

vaše značka

číslo jednací
ROPID/01072/23/

spisová značka
S-ROPID/00177/23

vyřizuje / tel.

datum
14. 6. 2023

datová schránka adresáta

ropid

Poskytnutí informací podle zákona č. 106/1999 Sb.

Regionální organizátor pražské integrované dopravy, příspěvková organizace, se sídlem Rytířská 406/10, 110 00 Praha 1 – Staré Město, IČO: 60437359 (dále jen „**povinný subjekt**“), obdržel dne 30. 5. 2023 prostřednictvím e-mailové adresy podatelny žádost o poskytnutí informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**InfZ**“).

Podání žadatele bylo označeno jako „Poskytnutí informací podle zákona č. 106/1999 Sb.“, přičemž se žadatel domáhal poskytnutí následujících informací:

1) *Jak je možné, že jsou dle povinného subjektu v pořádku jízdní doby linky 209, když na ní pravidelně dochází v oblasti Uhříněvsí v obou směrech ke zpoždění a linka lze vyjet včas pouze, pokud řidič jede nebezpečně a nepohodlně?*

2) *Jak je možné, že mi povinný subjekt odpověděl, že jsou jízdní doby linky 209 v pořádku, ale držitel licence bylo sděleno, že jsou jízdní doby zastaralé a nesprávné, a v nejbližším možném termínu dojde k úpravě?*

3) *Proč mi opět více jak po dvou měsících nebyl nikdo s to odpovědět na sérii relevantních podnětů na jízdní doby jiných linek?*

Žadatel na závěr uvedl rozdíly oproti linkám stejného charakteru, zejména u linek 385, 209, 229, 221, 171 a 111.

K žádosti o poskytnutí informací povinný subjekt uvádí následující:

Ad 1):

K tomuto tématu se již žadateli povinný subjekt opakovaně a plně vyjádřil v rámci dřívější konverzace mimo žádost dle InfZ, lze tedy pouze zopakovat zmíněné citací původní odpovědi:

Obecně výskyt zpoždění na lince 209 samozřejmě popřít nelze, jsou však dána spíše charakterem její trasy. Ta je vedena přes vícero kritických míst, kde se v přepravních špičkách pracovních dnů v důsledku vyšších intenzit individuální automobilové dopravy tvoří drobná či vyšší zpoždění, problematický je takto například průjezd Běchovicemi či Uhříněvsí, nezřídka se také vozidlo zdrží na některém ze železničních přejezdů na trase. Takováto zdržení jsou v městském provozu bohužel běžná, každý den jsou však naprosto odlišná, proto s nimi nelze při tvorbě jízdního řádu příliš počítat.

Ad 2):

Povinný subjekt popírá, že by držitel licence sdělil, že jsou současné jízdní doby linky 209 zastaralé a nesprávné. Povinný subjekt s žadatelem dříve komunikoval, že bude provedeno hlubší posouzení jízdních dob linky 209, přičemž prozatímní poznatky nasvědčují možnému přeskupení, případně drobnému navýšení jízdních dob v některém mezizastávkovém úseku či úsecích.

Výsledek tohoto posouzení je takový, jaký byl naznačen, obecně je navrženo přeskupení jízdních dob ve vybraných mezizastávkových úsecích s rozdílným vlivem na celkovou jízdní dobu, v exponovanějších obdobích pracovních dnů takto dojde k navýšení celkové jízdní doby o dvě minuty v každém směru, v okrajových obdobích pracovních dnů a o víkendech zůstane celková jízdní doba nezměněna. Dojde-li

Regionální organizátor
pražské integrované dopravy
Rytířská 406/10
110 00 Praha 1
IČO 604 37 359
Datová schránka: ku79q7n
T +420 224 234 737
sekretariat@ropid.cz

info +420 234 704 560
www.pid.cz

k realizaci tohoto záměru, bude situace na lince 209 samozřejmě nadále sledována, včetně možných pozitivních, ale i negativních aspektů přijatého opatření.

Ad 3):

Jedná-li se obecně o proces vypořádávání podání, nejen těch učiněných žadatelem, povinnosti na ně vždy a za všech okolností reagovat, je třeba uvést, že povinný subjekt není orgánem veřejné moci, správním orgánem dle správního řádu ve smyslu zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ani poskytovatelem služeb podle zákona č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele. Žádnými zákonnými lhůtami v tomto smyslu tedy není povinný subjekt vázán. I v případě, že by byl povinný subjekt vázán zákonnými lhůtami, bylo již opakovaně judikováno, že se jedná o tzv. lhůty pořádkové a s jejich nesplněním nejsou spojeny žádné právní důsledky.

Lhůty, povinným subjektem zveřejněné, jsou dány interní směrnici, vyhovění jim je vázáno na limitované kapacitní možnosti zaměstnanců povinného subjektu, množství obdržených podání, věcnou povahu konkrétního podání, jeho charakter, smysluplnost, nebo na eventuální dřívější komunikaci povinného subjektu s osobou podávající podnět. Dle těchto kritérií jsou všechna podání prioritizována a řešena, ale i ponechávána na vědomí, odkládána, případně předávána třetím stranám.

Rozebírat jízdní doby obdobným způsobem lze v neomezeném množství mezizastávkových úseků, přičemž tato problematika již byla žadateli opakovaně vysvětlena. Stanovené jízdní doby jsou výsledkem dlouhodobého sledování a vyhodnocování provozu prostřednictvím dispečerského systému. I v něm lze prakticky v každém místě vysledovat případy, kdy je pro absolvování daného mezizastávkového úseku zapotřebí delšího času, než udává jízdní doba, to však neznamená, že má být nastavena tak, aby k ničemu takovému nikdy nedocházelo. Takovým jednáním vznikají situace, kdy je významná část spojů nucena do takto nastavené jízdní doby na trase s cestujícími vyčkávat, což je zcela zbytečné, ze strany cestujících nepřijatelné a těžké vůči nim sotva odůvodnitelné, na rozdíl od potenciálně vzniklého zpoždění. To je v provozu veřejné dopravy do jisté míry běžným a smysluplně nevyhnutelným jevem, v síti Pražské integrované dopravy je ostatně zpoždění v nácestných zastávkách do tří minut považováno za přesný provoz.

Povinný subjekt uvádí, že organizace dopravy je složitá, včetně jejích principů a připouští, že pro některé řidiče může být dodržování stanovených jízdních dob komplikovanější, jezdí-li obzvláště obezřetně, pokud je však doloženo a praktickými poznatky nejen zaměstnanců povinného subjektu opakovaně prokázáno, že lze v rozporu s domněnkami žadatele tyto jízdní doby bez problému dodržet i za striktního dodržování pravidel silničního provozu, neshledává povinný subjekt důvod činit v této nebo jiné žadatelem nastolené věci jakékoli kroky.

Povinnému subjektu je z úřední činnosti známo, že zaměstnavatel žadatele je významným subdodavatelem dopravcem na řešené lince 209, jestliže tedy některé jím zaměstnávané řidiče mají na rozdíl od řidičů jiných, též soukromých dopravců, se současným stavem problém a jestliže si je i povinný subjekt vědom napjatějších, nikoli však nereálných jízdních dob v určitých mezizastávkových úsecích a denních dobách, neshledává důvod neučinit vstřícný krok v podobě, popsané výše. Ani to však nemění nic na faktu, že o nutnosti takového řešení rozhodně není přesvědčen, stejně jako držitel licence k provozování dané linky. Z dat, dostupných též žadateli, je ostatně zcela zřejmé, že nezanedbatelná část jejich spojů včetně těch, obsluhovaných řidiči zaměstnavatele žadatele, stanovenou jízdní dobu bez větších problémů dodržuje, ba dokonce do cíle dojíždí předjetá, a rozhodně to není způsobeno porušováním dopravních předpisů. Po realizaci naznačené úpravy bude tedy, jak bylo zmíněno, její smysl sledován a vyhodnocován, neboť vedle omezení zpoždění v některých případech bezpochyby přinese i nižší plynulost přepravy v situacích jiných.

Pokud jde o ostatní podněty žadatele k obdobným tématům, týkající se jiných linek, byly tyto povinným subjektem vzaty na vědomí. Tak jako v případě linky 209, neshledává povinný subjekt důvod činit v těchto případech jakékoli kroky. Na řešených linkách nadto zaměstnavatel žadatele není dopravcem, zajišťujícím objem výkonů, s linkou 209 srovnatelných, eventuálně je neobsluhuje vůbec, a jelikož i v tomto případě platí, že je žadatel jediným subjektem, vnímajícím současný stav jako problematický, nelze realizaci vznesených požadavků vyhodnotit ani jako obecně žádoucí. Ani v jediném žadatelem řešeném případě pak nedochází k situaci, kdy by v řešeném mezizastávkovém úseku na každém spoji vznikalo zpoždění 60 vteřin a více, což by úpravu jízdní doby ospravedlňovalo. Část podnětů se též týká linek, obsluhovaných Dopravním podnikem hl. m. Prahy, pro které povinný subjekt jízdní doby nestanovuje a není oprávněn odůvodňovat jejich nastavení.

Samozřejmě sice má možnost vznášet návrhy na jejich úpravy, ani v těchto případech však k tomu neshledává žádný důvod.

Povinný subjekt dále uvádí, že obdržel dne 21. 5. 2023 od žadatele obdobnou žádost o poskytnutí informací. Žádost ze dne 21. 5. 2023 však neobsahovala povinné náležitosti, které InfZ s podáním žádosti o poskytnutí informace spojuje. Podle § 14 odst. 2 InfZ uvede fyzická osoba v žádosti jméno, příjmení, datum narození, adresu místa trvalého pobytu nebo, není-li přihlášena k trvalému pobytu, adresu bydliště a adresu pro doručování, liší-li se od adresy místa trvalého pobytu nebo bydliště. Právník osoba uvede název, identifikační číslo osoby, adresu sídla a adresu pro doručování, liší-li se od adresy sídla. Adresou pro doručování se rozumí též elektronická adresa.

S ohledem na skutečnost, že povinný subjekt obdržel od žadatele následně obdobnou žádost o poskytnutí informací, nepovažoval za nutné u žádosti ze dne 21. 5. 2023 postupovat podle § 14 odst. 5 InfZ a vyzývat žadatele k doplnění žádosti o poskytnutí informace v rozsahu požadovaném InfZ, protože jinak není důvod k odložení žádosti nebo odmítnutí poskytnutí informace. Informace k žádosti ze dne 21. 5. 2023 však nejsou sdělovány v režimu InfZ.

Vedle témat, shodných se žádostí dle InfZ, obsahovala žádost ze dne 21. 5. 2023 rovněž několik dotazů, týkajících se kontrolní činnosti povinného subjektu, a z ní vyplývajících postihů vůči zaměstnavateli žadatele, respektive upozornění na některé prohřešky.

Předně je v této souvislosti třeba uvést, že je standardní cestou pro podání rozporu vůči uloženému postihu komunikace skrze držitele licence k provozování linky, vůči němuž byla sankce uplatněna. Podání ze soukromé e-mailové adresy zaměstnance subdodavatelského dopravce v podobě žádosti o informace dle InfZ (nesplňující potřebné náležitosti) a obsahující pouze obecné výtky k řešení blíže neupřesněných incidentů, lze vypořádat též pouze obecně.

Další dotazy z žádosti ze dne 21. 5. 2023:

1) Dopravce dostane pokutu za nefunkční tlačítko signalizace "STOP", které ale řidič po upozornění cestujícím na /konečné zastávce před konkrétním spojem kdy jel kontrolor, označil nálepkou "Mimo provoz" a ve voze byl ještě dostatek jiných tlačítek. Z toho tedy vyplývá, že pokud chce dopravce zabránit této pokutě, měl by způsobit prostoje a vůz vyměnit pouze kvůli této závadě? Na lince s půlhodinovým intervalem?!

2) Dále, proč od kontrolorů chodily stále tytéž připomínky na nedostatečné osvětlení interiéru vozů MB-Citaro O530 II, přičemž vůz je vybaven šesticí zářivek, ale na nejmenší polohu svítí ⅔ z nich? Připomínky ve služebních hlášeních chodily i po několikátém upozornění poddodavatelem.

Ad 1):

Při zjištění nefunkčního tlačítka signalizace poptávky po zastavení v rámci kontrolní činnosti povinného subjektu v terénu je dopravce na tuto situaci vždy nejprve upozorněn, nedochází k uplatnění sankce, takto je postupováno až v případě opakovaného zjištění téže závady v témže vozidle při kontrole následně. Úvahy žadatele o prostojích a výměnách vozidel jsou tedy irelevantní, mezi prvním a opakovaným zjištěním závady má dopravce vždy dostatečný časový prostor pro její nápravu. Táže-li se tedy žadatel, co má dopravce činit, chce-li uplatnění sankce zabránit, tak stačí zjištěnou závadu odstranit.

Ad 2):

Požadavky pro osvětlení interiérů vozidel jsou řešeny Standardy kvality Pražské integrované dopravy, konkrétně článkem 4.3.4.1 tohoto dokumentu:

Osvětlení interiéru vozidla musí být za snížené viditelnosti při provozu vozidla na lince trvale zapnuté a funkční. První osvětlovací těleso, resp. první dvojice osvětlovacích těles (u osvětlení v provedení ve dvou rovnoběžných řadách) za kabinou řidiče může být vypnuto nebo jeho svítivost tlumena, ostatní tělesa musí vyzařovat světlo bílé barvy. S ohledem na charakter obsluhovaného území (zejména v extravilánu) může být osvětlení interiéru zapnuto na nižší stupeň, při kterém svítí jen žárovky, zářivky v každém druhém tělese nebo LED tlumeně.

Jestliže povinný subjekt opakovaně upozorňuje zaměstnavatele žadatele na nedodržování těchto pravidel, pravděpodobně jejich plnění není stoprocentní. Kontroly

dodržování Standardů kvality Pražské integrované dopravy jednotlivých dopravců není povinný subjekt oprávněn blíže komentovat.

Závěrem povinný subjekt pro úplnost dodává, že tímto poskytnutím informací jsou považována za vyřízená též podání, adresovaná v týchž věcech rovněž kanceláři náměstka pražského primátora pro oblast dopravy, nebo úřadu městské části Praha 22, jimiž byla předána k přímému vyřízení povinnému subjektu s ohledem na jeho věcnou příslušnost.

S pozdravem

**Regionální organizátor
pražské integrované dopravy**
Rytířská 406/10
110 00 Praha 1
IČO 604 37 359
Datová schránka: ku79q7n
T +420 224 234 737
sekretariat@ropid.cz

info +420 234 704 560
www.pid.cz