

Téma: Zdražení jízdného v Plzni od ledna 2004

Plzeňanům zdraží jízdné. O hodně
KRAJ PLZEŇSKÝ, 24. října 2003

O stovky korun víc zaplatí v příštím roce Plzeňané za městskou hromadnou dopravu. Radní totiž rozhodli, že se od 1. ledna 2004 výrazně zvýší ceny jízdenek.

Plzeň - Největší šok přichystali radní lidem, kteří kupují jednotlivé jízdenky. Ty budou stát o padesát procent víc než dosud. Předplatné kupony budou ale dražší také zhruba o třetinu. Za měsíční předplatnou plnocennou jízdenku tak člověk zaplatí 350 korun místo nyníšších 270 korun.

Radní razantní zdražení odůvodňují růstem nákladů na hromadnou dopravu. Verdikt rady ale tvrdě kritizují obyvatelé města, zástupci občanských sdružení i opozice. Domnívají se, že tak velké zdražení odradí lidi od hromadné dopravy.

Co říkají cestující? "Moc mě to netěší. Jako studentka zaplatím 110 korun za měsíc, a to je víc než dost vzhledem k čistotě a vybavenosti většiny tramvají a trolejbusů. Myslím si, že 140 korun je přehnaná částka," míní Barbora Ryplová.

"Tak to mi opravdu vadí, protože to není jediné zdražení, které mě od Nového roku čeká.

Kupuji si čtvrtletní kupon pro důchodce za tři sta korun a ty peníze, které platím teď, zhruba odpovídají stavu autobusů a tramvají," uvedla Jaroslava Sýkorová.

Vedení města tvrdí, že za zdražením stojí jasné ekonomické důvody. "Na hromadnou dopravu dáváme stále víc. Není možné se tvářit, že to bude městská kasa vyrovnávat do nekonečna a že se nikdy nezdraží jízdné," řekl Vladimír Duchek. Ten přitom zdůrazňuje, že celoroční předplatná jízdenka bude podstatně levnější než dvanáct měsíčních jízdenek. "A pro lidi, kteří nejezdí pravidelně, bude stále velmi výhodná celodenní jízdenka za 40 korun," sdělil Duchek. Opozice však počin radních označila za nesystémový a chybný. "Je to zásah do peněženek lidí. Překvapuje mne, že ve chvíli, kdy je Plzeň ucpaná automobily, radnice výrazně zdražuje hromadnou dopravu. Já bych se snažil spíš lidi dostat do tramvají a trolejbusů než je z nich vyhnat," reagoval šéf kontrolního výboru zastupitelů Miroslav Brabec z ČSSD.

Šéfa plzeňské pobočky ekologického sdružení Děti Země Víta Roušala zpráva o kroku radních ohromila. "Co že udělali? To snad ne. To považuji za tragédii pro hromadnou dopravu v Plzni. Jak teď chtějí zlákat lidi, aby přesešli z aut do tramvají a trolejbusů?" žasl Roušal.

Předseda Společnosti pro veřejnou dopravu Jiří Kohout prý zdražení čekal, ale mírné. "Tohle je příliš. Cenou jednotlivé jízdenky bude Plzeň vedle Liberce asi nejdražší město v Čechách. Po tak razantním zvýšení cen se nepodaří přilákat lidi do hromadné dopravy a lze čekat odliv cestujících," konstatoval Kohout.

Jak se změní ceny jízdného v Plzni

	Plnocenné jízdenky	Zlevněné jízdenky
jednotlivá	z 8 na 12	z 4 na 6
měsíční	z 270 na 350	ze 110 na 140
čtvrtletní	ze 760 na 1000	ze 300 na 400
pololetní	z 1400 na 1800	z 560 na 720
roční	z 2380 na 3100	z 1080 na 1240

Cena jednodenní jízdenky se nemění a zůstává 40 korun.

NOVINKA: V tarifu pro městskou hromadnou dopravu v Plzni se od 1. ledna 2004 objeví novinka. Na slevové jízdenky budou mít kromě dětí, studentů nebo důchodců nárok také rodiče na mateřské dovolené.

JAROSLAV NEDVĚD, JAROSLAVA KŘENOVÁ

[Jdi na začátek stránky](#)

V Plzni se bude jezdit za 12 korun

PLZEŇSKÝ KRAJ, KARLOVARSKÝ KRAJ, 24. října 2003

Cenový šok čeká od ledna na cestující v plzeňské městské hromadné dopravě. Tarify jednotlivých jízdnek podle včerejšího rozhodnutí radních vyskočí o polovinu, předplatné se zvýší v průměru o třicet procent.

"Cena jízdnek stoupne z osmi na dvanáct korun, měsíční předplatné z dvě stě sedmdesáti na tři sta padesát korun," řekl Právu náměstek plzeňského primátora Miroslav Kalous (ODS). Za roční tramvajenku zaplatí cestující 3100 korun, o 720 více než doposud. "Jednou to přijít muselo, drželi jsme tarify šest let," připomněl Kalous, podle něhož byla zvolená varianta jistým kompromisem. "Některé návrhy počítaly třeba s ročním předplatným ve výši čtyř tisíc korun," dodal. Ekonomický náměstek primátora Vladimír Duchek (Pravá volba pro Plzeň) opatření uvítal: "Podobný krok se měl učinit již před dvěma lety a skok nemusel být tak razantní." Podle Duchka hradily v roce 1999 tržby z jízdneho 41 procent nákladů na provoz městské dopravy. "Tento podíl postupně klesl na pouhých pětadvacet procent a ani po zdražení se na úroveň roku 1999 nedostaneme," připomněl.

Cestujících ubude

Kalous předpokládá, že nové sazby přinesou do pokladny dopravních podniků zhruba padesát miliónů korun. "Věřím, že nebude nutné ceny měnit několik dalších let," doplnil. Členové plzeňské Společnosti pro veřejnou dopravu se obávají, že po zdražení jízdneho začne řada současných cestujících raději jezdit autem a zhorší už tak špatnou dopravní situaci v Plzni.

"Nepředpokládám, že zvýšení cen zároveň zlepší úroveň cestování. Dá se tedy očekávat odliv pasažérů možná v desítkách procent," varoval Jiří Kohout "Tak výrazné zdražení snad nikdo nečekal," podotkl Kohout a poznamenal, že dvanáctikorunové jízdanky fungují i v Praze. "Ta je však několikanásobně větší a navíc se tam, na rozdíl od Plzně, nechá na jeden lístek jezdit a přestupovat celou hodinu," upozornil. Kalous připustil, že k úbytku cestujících zřejmě skutečně dojde. "Snad ale nebude nijak dramatický," poznamenal.

Ivan Blažek

[Jdi na začátek stránky](#)

Plzeň zdraží jízdne a také psí poplatky

24. října 2003

Od ledna v západočeské metropoli stoupnou ceny jízdneho a poplatků za psy. Za jednu cestu tramvají zaplatí lidé dvanáct korun, vlastnictví hafana vyjde na tisícovku ročně.

TEREZA MAIXNEROVÁ

Plzeň – Hlouběji do peněženky budou muset od ledna sáhnout Plzeňané i návštěvníci města.

Radní města totiž včera rozhodli o dvojnásobném zvýšení poplatků za psy a navíc zvýšili jízdne v městské hromadné dopravě. Zatímco o platbách za psy budou ještě jednat zastupitelé a mohou návrh smést ze stolu, o jízdenkách je rozhodnuto definitivně.

„Od ledna bude plnocenná jízdanka stát 12 korun namísto osmi, zvýší se i ceny předplatných kuponů. Ty si ale nově budou pořídít matky či otcové na mateřské dovolené. Nezmění se ceny jednodenních jízdnek,“ popisuje náměstek plzeňského primátora Miroslav Kalous.

V Plzni jízdné nezdražilo šest let. Od roku 1997. „Ceny už déle nebylo možné držet na stejné úrovni, přesto plzeňská doprava stále bude patřit k levnějším. O padesát procent vzrostou ceny jízdenek, předplatné zdraží o třicet procent. To by mělo motivovat k nákupu předplatného ještě více lidí. Nyní jej využívá osmdesát procent cestujících,“ míní Kalous. Podle něj se nejméně rok nebude jízdné zvyšovat.

Ročně vydá plzeňská radnice na městskou dopravu půl miliardy korun. Náklady na jeden kilometr jsou asi 26 korun. Jednu jízdenku nyní dotuje radnice 32 korunami a měsíční zhruba dvanácti stovkami.

Zdražení příliš nenadchlo Jiřího Kohouta ze Společnosti pro veřejnou dopravu. „Tak velké zdražení jsem nečekal. Nový dvanáctikorunový poplatek za jednu jízdenku zařadí Plzeň k nejdražším městům v celé České republice. V Praze lze za stejnou cenu cestovat hodinu a navíc přestupovat. V Plzni za tuto cenu smíte absolvovat jedinou jízdu. Přijatelné by ještě bylo zdražení do deseti korun za jízdu,“ míní Kohout.

Obává se, že vzroste počet černých pasažérů. Ubyde i lidí, kteří hromadnou dopravu používají jen občas. Už nebudou mít žádnou motivaci nechat auto doma a jet tramvají.

V Hradci Králové a Pardubicích za měsíční předplatné dají 270 korun, v Praze 420, v Brně 370. „Zdražení předplatného sice není tak razantní, jak původně někteří radní navrhovali, těžko ale přiláká další cestující, kteří váhají mezi cestování autem a městskou dopravou. Navíc v krajské metropoli zcela chybí časové jízdné,“ doplňuje Kohout.

Jdi na začátek stránky

Má-li být doprava dražší, ať je také lepší

KRAJ PLZEŇSKÝ, 30. října 2003

Plzeň - Pokud město chce, aby lidé víc platili za jízdenky, mělo by podle Společnosti pro veřejnou dopravu zajistit, aby necestovali přečpanými autobusy nebo tramvajemi. Členové spolku se s takto formulovanou výzvou obrátili na plzeňské radní.

Ti totiž rozhodli, že od začátku roku 2004 zdraží zhruba o třicet procent předplatné a o padesát procent jednotlivé jízdenky v hromadné dopravě. Spvd rovněž požaduje, aby radnice rozšířila prodej jednodenních jízdenek na více míst i do automatů. Primátor Plzně Jiří Šneberger považuje požadavky členů sdružení za oprávněné.

Spvd se obává, že výrazné zdražení jízdného přinese odliv cestujících a nárůst automobilové dopravy. Žádají proto, aby město za peníze vybrané navíc zajistilo pro cestujících víc vozů na přetížené linky. "Jde zejména o zkrácení intervalů na tramvajových linkách, především na lince 4, na trolejbusové lince 16 a autobusových linkách na Borská pole," prohlásil předseda Společnosti pro veřejnou dopravu Jiří Kohout.

Ten přitom zdůrazňuje, že plánované zdražení jednotlivých jízdenek bude únosné pouze tehdy, pokud budou běžně k dostání jednodenní jízdenky. "Požadujeme proto, aby je lidé mohli koupit ve vozidlech hromadné dopravy u řidiče, a aby je vydávaly prodejní automaty," řekl Jiří Kohout.

Primátor Jiří Šneberger uvedl, že podporuje návrh, aby se zvýšila kapacita nejvytíženějších linek, jako je například autobusová linka 30. "Některé jsou skutečně přeplněné. Trvale přetížené spoje bychom mohli posílit. To je možné," reagoval Šneberger. Primátor zároveň tvrdí, že vedení města už řešilo problém, jak rozšířit prodej hojně využívaných jednodenních jízdenek.

Budou tedy jednodenní jízdenky k mání například v prodejních automatech? "To nevylučuji, ale nevím, jestli je to technicky možné. Pokud to nepůjde, měla by se jízdenka distribuovat do

všech trafik a tam, kde by byla k mání i v sobotu a v neděli. Třeba na nádraží nebo v obchodních domech," konstatoval Jiří Šneberger.

[Jdi na začátek stránky](#)

Zdražení jízdného popudilo

Členové Spvd tvrdí, že přichází v době, kdy jsou plzeňské ulice přeplněné auty
30. října 2003, PLZEŇSKÝ KRAJ, KARLOVARSKÝ KRAJ

Na poplach bijí plzeňští členové Společnosti pro veřejnou dopravu. Zdražení jízdného ve zdejší městské hromadné dopravě až o padesát procent je podle nich krátkozraké. Hlavně pokud nebude doprovázené zlepšením služeb. A to je zatím spíše ve hvězdách.

Plzeňští radní při svém posledním jednání rozhodli, že se od počátku roku zvýší jednotlivé jízdné o polovinu, tedy na dvanáct korun, a předplatné o třicet procent. Například cena celoroční průkazky tak stoupne z 2380 na 3100 korun.

"Razantní zdražení přichází v době, kdy jsou ulice přehlcené auty. Město na tomto kroku brzy prodělá," míní Jiří Kohout ze Společnosti pro veřejnou dopravu a dodává: "Úbytek stovky lidí dojíždějících tramvají do středu města je pro statistiku možná zanedbatelný, avšak dalších sto aut parkujících v těsných ulicích může mít katastrofální dopravní důsledky." Jako cestu do pekla označuje postup radnice občanské sdružení Lidé lidem.

"Vývoj tržeb ČD od roku 1990 jasně dokazuje, že trvalé zdražování osobní dopravy je nejspolehlivější cestou k její likvidaci," konstatuje Oldřich Lukáš ze zmíněného sdružení.

Zlepšení s otazníky

Aby k poklesu počtu cestujících nedošlo, požadují občanské iniciativy zlepšení nabízených služeb: zejména zvýšení kapacity přetížených linek a zlepšení dostupnosti celodenních jízdenek - ty lze teď koupit jen v kancelářích dopravních podniků a v některých stáncích. Město, které dopravní podniky dotuje více než půl miliardou ročně, si od zdražení slibuje zvýšení tržeb o zhruba padesát milionů. Zda se to ale projeví na službách, není příliš jasné. Podle náměstka plzeňského primátora Miroslava Kalouse (ODS) by mohla například posílit okružní autobusová linka číslo 30.

"Žádné konkrétní kroky jsme v tomto směru ale neudělali," připouští náměstek. "Můžeme k nim přistoupit až někdy v polovině příštího roku, až zjistíme, jestli se zvýšení cen na tržbách skutečně projevilo."

Nedá se počítat ani s žádným razantnějším vylepšením vozového parku. Zatímco letos si dopravní podniky mohly dovolit dva nové velkokapacitní autobusy a čtyři trolejbusy, v příštím roce to má být trolejbus jediný a pět běžných autobusů.

Kdy a zda vůbec magistrát přistoupí k zavedení časových přestupních jízdenek, není zatím jasné. "Do dvou měsíců bychom měli mít v ruce studii s konkrétními finančními i časovými obrysy. Pak se rozhodneme," vysvětluje Kalous.

Jediné konkrétní zlepšení by mohl přinést systém čipových karet, které by měly v příštím roce nahradit předplatné legitimace. Termín je ale opět nejasný. "Snad v prvním pololetí.

Dodavatel zatím není vybraný," doplňuje Kalous. Ještě před letními prázdninami se ale mluvilo o tom, že novinka zahájí provoz už od ledna.

Ivan Blažek

[Jdi na začátek stránky](#)

Zdražení jízdného vyvolalo odpor

31. října 2003

Jednotlivé jízdné se zvedne od ledna o polovinu, předplatné kupony o třicet procent. Radnice tvrdí, že zdražit musela. Občanské iniciativy se staví ostře proti.

Plzeň – Zdražení jízdného v městské dopravě, které od ledna chystá plzeňská radnice, vyvolalo bouřlivou reakci. Nárůst jízdného je totiž jeden z největších v plzeňské městské dopravě za více než sto let její existence. Cena jednotlivé jízdenky vzroste o padesát procent, zdražení u předplatných kuponů je zhruba třetinové. Stejná zůstává pouze cena denní jízdenky.

Ekologičtí a dopravní aktivisté se obrátili na vedení města a žádají, aby rozhodnutí přehodnotilo nebo aspoň zavedlo taková opatření, která by cestování MHD učinila atraktivnější. Zdražení totiž podle nich jinak povede k tomu, že lidé začnou ještě víc jezdit autem a zhorší se už tak špatná dopravní situace v Plzni.

Radnice tvrdí, že zvedá ceny právě proto, aby mohla do rozvoje veřejné dopravy více investovat. „V příštím roce chceme například posílit nejvytíženější linky. Jedná se především o autobus číslo třicet, trolejbus číslo šestnáct a tramvajovou linku číslo čtyři,“ slibuje například náměstek primátora Miroslav Kalous.

Nové ceny by měly začít platit od ledna. Na jak dlouho se tarif stanoví, radnice přesně neurčila.

[Jdi na začátek stránky](#)

Názory KRAJ PLZEŇSKÝ, 3. listopadu 2003

Plzeň na Nový rok uvítá pasažéry zdražením jízdného

Zahod'te tramvajenky a jed'te autem! říká město

Uživatelé veřejné dopravy v Plzni čekají od Nového roku dvě velmi nepříjemné novinky - zdražení jízdného plus výrazné omezení provozu linek městské dopravy.

Co to bude v praxi znamenat? Předplatitelé městské dopravy budou za svou věrnost službám dopravního podniku odměněni přibližně třicetiprocentním zdražením kuponů. Například měsíční jízdenka pro Plzeň bude stát téměř tolik jako měsíční předplatné v desetkrát větší Praze, která navíc provozuje extrémně drahé metro (v hlavním městě stojí měsíční jízdenka 420 Kč). Ti, kteří občas nechávali auto doma a využili ke své cestě veřejnou dopravu, budou muset za každou jízdu označit dvanáctikorunovou jízdenku. Opět pro srovnání - v hlavním městě můžeme za dvanáct korun jezdit i s přestupy celou hodinu, o víkendech dokonce devadesát minut.

Výše jízdného jistě není jediným kritériem, podle kterého si občané vybírají dopravní prostředek. Cestující také citlivě vnímají, jak rychle se veřejnou dopravou dostanou ke svému cíli, zda se v dopravním prostředku musí mačkat, jak v něm bude čisto a jaký je interval. Pokud by smyslem zdražení jízdného bylo sehnat peníze na výrazné zlepšení kvality služeb veřejné dopravy, dalo by se - v určité výši - přijmout. Zvýšení jízdného však musí být odborně uváženým krokem, nikoli čistě politickým rozhodnutím, jak je tomu opět v Plzni. Jenže od příštího roku nám radnice nechystá jen zdražení jízdného, ale současně i omezení provozu na linkách městské dopravy. Tramvaje, trolejbusy a autobusy mají podle požadavku

města příští rok ujet celkem o půl milionu kilometrů méně. To znamená citelné zhoršení intervalu na všech linkách. Jinými slovy, ačkoli si Plzeňáci pro předplatné na městskou dopravu sáhnou o pořádný kus hlouběji do kapsy, při cestě do práce, školy či úřadu je budou čekat stejně a možná ještě více přeplněné tramvaje a trolejbusy.

Naši milí páni radní, co jste nám, pravidelným cestujícím, chtěli vzkázat? Že máme zahodit naše průkazky na tramvaj, že ulice Plzně snesou ještě více aut?

JIRÍ KOHOUT

Autor je předseda Společnosti pro veřejnou dopravu, Plzeň

K výhře hromadné dopravy vede zlevnění jízdného

Zdražovat či nezdražovat? Ideální řešení, jak nastavit tarif MHD, hledají plzeňští radní již delší dobu. Jak se zdá, marně. Vše totiž nasvědčuje tomu, že se chystají na tuto otázku odpovědět: "Korunu vyděláme, i kdyby nás to mělo stát milion!"

Ekonomické jízdné! Oblíbené, nicméně již dosti ošoupané zaklínadlo ekonomistů (ekonomických extrémistů) zaznívá v bitvě o nastavení jízdného městské hromadné dopravy v Plzni stále častěji. Město prý nemůže donekonečna a stále více sponzorovat městskou dopravu. V tomto prohlášení je však skryto tolik falešných tónů, že jakákoliv snaha sestavit z nich smysluplnou skladbu musí skončit fiaskem. Pokusme se proto zamyslet alespoň nad několika pravidelně zneužívanými argumenty či opomíjenými souvislostmi; snad napomohou i hlavám nejpomazanějším najít rozumné řešení pro město, které řídí.

"Město dotuje..." Ano. Ale kdo je to město? Daňoví poplatníci, tedy obyvatelé města.

Rozhodli se vytvořit si instituci zvanou město proto, aby jim zajišťovala řadu služeb lépe a levněji, než by to dokázal každý sám. Občané tedy dotují sami sebe; velkoryse si platí i městskou správu - nikoliv však proto, aby jejich peníze zkonzumovala, ale proto, aby finance byly co nejefektivněji využity tam, kde to občan nejvíce potřebuje - kupříkladu v MHD.

"Dotuje stále více..." Velmi levná nepřesnost. Historie vývoje výkonů a tržeb ČD od roku 1990 v závislosti na zvyšování tarifu jasně dokazuje, že trvalé zdražování osobní dopravy je nejspolehlivější cestou k její likvidaci. Zdražíme-li totiž jízdné, tržby se nemusejí zvednout vůbec, dokonce mohou poklesnout prostě proto, že řada cestujících se začne přepravovat jinak a levněji...

Město dotuje mnohem ochotněji výstavbu megalomanských projektů - staveb, které drancují rozpočet a otevírají centrum města obrovské migraci aut. Dělá tak vše pro to, aby občan definitivně zahodil tramvajenku a jezdil si i pro noviny autem; již dnes se vyplatí na kratší vzdálenosti či relace s přestupem využívat vlastní vůz - dokonce jedinému pasažérovi! Jistě, miliardové projekty přinášejí dočasné pracovní příležitosti; zisky však končí v kapsách zahraničních společností, eventuálně místních úředníků. Tyto zisky však draze zaplatíme všichni - zejména na našem zdraví. Ve výfukových plynech bylo identifikováno přes 330 škodlivin, mnohé z nich zabíjejí již v mikrogramovém množství. Nešetří ani zvířata, devastují zeleň, poškozují fasády, znečišťují ulice a napadají dokonce i auta samotná. O následcích nehod by mohli vyprávět policisté, lékaři i pojišťováci.

Jak se zdá, je nejvyšší čas začít rozlišovat mezi bezohlednou ziskuchtivostí (eko-nomikou věčně hladových ekonomistů) a ekonomickou prozíravostí - logickým všeobecně prospěšným a trvale udržitelným hospodařením (eko-logikou)...

Zdravý rozum říká, že kolo na kolejnici má menší odpor než pneumatika na silnici, že přeprava stovky lidí v jednom vozidle je efektivnější než jízda stovky aut s jedním cestujícím, že elektromotory jsou pro všechno živé vhodnější než emise z výfuků statisíců aut, o bezpečnosti a nároku na prostor nemluvě. Cesta rozumu tedy zjevně vede směrem přesně opačným, než jakým kráčí ti, kteří rozhodují o budoucnosti MHD. Život sám dává MHD zelenou, zatímco neomezenému rozvoji současného automobilismu jednoznačně červenou. Zlevňování jízdného na úroveň velmi atraktivní je jediná smysluplná strategie k vítězství MHD v boji o cestujícího (a ke snižování měrných nákladů). Ale také k vítězství nás všech.

Nad ekonomisty, lobbyisty a hlavně nad předčasným odchodem z tohoto světa. Ponecháme vše jen na našich radních? Nebo jim v jejich rozhodování pomůžeme - třeba jen dopisem či e-mailem?

OLDŘICH LUKÁŠ
Sdružení Lidé lidem

Jdi na začátek stránky

Názory KRAJ PLZEŇSKÝ, 4. listopadu 2003

Zdražení spojů je proti rozumné dopravní politice

Město Plzeň po letech relativního blahobytu nemá peníze, a tak nás od nového roku čeká značně drastické zdražení služeb městské hromadné dopravy. O tom, jaké to může mít negativní dopady na počet cestujících, se můžeme jen zatím dohadovat. Bohužel, kromě zdražení se chystá také citelné omezení dopravních služeb, což znamená že si na tramvaj, trolejbus či autobus o něco déle počkáme. Ve svých důsledcích je však tato dopravní politika ještě nebezpečnější než zdražování služeb.

Z jiných českých či světových měst je velmi dobře znám scénář, kdy snižující se nabídka spojů vyvolala ve svých důsledcích odliv cestujících a další ekonomicky odůvodňované snižování nabídky spojů.

Následky pro celý dopravní systém i vlastní města byly katastrofální. Uvědomují si naši politici, že podle střízlivých prognóz počet aut vzroste do 10 let o třetinu a počet ujetých kilometrů na jedno z nich vzroste minimálně dvojnásobně? Na tento nárůst dopravní systém ve městě nemůže adekvátně v žádném případě reagovat, už jenom proto, že jen na prosté opravy silnic vydá Plzeň v nejbližších letech stovky milionů korun. Na investice do nových dopravních staveb mnoho nezbude. Proto bychom si měli vážit každého cestujícího, kterého dobrou kvalitou služeb městských dopravních podniků udržíme v tramvajích. Opět zkušenosti ze zahraničí totiž jednoznačně ukazují, že ztracený cestující je pro město ve svých důsledcích nejdražší cestující.

Drastickým zdražováním služeb a snižováním počtu spojů na beztak přetížených páteřních linkách však cestující v tramvajích neudržíme.

MIROSLAV KLAS

Společnost pro veřejnou dopravu

MHD se dostane do začarovaného kruhu

Plzeňské ulice jsou stále více zahlceny automobily se všemi negativními důsledky. Vedle prostorového aspektu a zejména v historickém centru hlediska estetického jsou to samozřejmě dopady na kvalitu ovzduší, potažmo zdraví obyvatel ve městě. Navzdory modernizujícím se automobilům s katalyzátory se stav ovzduší, zejména v případě zdraví škodlivých oxidů dusíku a přízemního ozónu, nelepší, ale spíše naopak. Do této situace přichází jako blesk z čistého nebe zpráva o razantním skokovém zdražení jízdného městské hromadné dopravy hned o desítky procent. Bez předchozího vysvětlení veřejnosti, bez projednání v dopravní komisi Rady města Plzně. Dokonce ani ne všechny strany, zastoupené v radě města, tento krok předem řádně projednaly. Patrně nepřiliš komplikovanou početní operací bylo odhadnuto, že se po zdražení tržby z MHD zvýší o 50 milionů korun. Opravdu to bude až o tolik? Mám dojem, alespoň na základě reakcí z mého okolí, že skutečnost může být poněkud komplikovanější - řada lidí si předplatné kupony už prostě nekoupí a začne intenzivněji prohánět své plechové miláčky nebo v lepším případě využije špatnou zprávu ve prospěch své

štíhlé linie - bude více chodit pěšky či jezdit na kole a jen pro nezbytně nutné jízdy si zakoupí jednotlivou jízdenku. Nebude-li těch jízd víc než 20 za měsíc, tak se jim to oproti předplatnému stále vyplatí i při dvanáctikorunové jízdence. Samozřejmě - MHD se tím dostane do začarovaného kruhu, a to je špatně. Bude to ale vina těchto logicky reagujících obyvatel?

I kdyby bylo tak vysoké zvýšení jízdného prospěšné, jakože to je při zvážení všech souvislostí velmi problematické, řešit to výrazným skokovým nárůstem ze dne na den může být i z psychologického hlediska vcelku spolehlivou cestou k odlivu cestujících z MHD. Je dosti absurdní, že v Plzni se za dvanáctikorunovou jízdenku člověk svezje jen bez přestupu na jediné trase, zatímco v milionové metropoli Praze za jízdenku v těžce hodnotě může přestupovat a vozit se hodinu. Pozoruhodné je, že v ekonomicky vypjaté době se utrácí značné finanční prostředky, či jsou takové investice plánovány do budoucna, na stavby kapacitních komunikací uvnitř města, které vlivem nasávacího efektu jen dále přispějí k zahlcení ulic automobily. Dotace hromadné dopravy nejsou naléváním peněz do ztrátového podniku, ale jsou investicemi do zdraví občanů.

JIŘÍ TRHLÍK

Zastupitel obvodu Plzeň 3, zvolený za Pravou volbu pro Plzeň

Doprava podraží, ale zlepší se

MF DNES, KRAJ PLZEŇSKÝ, 10. prosince 2003

- Kritici míní, že představitelé Plzně se snaží uklidnit veřejnost po záměru zdražit jízdné

Lepších podmínek pro cestování po městě se v příštím roce dočkají Plzeňané, kteří využívají veřejnou dopravu.

Plzeň - Změnu k lepšímu by měli zaznamenat především lidé, kteří jezdí na nejvíce přetížených linkách. Na ně totiž dopravní podniky nasadí víc vozů. Kritici dopravní politiky plzeňské radnice se domnívají, že se tak město snaží alespoň částečně kompenzovat rozhodnutí radních razantně zdražit jízdenky od 1. ledna 2004.

"Posílení linek pochopitelně vítám, protože situace na některých z nich je opravdu vážná. Divím se, že její zlepšení dosud nebylo prioritou radních. Asi to tak necítili, protože až na výjimky jezdí auty. Myslím, že radní po negativní reakci veřejnosti na zdražení jízdenek nyní cestujícím vzkazují: Tak tohle za to máte," komentoval záměr dopravních podniků předseda Společnosti pro veřejnou dopravu Jiří Kohout.

Nejvíce přetížené v Plzni jsou tramvajová linka 4, trolejbusová linka 16 a autobusová linka 30. Například v ranní špičce se často stává, že tramvaje nejsou schopny pobrat davu lidí při cestě ze Severního předměstí do centra a autobusy linky 30 jezdí plně prakticky po celé dny. "Od 1. února upravíme grafikon linky 30, zvýšíme počet spojů v období přepravních špiček, zejména pak v úseku Bory - Borská pole. Linka číslo 16 bude posílena po celý den. V druhé polovině února posílíme dopravu na tramvajové lince 4," prohlásil včera náměstek plzeňského primátora a předseda představenstva Plzeňských městských dopravních podniků Miroslav Kalous.

Představitelé dopravních podniků tvrdí, že zlepšení nebude pouze symbolické a že jej lidé poznají. "Každé posílení cestující poznají," řekl Miroslav Kalous.

"Už bylo na čase, aby konečně s přečpanými linkami něco udělali. Vždyť se kolikrát člověk do tramvaje nebo trolejbusu vůbec nemůže dostat. Cestování hromadnou dopravou v Plzni je podle mě bída," reagovala na plány dopravního podniku studentka plzeňského gymnázia Štěpánka Balcarová, která denně jezdí tramvajovou linkou 4 a trolejbusovou linkou 16.

Zlepšení služeb by měli v příštím roce zaregistrovat lidé, kteří si nekupují předplatné jízdenky, ale využívají papírové jednodenní jízdenky za 40 korun. "Upravíme více než padesátku prodejních automatů tak, aby se u nich daly koupit právě celodenní jízdenky," oznámil náměstek ředitele dopravních podniků Jiří Klusoň.

"Prodej jednodenních jízdnek v automatech jsme prosazovali dávno. Obecně se ale domnívám, že jednodenní jízdenka málo rozšiřuje nabídku dopravních podniků. Myslím, že se měla ještě zavést například její poloviční varianta pro děti nebo rodinné jízdenky, které existují v jiných velkých městech," konstatoval Kohout.

JAROSLAV NEDVĚD

V plzeňské MHD se jezdí načerno mnohem častěji

PRÁVO, 20. února 2004

• Ivan Blažek

V lednu lapili revizoři o 1500 pasažérů bez jízdenky více než loni

Nebývalý boom zaznamenává jízda načerno v prostředcích plzeňské městské hromadné dopravy. Zdejší revizoři jen během ledna polapili na čtyři tisíce cestujících bez platného dokladu.

"To je o patnáct set případů více než za stejné období loňského roku," připustil náměstek plzeňských dopravních podniků Jiří Klusoň.

Za těmito extrémními čísly se přitom neskrývá žádná mimořádné akce ze strany revizorů.

"Nic výjimečného jsme nepřipravovali, konali běžnou službu, běžné bylo i personální zajištění," ujistil Právo Klusoň, podle něhož se neuvažuje o posílení revizorských řad ani po lednové zkušenosti.

Dalo se to čekat

Více než třetinový nárůst černých jezdců se shoduje s obdobím, kdy došlo ke dramatickému vzrůstu cen jízdného. Ty po Novém roce stouply u jednotlivých jízdnek z osmi na dvanáct korun, předplatné se vyhouplo v průměru o třicet procent.

"Dříve jsem si štípal lístek při delších jízdách přes město, když jsem si chtěl v klidu sednout bez toho, abych pořád koukal, jestli náhodou nejde revizor. Teď už to neřeším a jezdím načerno pořád," přiznal jeden z tramvajových neplatičů.

Podle Jiřího Kohouta z plzeňské Společnosti pro veřejnou dopravu se dal tento vývoj očekávat. "U lidí, kteří jezdí městskou dopravou jen občas, a nemají tedy předplatné, se dalo předpokládat, že po zdražení začnou jezdit načerno. Ale abychom to nespádali jen na ceny, své dělají i často nefunkční jízdenkové automaty a také to, že se v Plzni nedá koupit lístek u řidiče," podotkl Kohout.

Kupónová útěcha

Útěchou pro dopravní podniky může být fakt, že se zdražením neklesl počet držitelů předplatných kupónů. "Během ledna se jich prodalo 85 000, o čtyři sta více než v minulém roce," připomněl Klusoň, podle něhož je pozitivní i zvýšený zájem o celoroční legitimace.

"Těch se prodalo dvacet pět tisíc, o 2700 více než loni," poznamenal náměstek.

Kohout však varoval před předčasným jásáním. "Samozřejmě si všichni hned v lednu nekoupí auta a nepřestanou jezdit tramvají. Odliv cestujících přijde postupně," upozornil.

Zatím není jasné, jak se pohyb cen projevil u prodeje jednotlivých jízdnek. "Tady budeme znát přesná čísla až po konci prvního čtvrtletí," dodal Klusoň.