

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 4. 6. 2025, resp. 5. 6. 2025 prostřednictvím elektronické 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 „Doplnění žádosti o poskytnutí informace podle InfZ ROPID/02453/25/Sed“, přičemž žadatel v něm uvedl následující:

*„děkuji za odpověď č.j. ROPID/02453/25/** na žádost o informaci a poskytnuté informace. Nebudu žádat doplnění ke všem, se kterými nesouhlasím, ale u čtyř bodů se obsah odpovědi vyhýbá jádru požadavku, který jsem pravděpodobně nepřesně formuloval, nebo je v rozporu s mou osobní zkušeností.*

Po obdržení odpovědi tedy doplňuji žádost o informaci takto:

K bodu 3: Odjezd prvního vlaku metra B z konečné Zličín je s ostatními konečnými sice srovnatelný, ale v rozmezí odjezdů z nich by byl odjezd v 4:40. Vzdálenost od centra a blízkost depa hovoří právě pro takovýto odjezd prvního spoje. Poskytnutá informace obsahuje pouze pojmenování skupin důvodů, neobsahuje konkrétní důvod pro odjezd prvního spoje ze Zličína mimo rozmezí odjezdů z ostatních konečných. Stále žádám o sdělení přesnějšího důvodu.

K bodu 5: Vzhledem k tomu, že prvním cestujícím trvá přesun od vlaku metra na zastávku linky 174 necelou minutu, nepovažuji odjezd autobusu 5 minut po příjezdu metra představujících polovinu intervalu metra za návaznost. Proč nemůže první z dvojice spojů linky 174 odjíždět v 6:34 s tím, že pomalejší přestupující by odvezl druhý spoj, který z Kukulovy až na Luka jezdívá téměř zcela prázdný? Jaký je požadavek na čas příjezdu autobusů do zastávky K Třebonicům? Proč vlastně je i v dopravních špičkách ze zastávek Třebonice a k Třebonicům spojení k metru pouze po 5,5 km, resp. něco přes 3 km dlouhé trase a žádné po o 2 km kratší trase Poncarovou ulicí? Chápu, že je nutné spojení s Řeporyjemi, ale ve špičkách je snad efektivnější vozit cestující výrazně kratší trasou. Obdobné platí pro Jinočany; proč nemůže linka 418 jet přes Logport až na náměstí?

K bodu 6: Žádám o informaci, jak jsou formulovány požadavky obcí na polohu spojů linek 301 a 352.

K bodu 7: Výrok, že nedošlo k žádnému zhoršení v informování cestujících, je v rozporu s mým zjištěním z autobusů, zhoršení jsem podrobně popsal v podáních z 3.7.2024 a 2.9.2024, která zůstala bez reakce.

Doplňuji žádost o informaci tak, že žádám o poskytnutí stanoviska k mým nezodpovězeným podáním z 3. 7. 2024 a 2. 9. 2024.“

Povinný subjekt se doručeným podáním podrobně zabýval. Přestože žadatel svoje podání označil jako doplnění žádosti o informace, povinný subjekt vyhodnotil podání podle jeho obsahu a formy, a to jako novou žádost o poskytnutí informace podle InfZ. O doplnění žádosti o poskytnutí informace

ve smyslu § 14 odst. 5 InfZ se nemůže jednat, jelikož povinný subjekt předchází žadatelově žádosti o poskytnutí informace ze dne 17. 5. 2025 vyhovět a informaci poskytl.

Povinný subjekt uvádí, že některé části podání žadatele mají charakter návrhů řešení, hodnotících soudů či polemiky s již poskytnutými informacemi. V souladu s § 2 odst. 4 InfZ upozorňujeme, že povinný subjekt není povinen poskytovat odpovědi na hypotetické otázky, návrhy úprav ani hodnotící stanoviska. V části podání, kde bylo možné poskytnout konkrétní existující informaci, tuto povinný subjekt poskytuje. V ostatních případech povinný subjekt takovou informací nedisponuje nebo se nejedná o informaci ve smyslu InfZ.

K bodu 3, kdy žadatel žádal o sdělení přesnějšího důvodu odjezdu prvního ranního vlaku metra B z konečné stanice Zličín:

Povinný subjekt odkazuje na poskytnutou informaci ze dne 3. 6. 2025, č.j. ROPID/02453/25/***, v níž uvedl, že časy odjezdů prvních ranních spojů z konečných stanic jsou dány též provozními důvody dopravce, zejména možnostmi odstávů souprav v celé délce jednotlivých tras, harmonogramem nezbytných úkonů před zahájením provozu, respektive noční údržby, nebo též požadavky na směnotvorbu provozního personálu.

Skutečnost, že první ranní vlak metra B vyjíždí ve směru do centra o pět minut později, než v opačném směru neznamena sníženou dopravní obslužnost a např. počet spojů metra na všech třech trasách je v danou denní dobu prakticky totožný.

„Přesnější důvod“ pak není informací ve smyslu InfZ, jelikož podle § 3 odst. 3 a 4 InfZ platí, že informací se pro účely tohoto zákona (tedy InfZ) rozumí jakýkoliv obsah nebo jeho část v jakémkoliv podobě, zaznamenaný na jakémkoliv nosiči, zejména obsah písemného záznamu na listině, záznamu uloženého v elektronické podobě nebo záznamu zvukového, obrazového nebo audiovizuálního. Informací není počítačový program. Informací ve smyslu InfZ je tedy jen „zaznamenaný obsah“.

K bodu 5:

Pouze část týkající se požadavku na příjezd do zastávky K Třebonicům představuje žádost o informaci ve smyslu InfZ. Povinný subjekt nemá k dispozici žádný formální dokument – časové polohy spojů byly stanoveny s ohledem na docházku zaměstnanců do přílehlých areálů.

Ostatní představuje návrhy alternativního vedení linek, úvahy o efektivitě tras a hodnocení návazností, nejde tedy o žádost o existující informaci, ale o polemiku, nad již stanovenými trasami a časy.

K bodu 6:

Časové polohy spojů linek 301 a 352 byly v posledních 20 letech s obcemi postupně precizovány po malých krocích včetně posilových školních spojů do škol Řeporyje a Trávníčkova a neexistuje ucelený dokument o těchto požadavcích. Jízdní řád byl tvořen postupným vývojem s velkým zřetelem na ekonomiku provozu a minimální počet vozidel potřebných k zajištění provozu.

K bodu 7:

Podání ze dne 3. 7. 2024 podané prostřednictvím kontaktního formuláře zákaznické podpory PID a označené předmětem „Ostatní/jiné“ bylo vyhodnoceno jako podnět obecného charakteru, na nějž není nutné formálně odpovídat, když obsahuje pouze vyjádření osobního názoru bez požadavku na konkrétní informaci (*obsah podání: Dobrý den. Ve většině autobusů bylo při vyhlásování zastávek odstraněno hlášení příští zastávky. I když v mnoha autobusech v současnosti funguje informační systém zobrazující několik následujících zastávek, nejsou jím vybaveny všechny autobusy, ne vždy funguje, a pokud ano, ne vždy je na panely vidět, a mnohdy cestující panely*

nesleduje, ale na skutečnost, že autobus v jeho zastávce nezastavuje nebo jede jiným směrem jej upozorní právě hlášení příští zastávky před zastávkou, kde ještě může včas vystoupit. Citlivé je to zejména u linek s různými variantami tras spojů, u spojů nezastavujících ve všech zastávkách a při přechodných či trvalých změnách trasy a zastávek. Změna vedla ke zvýšení četnosti případů, kdy se po prvním vyhlášení příští zastávky až po odjezdu z předcházející někdo z cestujících zvedne a dožaduje zastavení, protože zjistil, že autobus jede jinam nebo nezastavuje v jeho výstupní zastávce. Zrušení toho, co léta dobře fungovalo, je nepochopitelným zhoršením informovanosti ve vozidlech, a vede ke zbytečnému zvýšení výskytu konfliktních situací.).

Podání ze dne 2. 9. 2024 bylo podáno přímo na emailovou adresu zákaznické podpory PID a v kopii na emailovou adresu tiskového mluvčího. Podání bylo označeno jako „Zhoršování informovanosti ve vozidlech a na zastávkách PID“, přičemž všechny části podání mají formu návrhu, názoru, hodnotícího komentáře a subjektivní zkušenosti (Obsah podání: 1. Zahlédl jsem, že se uvažuje o zrušení hlášení výzvy ke stisku tlačítka, pokud cestující chce na další zastávce vystoupit. Nepovažoval bych to za šťastné. Mnoho cestujících je obtěžováno i hlášením zastávek na trase, kudy oni sami jezdí často. Výzva ke stisku tlačítka plní i funkci vodítka správného načasování, aby cestující nemačkali tlačítko ještě v předchozí zastávce ani na poslední chvíli. Dále pak je třeba pamatovat na to, že hlášení jsou vždy důležitější pro přespolní či občasné cestující. Pokud není poměrně rozšířené alespoň v krajských městech, aby byly všechny zastávky na znamení, považuji za účelné upozornění na stisk tlačítka hlásit; možná lze uvažovat o kratší formulaci. 2. Nemám žádnou reakci na dva měsíce starou připomínku, že se nově hlásí příští zastávka poprvé až v době, kdy cestující nemá možnost zareagovat vystoupením z vozidla, pokud zjistí nebo si uvědomí, že následující zastávka je jiná, než očekával. Poměrně významným problémem je tak zejména nově chybějící hlášení před zastávkami, za nimiž následuje dlouhý mezistaniční úsek, nebo před přestupními zastávkami. Ne vždy ve vozidlech funguje vnitřní panel nebo obrazovka se zobrazením nejbližších zastávek, a i když funguje, ne vždy a každý na něj vidí. A i když funguje a je vidět, vyhlášení neočekávané příští zastávky leckoho probudí, aby se podíval, kudy vlastně spoj pokračuje. Navíc mám z poslední doby zkušenost, že se v autobusech nehlásí ani výlukové změny trasy. Do června byli cestující upozorněni alespoň před poslední zastávkou pravidelné trasy tím, že hlášená následující zastávka je mimo ni. Pokud nebude vydána instrukce řidičům, že mají okamžitě zastavit všem cestujícím, kteří se toho budou dožadovat po vyhlášení následující zastávky, což nepovažuji za pravděpodobné, bylo by na místě obnovit její hlášení tak, jak tomu bylo do června 2024. To nevylučuje, aby byla znovu vyhlášena po odjezdu z předešlé zastávky jako nyní. 3. Letos poprvé po řadě let byly konkrétní informace o opatřeních při letních výlukách k dispozici pouze na webu a podobně, nikoli ve vozidlech a na zastávkách. Tam visel pouze jednoduchý letáček se seznamem míst s výlukami, ale bez byť stručného výlukového linkového vedení. To je další zhoršení.).

Povinný subjekt uvádí, že ročně obdrží nižší desítky tisíc podnětů a sdělení, z nichž mnohá mají formu hodnotících stanovisek, opakovaných připomínek či návrhů bez konkrétního požadavku na informaci a není v kapacitních možnostech povinného subjektu, ani jeho zákonnou povinností, reagovat na všechna taková sdělení písemnou odpovědí. Povinný subjekt však vždy činí maximum, aby obdržená podání vypořádal.

Podle nového podání žadatel žádá o poskytnutí stanoviska k nezodpovězeným podáním z 3. 7. 2024 a 2. 9. 2024. Přestože účelem InfZ není poskytování stanovisek, povinný subjekt na jednotlivé věcné body reaguje níže, a to vstřícně, nad rámec zákonné povinnosti, s cílem reflektovat předložené podněty a předejít případným nedorozuměním.

K odstranění hlášení příští zastávky: Hlášení příští zastávky zůstává součástí informačního systému, jeho pozice v čase však byla upravena, aby odpovídala aktuálním provozním požadavkům.

Ke zrušení výzvy ke stisku tlačítka, pokud chce cestující na příští zastávce vystoupit: Od 29. 6. 2024 jsou všechny autobusové a trolejbusové zastávky v rámci PID na znamení, informační kampaň byla a je rozsáhlá. Jednotný charakter zastávek „na znamení“ přináší prokazatelné pozitivní efekty, když zvyšuje plynulost provozu, přispívá ke zkrácení jízdních dob, umožňuje rychlejší přestupy nebo snižuje provozní náklady. S ohledem na jednotnost charakteru všech zastávek pozbylo zvukové hlášení o zastávce na znamení významu.

K informování o výlukách: Informace o výlukách jsou standardně zveřejňovány prostřednictvím www.pid.cz, v mobilní aplikaci PID Lítačka a ve vozidlech i na zastávkách formou tištěných oznámení. S ohledem na rozsah výluk není v některých případech možné umístit detailní linkové schéma na každé místo, ale vždy je k dispozici základní přehled s odkazem na podrobnější informace. U výluk oznámených operativně nebo s velmi krátkým předstihem nemusí být z provozních důvodů možné zajistit včasné namluvení akustických hlášení do jednotlivých vozidel, proto se v takových případech prioritně informuje jinou formou.

S pozdravem