

S navrženou možností rozdělit stávající linku H1 na dvě větve, které by se ovšem nikde neprotínaly, nesouhlasíme.

Linka H1 je linkou specifickou a víme, že její opodstatněnost je často zpochybňována. Nicméně je to jediné opravdu „přístupné“ dopravní řešení pro město, které nechalo vybudovat velké komplexy s byty zvláštního určení (Kpt. Stránského, Hornomlýnská, Petýrkova, Kodymova, Vondroušova) na periferiích. Koncentrovalo obyvatele s omezenou schopností pohybu do několika míst a vytvořilo tak potřebu specifických dopravních řešení.

Přestože se výrazně zlepšila přístupnost MHD, stále je pro řadu klientů a členů Pražské organizace vozíčkářů linka H1 nepostradatelná. Umožňuje jim skutečně samostatné cestování městem a bezproblémové a velmi důležité propojení mezi oblastmi s byty zvláštního určení a centrem města. Cestování metrem a povrchovou dopravou řada z nich nepovažuje za plně bezbariérové (zejména pak kvůli bariérám v metru, které tvoří mezera mezi nástupištěm a podlahou vozu a jejich výškový rozdíl, který se mění v souvislosti se zatížením soupravy).

Od doby, kdy byla zrušena linka H2, přijímáme průběžně podněty a stížnosti od obyvatel domů s byty zvláštního určení v Kodymově a Vondroušově ulici, kteří se cítí být v podstatě odříznutí. Povrchová doprava neumožňuje přepravu více lidí najednou, cestovat metrem si řada z nich netroufá. Za Pražskou organizaci vozíčkářů můžeme potvrdit, že členové a klienti z těchto lokalit se prakticky přestali zúčastňovat našich akcí, pakliže pro ně nezařídíme dopravu speciálními mikrobusey. Stěžují si také na nemožnost snadného cestování do centra města a na fakt, že přišli o možnost navštěvovat přátele v ostatních lokalitách s byty ZU.

Argumentem pro zachování linky H1 ve stávající podobě, kdy dopravně obsluhuje i centrum města, je také fakt, že obyvatele BZU stárnou a dá se předpokládat, že k zachování jejich samostatnosti budou specifické služby nutné.

Za Pražskou organizaci vozíčkářů souhlasíme s případným rozdělením H1 na dvě větve, v případě, že to usnadní provoz této linky, ale s podmínkou, že se vrátí dříve již fungující model, kdy se obě větve linky H1 potkávaly na přestup na Florenci. Ke stejnému závěru došli i členové POV na členské schůzi (26. dubna 2017), kde byly plánované změny linky H1 hlavním tématem diskuze. Věříme, že její provoz není to, co nejvíce ekonomicky zatěžuje Hlavní město Prahu, a věříme také, že vedení MHMP pochopí její důležitost a ponechá ji v současném rozsahu.