

ROPID

Rytířská 10  
110 00 Praha 1

V Praze dne 1. 7. 2016

## Věc: Žádost o poskytnutí informací dle zákona č. 106/1999 Sb.

Vážený pane řediteli,

rád bych Vás požádal o poskytnutí následujících informací dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů.

1. Kolik celkově autobusových spojů nebylo v rámci Pražské integrované dopravy odjeto dopravcem ARRIVA PRAHA v roce 2015 a v roce 2016 (1.1. – 30.6.)?
2. Kolik celkově autobusových spojů nebylo v rámci Pražské integrované dopravy odjeto dopravcem Martin Uher v roce 2016 a v roce 2016 (1.1. – 30.6.)?
3. Kolik celkově autobusových spojů nebylo v rámci Pražské integrované dopravy odjeto dopravcem ČSAD Střední Čechy v roce 2016 a v roce 2016 (1.1. – 30.6.)?
4. Kolik celkově autobusových spojů nebylo v rámci Pražské integrované dopravy odjeto dopravcem ABOUT ME v roce 2016 a v roce 2016 (1.1. – 30.6.)?
5. Kolik celkově autobusových spojů nebylo v rámci Pražské integrované dopravy odjeto dopravcem Dopravní podnik hl.m. Prahy v roce 2016 a v roce 2016 (1.1. – 30.6.)?
6. Jaké sankce se dopravcům za neodjetí spoje udělují?
7. Jakou částku celkem zaplatil dopravce ARRIVA PRAHA v roce 2015 a v roce 2016 (1.1. – 30.6.) za neodjetí svých spojů?

Dále bych se Vás již mimo režim zákona 106/1999 Sb. zeptal, jakým způsobem jsou neustálé a pokračující personální výpadky ze strany dopravce ARRIVA PRAHA řešeny? Tato nevyhovující situace, kdy jsou odříkány spoje pravidelně a opakovaně, trvá již řadu měsíců bez jakéhokoliv výhledu zlepšení. Neplánuje hlavní město Praha, Středočeský kraj, respektive organizace ROPID, výměnu dopravců na některých linkách tak, aby jejich zajištění bylo stabilní a nestávalo se, že lidé se svého spoje nedočkají? Jako obyvatel hlavního města Prahy, který často z důvodu cest do zaměstnání musí spoje zmíněného dopravce využívat, jsem krajně nespokojen s tím, že na odjezd autobusu dle jízdního řádu prostě není spoleh a člověk musí chodit na zastávku raději o spoj dříve (což u příměstských linek je třeba i o 30 minut), protože si nemůže být jistý, jestli jeho autobus vůbec pojedje.

Příspěvky uživatelů na profilu Pražské integrované dopravy na sociální síti Facebook myslím neutěšený stav dostatečně vystihují, byť jsou v některých případech přehnané a psané z anonymních či falešných profilů.

Předem děkuji za Vaši odpověď,

S pozdravem

Vaše značka: **Pan**  
Naše značka:  
Vyřizuje:  
Datum: 14. 7. 2016

## Poskytnutí informací dle zákona č. 106/1999 Sb.

Vážený pane,

na základě žádosti o poskytnutí informací dle zákona č. 106/199 sb. sdělujeme:

jako žadatel požadujete poskytnutí následujících informací dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů.

1. Kolik celkově autobusových spojů nebylo v rámci Pražské integrované dopravy odjeto dopravcem ARRIVA PRAHA v roce 2015 a v roce 2016 (1.1. – 30.6.)?
2. Kolik celkově autobusových spojů nebylo v rámci Pražské integrované dopravy odjeto dopravcem Martin Uher v roce 2016 a v roce 2016 (1.1. – 30.6.)?
3. Kolik celkově autobusových spojů nebylo v rámci Pražské integrované dopravy odjeto dopravcem ČSAD Střední Čechy v roce 2016 a v roce 2016 (1.1. – 30.6.)?
4. Kolik celkově autobusových spojů nebylo v rámci Pražské integrované dopravy odjeto dopravcem ABOUT ME v roce 2016 a v roce 2016 (1.1. – 30.6.)?
5. Kolik celkově autobusových spojů nebylo v rámci Pražské integrované dopravy odjeto dopravcem Dopravní podnik hl. m. Prahy v roce 2016 a v roce 2016 (1.1. – 30.6.)?
6. Jaké sankce se dopravcům za neodjetí spoje udělují?
7. Jakou částku celkem zaplatil dopravce ARRIVA PRAHA v roce 2015 a v roce 2016 (1.1. – 30.6.) za neodjetí svých spojů?

Vzhledem k tomu, že sankce jsou dopravcům udělovány za neujeté výkony v km, disponujeme statistikou neujetých km. **Odpovědi na otázky 1 až 5 jsou uvedeny v tabulkách č. 1 a 2 a souvisejícím komentáři.**

Dopravci PID, kromě Dopravního podniku hl. m. Prahy a.s. (DPP), jsou přesně sledováni systémem MPVnet objednatel, kdežto výpadky DPP jsou hlášeny denním hlášením dispečinku dopravce (bez on-line přístupu objednatel). Tedy výpadky dopravců jsou přesné, kdežto úplnost hlášení DPP, kterou nelze za současné situace bezprostředně kontrolovat, může být ovlivněna lidským faktorem.

2015			
dopravce	výkony km celkem	výpadky km celkem	% plnění JŘ celkem
ARRIVA Praha	12 217 006,70	-15 180,06	99,88%
Martin Uher	2 169 844,54	-25,53	100,00%
ČSAD Střední Čechy	6 767 481,37	-6 806,66	99,90%
About Me	2 249 437,10	-3 133,39	99,86%
DP-Autobusy	61 886 129,04	-44 937,75	99,93%

2016 - 1. pololetí			
dopravce	výkony km celkem	výpadky km celkem	% plnění JŘ celkem
ARRIVA Praha	6 415 988,48	-12 110,59	99,81%
Martin Uher	1 092 864,98	-9,30	100,00%
ČSAD Střední Čechy	3 885 479,36	-4 478,04	99,88%
About Me	1 162 870,23	-1 562,02	99,87%
DP-Autobusy	32 973 016,02	-25 847,30	99,92%

Z uvedených údajů vyplývá, že dopravci objednané výkony plní bez výrazných odchylek od standardu kvality (výpadky během sledovaných období nepřesáhly 0,19 % plánovaných výkonů). HMP ve vztahu k DPP akceptovalo až do roku 2010 průměrné roční plnění s 0,5% odchylkou jako bezvadné. Chápeme však, že každý vynechaný spoj či vynechání jeho části, se dotkne určitého počtu cestujících, jejichž poptávka není uspokojena a vyvolává to negativní dojem z úrovně zajišťované služby. Cílem našeho snažení je spolehlivý systém veřejné dopravy, a proto se zabýváme každým výpadkem individuálně.

Bohužel drtivá většina výpadků je způsobena celostátním nedostatkem profesionálních řidičů, a to jak v autobusové dopravě, tak i v dopravě nákladní. Problém se v různé míře vyskytuje víceméně u všech dopravců napříč republikou a v poslední době i u DPP, (DPP začal s náborem i řidičů - držitelů řidičského oprávnění skupiny B), kde jsou řidiči výrazně výše honorováni a mají mnoho dalších benefitů. Systémové řešení problému s řidiči by spočívalo jedině ve zřízení učebního oboru „profesionální řidič“ nebo jiného typu středoškolského vzdělání, které by zajistilo do budoucna výchovu potřebných kádrů, což přesahuje kompetence dopravců i objednatelů (organizátorů). Získání řidičského oprávnění skupiny C a D a profesního průkazu znamená nemalé náklady (buď pro řidiče, nebo dopravce). Často dochází k situaci, že soukromý dopravce řidiče na své náklady vyškolí a ten následně odchází pracovat jinam.

#### K dotazu č. 6 sdělujeme:

Za vynechané výkony jsou dopravcům udělovány sankce dle sazebníku postihů, který je součástí smlouvy. Sankce jsou rozdílně vysoké a jejich výše závisí především na délce neodjetých spojů, a také na časové poloze vynechaného spoje.

Dle délky výpadku (neodjetého úseku) v km:

- za nahlášený výpadek 50 Kč/km (dopravce má povinnost hlásit výpadky); u městských linek (pásmo P) se uděluje sankce 50 Kč/km v případě, že součet nahlášených výpadků překročí 0,2% měsíčního objemu výkonů linky v km;
- za nenahlášený (a tedy dodatečně zjištěný) výpadek 2000 Kč za nenahlášení + 200 Kč/km
- v případě, že dopravce má všechna vozidla sledovaná systémem MPV Net, se takto udělené výpadekové sankce snižují o 25 %.

Za vynechané prvního, posledního či školního spoje jsou navíc další sankce 1500 Kč za vynechaný první (dle JŘ) nebo školní spoj, 5000 Kč za vynechání posledního (dle JŘ) spoje, a opět se uplatní snížení sankce

o 25 % v případě, že je dopravce vybaven systémem sledování vozidel (vybaveni jsou všichni dopravci mimo DPP).

**K dotazu č. 7 sdělujeme:**

Výpadekové sankce dopravce ARRIVA PRAHA s.r.o. činily:

2015 – 728 257,94 Kč (včetně mimořádné sankce ve výši 250 tis. Kč)

2016 (1. pololetí – 416 263,37 Kč).

**Mimo rámec dotazu dle zákona 106/1999 Sb.**

Připravujeme dopravní opatření ve spolupráci s dopravci, ke snížení výkonů, které povedou jednak k úsporám řidičů a k optimalizaci dopravní obslužnosti společnosti ARRIVA PRAHA s.r.o. Výsledkem navržených dopravních opatření bude pro ARRIVU PRAHA s.r.o. úspora 7 řidičů v pracovní dny a 4 řidičů o sobotách a nedělích. Linka 297 bude v rámci možných kapacit jiného dopravce převedena. Navržená dopravní opatření budou realizována od 15. 10. 2016 a budou podrobně konzultována s odborem dopravních agend ve vazbě na změny jízdních řádů a licencí. V tuto chvíli se jedná o projednávané návrhy.

Připravujeme k veřejné soutěži linku 220. Tato linka představuje ročně cca 220 tis. km a je zajišťována 4 kloubovými autobusy a 1 standardním busem. Vzhledem k poměrně komplikovanému postupu, který se řídí nejen zákonem o veřejných zakázkách, ale také zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, který je pro tento typ služeb lex specialis, stanovující další podmínky, které musí příslušný orgán splnit, lze očekávat při hladkém průběhu soutěže nový smluvní vztah cca za rok.

Jsme si vědomi složité situace, v žádném případě ji nepodceňujeme a hledáme řešení, která by pomohla zkvalitnit poskytované služby. Jen na okraj dodávám, že **cena celkového dopravního výkonu včetně přiměřeného zisku dopravců je o cca 9 Kč/linkový km nižší** (km dle jízdního řádu včetně obrátů), než je cena **pouze variabilních nákladů DPP v MHD**. Úplné vlastní náklady DPP jsou cca 1,6 x vyšší než náklady ostatních dopravců.

Situaci budeme nadále bedlivě sledovat a důsledně řešit výpadky v systému PID. Jak jsem již zmínila výše, ROPID jako organizátor veřejných služeb v systému PID má prioritní zájem na zajišťování kvalitních služeb veřejné hromadné dopravy osob ovšem s přihlédnutím k ekonomickým parametrům objednávky.

Na závěr bych chtěla ještě zmínit, že si vážím toho, že si uvědomujete, že komentáře na sociálních sítích a pod publikovanými články jsou často přehnané a falešné a bohužel rozdmýchávají reakce až neadekvátní skutečné situaci.

S pozdravem