

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 23. 6. 2025, resp. 24. 6. 2025 prostřednictvím datové schránky žádost o poskytnutí informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „InfZ“).

Podání žadatelky bylo označeno jako „Žádost o informace podle zákona č. 106/1999 Sb.“, přičemž i z obsahu podání je zřejmé, že žadatelka žádá o poskytnutí informací ve smyslu InfZ. Konkrétně žadatelka žádá o poskytnutí následujících informací:

- Jaká kritéria, postupy a vstupy využívá ROPID při rozhodování o trasách, vedení a frekvenci linek MHD v Praze? Zejména, zda*
 - probíhají konzultace s Magistrátem hl. m. Prahy či příslušnými městskými částmi a zda jsou požadavky/potřeby Magistrátu, resp. městských částí pro ROPID závazné,*
 - jsou při rozhodování využívány dopravní průzkumy, data o vytíženosti linek, nebo jiné analytické podklady,*
 - existují vnitřní metodiky či jiné závazné dokumenty, které tento proces upravují.*
- Byl v posledních 3 letech proveden jakýkoli průzkum obsazenosti linky č. 190, o jejímž zrušení či úpravě se uvažuje? Pokud ano,*
 - kdy a kým byl průzkum proveden,*
 - jaká metodika byla použita,*
 - jaké byly jeho hlavní výsledky (např. počet cestujících, vytíženost dle časů, úseků apod.).*
- Jak jsou aktuální plány ROPIDu ohledně autobusové linky č. 190 i) v roce 2026 a ii) dále po otevření tzv. Dvoreckého mostu – předpokládá se její zachování, případně v jakém rozsahu (trasa, intervaly)? Pokud o změnách dosud nebylo definitivně rozhodnuto, z čeho bude ROPID při rozhodování vycházet, např. podle jakých dat, plánů, pokynů zřizovatele, konzultací s dotčenými městskými částmi či jiných okolností.*

Povinný subjekt se žádostí o informace podrobně zabýval a shledal, že není dán důvod k odmítnutí žádosti ve smyslu InfZ. K podání žadatelky pak povinný subjekt poskytuje následující informace:

Ad 1)

Konzultace probíhají jak s Magistrátem hlavního města Prahy (dále jen „MHMP“), tak s příslušnými městskými částmi, přičemž požadavky MHMP jsou pro povinný subjekt závazné, požadavky příslušných městských částí závazné nejsou, protože jednotlivé městské části se nepodílejí na úhradě provozních nákladů PID. Přesto je i k požadavkům městských částí v drtivé většině případů přihlíženo.

Se všemi 57 městskými částmi probíhají průběžná jednání, mezi léty 2015-2021 mohly městské části podrobně připomínkovat v každém okamžiku jeho

vzniku veřejný dokument Rozvoj linek PID v Praze 2019-2029 a následně jeho aktualizaci Rozvoj linek PID v Praze 2022-2032.

Povinný subjekt při plánování dopravy standardně pracuje s daty z průzkumů ve věci počtu cestujících pro ověření adekvátnosti nabízené kapacity.

Základem pro posouzení obsluhy území a kapacity spojů jsou parametry rozpracované v dokumentu Dopravní plán hlavního města Prahy, kde jsou stanoveny docházkové vzdálenosti pro nutnost zajištění spojů PID (v minulosti schválené usneseními Rady hlavního města Prahy), údaje o úrovni vytížení vozidel pak stanovují standardy obsaditelnosti, které nepracují s technickými obsaditelnostmi vozidel, ale maximální vytížení stanovují z reálných zkoušek s cestujícími.

Ad 2)

O zrušení autobusových spojů v úseku Na Beránku - Družná - Černý kůň (Nádraží Braník) ani o případném prodloužení aktuálních intervalů autobusových spojů v tomto úseku se nikdy neuvažovalo. Vždy se jednalo pouze o úsek Černý kůň (Nádraží Braník) - Smíchovské nádraží, kde bude shodné zastávky po otevření Dvoreckého mostu obsluhovat tramvajová linka 20. Z tohoto období jsou k dispozici pouze data ze systému APC (automatické počítání cestujících), kterým jsou vybavena vybraná vozidla dopravce. Průzkum počtu cestujících na lince 190 probíhá každý den.

Metodika počítání cestujících závisí na stáří vozidla, postupně se posunuje od infratechnologie k videodetekci, obě metody jsou před nasazením ověřovány paralelně ručním sčítáním, aby byla zajištěna jejich dostatečná přesnost.

Například v měsíci květnu 2025 bylo automatickým sčítáním ve všech obdobích dne a týdne sledováno 1 460 spojů linky 190 mezi Smíchovským nádražím a zastávkou Na Beránku, v opačném směru byl vyhodnocen průjezd 1 500 spojů (vyhodnocován je kontinuálně počet lidí v autobuse a nástupy i výstupy ve všech zastávkách). Ve směru Smíchovské nádraží se maximální kapacitě kloubového autobusu dle pražských standardů obsaditelnosti přiblížily jen 2 spoje za měsíc květen, a to v pondělí 5. 5. po 6. hodině a ve středu 7. 5. po deváté hodině, v zastávce Přístaviště v nich cestovalo 86, respektive 88 cestujících (standard je 90 cestujících). V drtivě většině dalších spojů, včetně špičkových období, nepřekročil počet cestujících v kloubovém autobuse číslo 70. V opačném směru se 27. 5. po 16. hodině dostal počet cestujících v zastávce Belárie na číslo 80, v tomto směru pak drtivá většina spojů, včetně špičkových období, veze méně než 60 cestujících. Provoz na lince 190 je tedy z hlediska nabídky spojů zajištěn vysoce nadstandardně.

Ad 3)

Konkrétní objednávka dopravních výkonů je závislá na schválení rozpočtu hlavního města Prahy (dále jen „HMP“), kapitoly 03 Doprava. Povinný subjekt uvedl do návrhu objednávky provozu pro rozpočet HMP na rok 2026 stávající objem provozu linky 190, o výsledku finální objednávky však nerozhoduje. V rámci jednání o rozpočtu se diskutuje o jednotlivých položkách, aby mohla být linka 190 provozována v plném rozsahu, musí být tato položka schválena. Při schvalování rozpočtu bude ovšem určité přihlíženo ke skutečnosti, že provoz nové tramvajové linky 20 v úseku Lihovar – Sídliště Modřany, zde navýší provozní náklady hromadné dopravy ročně o 67,3 milionu Kč, přičemž od nově plánované zastávky Hodkovičky na úrovni ulice Čs. exilu na Smíchovské nádraží na úseku dlouhém 5 kilometrů tramvaj 20 nově obslouží stejné zastávky jako bus 190. Vznikl by tak spolehlivě nejdelší souběh trasy tramvajové linky s autobusovou v celé Praze.

Dalším faktorem je dosud neuzavřený proces dotační žádosti na spolufinancování stavby Dvoreckého mostu. Pro CBA (Cost Benefit Analýzu) poskytuje povinný subjekt s mnohaletým předstihem návrh budoucího provozu, kde je povinen redukovat v maximální míře naftovou autobusovou dopravu.

V případě Dvoreckého mostu je součástí podkladů CBA snížení objemu výkonů naftových autobusů o 729 000 vozokilometrů ročně, a tedy i zkrácení linky 190 pouze do Braníka a její nahrazení ve směru na Smíchov elektrickou tramvajovou trakcí. V rámci dotace na Dvorecký most může Odbor investiční MHMP žádat až o 800 milionů korun. Pokud by zachování provozu linky 190 až na Smíchov mělo mít přímou souvislost v tom, že by dotační žádost neuspěla, nebo byla významně krácena, určitě by takový provoz linky 190 nebyl možný.

V rámci Modernizačního fondu administrovaného Státním fondem životního prostředí ČR byla dále od 28. března 2025 vypsána výzva TRANSGov č. 1/2025, která alokuje 7,3 miliardy Kč na zvýšení podílu vozidel MHD s alternativním pohonem. Vstupním požadavkem pro tuto žádost, a nárok na dotaci ve výši 50 % z pořizovací ceny nového vozidla, jsou nyní fyzické náhrady provozu naftových autobusů tramvajovými spoji. V případě stavby Dvoreckého mostu tak pražská žádost obsahuje po jeho zprovoznění redukcí 5 kloubových autobusů (3 z nich jsou ze zkrácené linky 190 do Braníka). V případě zachování provozu linky 190 v úseku Nádraží Braník – Smíchovské nádraží, a to i pouze ve špičkách pracovních dnů, by bylo nutné i tuto žádost opět významně zkrátit, přičemž HMP by v takovém případě přišlo o cca 120 milionů Kč (50 % dotace na tři tramvaje). I u této výzvy se však přesné znění finálních podmínek postupně zpřesňuje. Jelikož je ale pro celou Českou republiku alokováno poměrně málo prostředků, lze předpokládat, že finální podmínky pro dotační žádosti v této výzvě budou poměrně přísné. HMP však dotaci na nové tramvaje nutně potřebuje, všech 250 tramvají 15T si totiž musela pořídit bez nároku na dotaci sama, a přestože byly dodány již před pěti lety, teprve loni bylo jejich pořízení doplaceno.

Tj. v souhrnu je potenciální nárůst jednoho přestupu z linky 190 na tramvajovou linku 20 (v nové zastávce Hodkovičky, na Černém koni, či na Nádraží Braník), který bude ještě většinou cestujících vykompenzován tím, že tramvaj 20 neskončí u Smíchovského nádraží, ale pojedje dál Na Knížecí, k Andělu, na Újezd a do Dejvic a současně vždy mine na rozdíl od autobusu kolony na Barrandovském mostě a v jeho okolí, aktuálně vyvažován možností pro Prahu získat až 920 milionů Kč. Jak moc bude tato závislost přímá a vážná, však nyní odpovědět ještě nelze.

S pozdravem