám zde placení plného jízdného.

Poskytování veřejné dopravy seniorům zdarma je podle mého názoru diskriminace platících obyvatel Prahy podle věku a je tudíž v rozporu z Antidiskriminačním zákonem, zákon č. 198/2009 Sb. ze dne 23. dubna 2008.

#### **b) Zavedení jízdného pro děti 0 - 15 let, které v současnosti jezdí zdarma**

Platí totéž co v bodě a) s tím rozdílem, že děti nemají svůj vlastní příjem.

#### **c) Snížení stavu technicko-hospodářských pracovníků**

Celkový počet zaměstnanců v roce 2010 byl 10 728, z toho technicko-hospodářských pracovníků 2 789, což je 26% všech zaměstnanců. Stojí za úvahu, zda by toto nebyla cesta k úsporám, jsem si vědoma toho, že ve Výroční zprávě 2010 je uvedeno, že ke snižování stavu již dochází.

V Praze dne 16.2.2012