vaše značka
-

číslo jednací
ROPID/04657/24/

spisová značka
S-ROPID/01478/24

vyřizuje

datum
30. 10. 2024

datová schránka adresáta

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 15. 10. 2024 prostřednictvím podatelny povinného subjektu 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 „Žádost 106/1999 Sb.“, přičemž se žadatel domáhal poskytnutí informací, týkajících se nasazení trolejbusů na lince č. 59.

Povinný subjekt se žádostí o informace podrobně zabýval a shledal, že není dán důvod pro odmítnutí žádosti ve smyslu § 15 InfZ a poskytuje proto následující informace:

Ad 1) Údaje o kapacitách nasazených vozů na bývalé lince 119 a trolejbusů na aktuální lince 59

Dle standardů kvality PID schválených Radou hl. m. Prahy je kapacita kloubových autobusů (18 m) 90 cestujících a tříčlánkových trolejbusů (24 m) 125 cestujících. Jedná se však o maximální kapacitu a v případě autobusových/trolejbusových linek na letiště je nutné brát v potaz nadrozměrná zavazadla cestujících. Dle nastavených standardů kvality je pro linky na letiště s ohledem na zavazadla cestujících potřeba počítat přibližně s poloviční obsaditelností.

Ad 2) Veškeré údaje, které ROPID má k dispozici, o historické a aktuální vytíženosti linek 119 a 59, vždy doplněnými o frekvenci spojů tak, aby šlo údaje porovnávat v čase.

Povinný subjekt poskytuje údaje z průzkumů, které byly v předcovidových letech 2015-2019 na lince 119 uskutečněny.

datum průzkumu	den	profil	směr	období	spojů	nabídka	poptávka	% využití
26.02.2015	čtvrtek	Divoká Šárka	DC	6:00-10:00	33	2970	1585	53%
			DC	15:00-19:00	37	3330	1963	59%
			ZC	6:00-10:00	36	3240	2162	67%
			ZC	15:00-19:00	38	3420	1802	53%
28.04.2015	úterý	Divoká Šárka	DC	10:15-14:00	24	2160	1156	54%
			ZC	10:15-14:00	27	2250	1147	51%
19.05.2015	úterý	Divoká Šárka	DC	6:00-20:00	140	12600	5435	43%
			ZC	6:00-20:00	141	12660	5573	44%
04.06.2015	čtvrtek	K Letišti	DC	6:00-20:00	140	12600	4680	37%
			ZC	6:00-20:00	139	12510	5053	40%
29.07.2015	středa	Divoká Šárka	DC	5:30-10:30	50	4500	1374	31%
			DC	5:30-10:30	59	5310	2662	50%
			ZC	14:00-20:00	51	4590	2315	50%
			ZC	14:00-20:00	56	5040	2604	52%
01.07.2016	pátek	Nádraží Veleslavín	DC (výstupní)	04:39-23:58	171	15390	7968	52%
			ZC (nástupní)	04:53-00:32	171	15390	9765	63%
14.08.2016	neděle	Nádraží Veleslavín	DC (výstupní)	04:39-23:58	130	11700	6730	58%
			ZC (nástupní)	04:53-00:32	132	11880	7159	60%
15.09.2016	čtvrtek	Nádraží Veleslavín	DC (výstupní)	04:40-23:58	171	15390	8366	54%
			ZC (nástupní)	04:53-00:32	171	15390	8043	52%
30.01.2018	úterý	Nádraží Veleslavín	ZC (nástupní)	06:00-12:00	51	4590	2634	57%
22.05.2018	úterý	Divoká Šárka	DC	05:30-09:00	49	4410	1118	25%
22.06.2018	pátek	Nádraží Veleslavín	DC (výstupní)	04:30-23:59	242	21780	11357	52%
			ZC (nástupní)	05:10-00:35	251	22590	10166	45%
24.07.2018	úterý	Divoká Šárka	DC	05:30-12:00	82	7380	2283	31%
05.08.2018	neděle	Nádraží Veleslavín	DC (výstupní)	04:30-23:59	132	11880	7895	66%
			ZC (nástupní)	05:10-00:35	134	12060	6829	57%
13.09.2018	čtvrtek	Nádraží Veleslavín	DC (výstupní)	04:30-00:00	240	21600	10821	50%
			ZC (nástupní)	05:00-00:35	250	22500	8602	38%
04.08.2019	neděle	Nádraží Veleslavín	DC (výstupní)	10:00-24:00	192	17280	8173	47%
17.08.2019	sobota	Nádraží Veleslavín	ZC (nástupní)	09:00-19:30	168	15120	4666	31%

Dohledatelná frekvence spojů linky 119 je od roku 2004, kdy ještě při absenci posledního dokončeného úseku metra A jezdila v trase Dejvická – Letiště. Z obou směrů tehdy v pracovní dny odjíždělo 119 spojů a o víkendu 72. O rok později pak tato frekvence narostla o 4 spoje v pracovní den a 23 o víkendu. V letech 2006–2009 byla linka posílena a pravidelně se na ni začaly objevovat nízkopodlažní vozidla. Z Dejvické i z Letiště odjíždělo 144 spojů v pracovní dny a 111 ve víkendovém provozu, což s malými úpravami vydrželo až do roku 2011.

Od 2011 byla linka postižena výlukami při výstavbě metra A do Motola. Střídavě během tramvajových výluk zastavuje v zastávkách náhradní dopravy, kde supluje funkce přerušeného tramvajového provozu. Z Dejvické v pracovní den odjíždí 146 spojů, ve víkendový den 115, z Letiště v pracovní den 142 spojů o víkendu 112. Stejné parametry platí také pro roky 2012 a 2013. V roce 2014 zasáhla linku 119 výluka mimo výstavby metra A do Motola, také oprava stropní desky metra Dejvická a nebylo tak možné odstavovat autobusy v oblasti Vítězného náměstí. Zároveň došlo poprvé k rozdělení provozu na sezónní s posílením letního období a speciálně na lince 119 k posílení víkendů. Z Dejvické odjíždělo v pracovní den 176 spojů a o víkendových dnech 175 spojů, z Letiště 171 spojů, resp. 172 o víkendu.

Od roku 2015 je linka po prodloužení metra A zkrácena z Letiště na Nádr. Veleslavín. Následující dva roky (2015, 2016) se její frekvence spojů nemění a prakticky kopíruje frekvenci, v jaké odjížděla z Dejvické (Dejvická: 171/166, Letiště: 171/165)

V roce 2017 došlo k posílení linky 119 v pracovní dny a ve večerním období také o víkendech. Z Nádr. Veleslavín odjíždělo 218 spojů v pracovní dny, o víkendu 168, z Letiště 214 a 177. Zároveň se také začal zdvojovat přetížený první spoj ve směru Letiště, který zajišťoval spojení od prvního ranního metra na Letiště.

Od roku 2018 je jízdní řád v pracovní dny koncipován jako přímé spojení metra s Letištěm, kdy kromě nejkratšího intervalu na metru navazuje od každého metra z centra jeden spoj linky 119.

Frekvence spojů z Nádraží Veleslavín byla 224 spojů v pracovní dny a 168 o víkendech, zatímco z Letiště 218 spojů v pracovní dny a 177 o víkendovém dnu.

V roce 2019 bylo o víkendech řešeno posilování linky 119 zdvojenými spoji z Nádr. Veleslavín, tak, aby od každého metra v období cca 8:30 – 19:30 odjížděly ve stejný

Regionální organizátor pražské integrované dopravy
Rytířská 406/10, 110 00 Praha 1
IČO 604 37 359
Datová schránka ku79q7n
T +420 234 704 511
ropid@ropid.cz

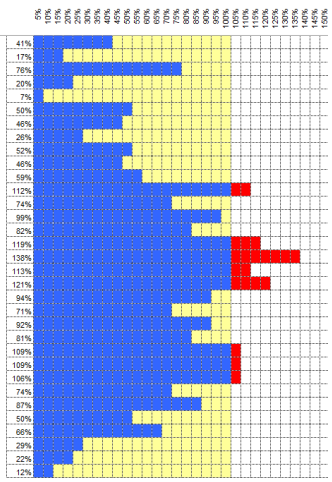
čas 2 autobusy linky 119. Zároveň byla linka částečně polookružní, takže jeden ze zdvojených spojů se rovnou vracel z letiště na Nádr. Veleslavín, takže z Terminálu 1 rovnou pokračoval do centra jako vložený spoj linky 119, který půlil její interval. V pracovní den bylo při plném zatížení ve směru Letiště vypraveno 224 spojů, o víkendu 233 spojů (z toho 73 zdvojených). Ve směru Nádr. Veleslavín odjelo každý pracovní den 294 spojů a o víkendu 265 spojů. V roce 2020 pak byla linka 119 (stejně jako všechny linky PID) ovlivněna pandemií COVID-19 a další data tak nejsou relevantní.

PROFIL: **NÁDRAŽÍ VELESLAVÍN** DRUH: B u s
SMĚR: DC (výstupní) Linky : 119

DATUM: neděle 4. 8. 2019 OBDOBÍ: 10:00-24:00 POČASÍ: polojasno, 25°C

Typ vozů: 0 - MINIBUS (MN), 1 - MIDIBUS (MD), 2 - MIDIBUS PLUS (MD+), 3 - STANDARDNÍ (SD), 4 - STANDARDNÍ PLUS (SD+), 5 - KLOUBOVÝ (KB), 6 - KLOUBOVÝ PLUS (KB+)

linka	poř.	typ vozu	příjezd	výstup	nástup	odjezd	zavazadla	čas odjezd	nabídka	poptávka maxprofil (příjezd + zavazadla)
119	1	5	26	26	0	0	11	20,03	90	37
119	12	5	11	11	0	0	4	20,04	90	15
119	6	5	48	48	0	0	20	20,09	90	68
119	13	5	13	13	0	0	5	20,13	90	18
119	3	5	3	3	0	0	3	20,17	90	6
119	14	5	31	31	0	0	14	20,21	90	45
119	15	5	30	30	0	0	11	20,25	90	41
119	4	5	19	19	0	0	4	20,30	90	23
119	2	5	35	35	0	0	12	20,37	90	47
119	5	5	31	31	0	0	10	20,44	90	41
119	7	5	38	38	0	0	15	20,50	90	53
119	8	5	63	63	0	0	38	20,58	90	101
119	1	5	48	48	0	0	19	21,08	90	67
119	6	5	60	60	0	0	29	21,14	90	89
119	3	5	55	55	0	0	19	21,19	90	74
119	4	5	71	71	0	0	36	21,34	90	107
119	2	5	77	77	0	0	47	21,37	90	124
119	5	5	63	63	0	0	39	21,44	90	102
119	7	5	72	72	0	0	37	21,52	90	109
119	6	5	58	58	0	0	27	22,00	90	85
119	1	5	40	40	0	0	24	22,06	90	64
119	3	5	57	57	0	0	26	22,14	90	83
119	4	5	54	54	0	0	19	22,22	90	73
119	2	5	69	69	0	0	29	22,30	90	98
119	5	5	67	67	0	0	31	22,40	90	98
119	6	5	69	69	0	0	26	22,49	90	95
119	1	5	46	46	0	0	21	23,00	90	67
119	3	5	49	49	0	0	29	23,08	90	78
119	4	5	31	31	0	0	14	23,18	90	45
119	2	5	39	39	0	0	20	23,29	90	59
119	6	5	18	18	0	0	8	23,38	90	26
119	1	5	16	16	0	0	4	23,48	90	20
119	3	5	8	8	0	0	3	23,58	90	11



V roce 2019 o víkendech, v brzkém odpoledni, ale zejména v podvečer a večer, již jednotlivé spoje navazující na spoj metra standardně nepobíraly cestující.

Ad 3) *Neexistují-li informace v předchozím bodě, pak žádám o informaci, na základě čeho se postupovalo v nasazení trolejbusů na linku 59 při takto zásadní absenci objektivních kapacitních dat.*

viz odpověď 2

<u>Ad 4) Jakékoliv informace a analýzy, které vedly ROPID k nasazení aktuálních trolejbusů místo předchozích autobusů, čistě z pohledu argumentace založené na nedostatečné kapacitě dříve využívaných autobusů.</u>

Projekt trolejbusů je potřeba vnímat v kontextu neustále odkládaného projektu železnice na letiště, který projektuje a investuje stát. Projekt trolejbusu je čistě pražská záležitost a je reakcí na stále se posouvající termín dokončení železnice. Z celoevropského hlediska je pražské letiště druhé největší (po Dublinu), které nemá napojení s centrem města kolejovou dopravou. Tato absence železnice vygradovala v letech 2015-2019 přeplněnými spoji na lince 119 především z důvodu trvalého růstu počtu leteckých cestujících na Letišti Václava Havla. Tabulku v otázce č. 2 a data z ní je třeba vnímat jako průměrné hodnoty za celý den. Homogenity vytíženosti jednotlivých spojů nelze nikdy ve veřejné dopravě docílit a vždy budou existovat spoje prázdnější a plnější. Nicméně v letních sezónách 2018 a 2019 situace na lince 119 dospěla do té fáze, že bylo třeba víkendové spoje zdvojovat, aby odvezly veškeré cestující. V letech 2015-2017 ve spolupráci s Letištěm Praha bylo přistoupeno k řešení týkající se pořízení velkokapacitních autobusů. Zkušební provoz byl zajišťován vozidly Mercedes-Benz Capacity (21 m) a Van Hool AGG 300 (24 m). Nicméně výběrové řízení vypsané společností Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost dopadlo neúspěšně, a to z důvodu končící výroby dieslových velkokapacitních autobusů. Od té doby byl řešen projekt pouze již jako elektromobilní vzhledem k tomu, že na evropském trhu existuje řada výrobců, kteří nabízejí velkokapacitní vozy již pouze na elektrický pohon. Z důvodu nedostatečné kapacity klasických kloubových autobusů byl dále

Regionální organizátor pražské integrované dopravy
Rytířská 406/10, 110 00 Praha 1
IČO 604 37 359
Datová schránka ku79q7n
T +420 234 704 511
ropid@ropid.cz

sledován projekt pouze velkokapacitních vozidel, a to především s ohledem na predikci růstu počtu leteckých cestujících.

Tabulka vývoje počtu cestujících odbavených na Letišti Václava Havla Praha.

2013	10 974 196
2014	11 149 926
2015	12 030 928
2016	13 074 517
2017	15 415 001
2018	16 797 006
2019	17 804 900

Předpoklad vývoje počtu leteckých cestujících odhadoval 25 milionů odbavených pasažérů ještě do roku 2025. Z vývoje je patrné, že pokud již v roce 2018 kloubové autobusy nárazově nestačily svou kapacitou na lince 119, muselo se rychle najít řešení nezávislé na státem slibované železnici.

Ad 5) *Informace vysvětlující, proč ROPID pouze nenavýšil frekvenci autobusů namísto zavedení větších trolejbusů*
Již od roku 2018 byl jízdní řád linky 119 konstruován tak, aby každý spoj navazoval na spoj metra. Tedy od cca 5:00 do 24:00 je garantován přípoj od každého metra linkou 119 (dnes 59) na letiště. Jezdit častěji by bylo ve vazbě k redistribuci cestujících metro-bus zcela kontraproduktivní. Rovněž by takové řešení stálo významně více finančních prostředků – mzdy řidičů, odpisy vozidel, pohonné hmoty. Dle předpokládaného vývoje poptávky pro další období tak bylo nutné problém řešit navýšením kapacity.

Ad 6) *Veškeré informace a analýzy, které vedly k zaslání Žádosti o Stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích – Kladenská x Veleslavínská x výjezd z terminálu Nádraží Veleslavín pod číslem jednacím ROPID/02755/24/Pro.*

Informace a analytická čísla byla představována na jednotlivých jednáních, zejména v hodnotách zpožďování spojů linek PID na výjezdu z terminálu Nádraží Veleslavín. Tato čísla jsou sumárně shrnuta i v našem dopise ROPID/02755/24/Pro. Žádné komplexní publikovatelné dokumenty nebyly k tématice zpracovány.

Ad 7) Jakékoliv informace, kterými ROPID disponuje o případné nelegálnosti či legálnosti využívání autobusového terminálu Nádraží Veleslavín trolejbusy linky 59, zejména pak o kolaudaci terminálu pro tato vozidla.

Povinný subjekt není provozovatel autobusového terminálu Nádraží Veleslavín ani provozovatel vozidel (na jakékoliv lince) a nejsou mu známy žádné informace o nelegálnosti provozu linky 59.

Ad 8) Informaci, zda je aktuální frekvence linky 59 totožná s linkou 119 před jejím ukončením.

Ano, je.

Ad 9) Jaké další modely trolejbusů byly zvažovány a analýzy vedoucí k výběru provozovaného typu, zejména s ohledem na délku trolejbusu.

Výběr vozidel vycházel ze soutěže na základě zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost vypsal soutěž na tříčlánkové vozy délky minimálně 24 m. Žádné kratší vozy na evropském trhu v současné době ani neexistují a výrobci takové vozy nemají v nabídce (nepočítáme-li standardní kloubový 18metrový vůz). Tedy v kategorii >18 m existují na trhu 4 výrobci, kteří nabízejí takto kapacitní vozy (Hess, Van Hool, Škoda a Bozankaya)

Regionální organizátor pražské integrované dopravy
Rytířská 406/10, 110 00 Praha 1
IČO 604 37 359
Datová schránka ku79q7n
T +420 234 704 511
ropid@ropid.cz

info +420 234 704 560
www.pid.cz

Ad 10) Jaké kroky podnikl ROPID ohledně problémové délky trolejbusu v období i) před zkušebním provozem a ii) v období běžného provozu (tedy po zkušebním provozu).

Způsobilost vozidla pro provoz na pozemních komunikacích zajištuje dopravce, povinný subjekt je pouze objednatelem dopravních výkonů. Trojčlánková vozidla (autobusy i trolejbusy) jsou provozována v pravidelném provozu v řadě zemí Evropské unie (např. Luzern, Malmö, Trondheim, Utrecht, Hamburg, Bratislava apod.) v městské zástavbě včetně zajíždění do centra metropolí a měst. Nejedná se o nic mimořádného, jen v Čechách zatím nezvyklého. Povinný subjekt před uvedením trolejbusové linky 59 do provozu testoval provoz vícečlánkového autobusu bez cestujících na několika linkách (včetně linek 112, 136 apod.) a s cestujícími na lince 119 přibližně šest měsíců na přelomu let 2017 a 2018. Kromě jedné nehody v samotném závěru testovacího provozu proběhl zkušební provoz tohoto nadstandardně dlouhého silničního vozidla bezproblémově. Od té doby byly na základě poznatků z testovacího provozu upraveny zastávky Nová Šárka a Navigátorů, které ovšem byly v dlouhodobém plánu na rozšíření, neboť byly nevyhovující i pro klasické kloubové autobusy. Před samotným spuštěním provozu trolejbusové linky 59 došlo k úpravě šířek řadících pruhů v křižovatce Evropská x Veleslavínská pro snadnější odbočení trolejbusu bez vybočení do průběžného pruhu. Jelikož se s nadsazením trolejbusů počítalo v dlouhodobém horizontu, další dílčí úpravy byly zahrnuty do stavby tramvajové tratě na Dědinu a nevyvolaly tak žádné další akce a náklady. Rozšíření preference MHD v ulici Evropská sice zapadá do období po spuštění linky 59, ovšem je výsledkem dlouhodobého úsilí povinného subjektu a MČ Praha 6 a Magistrátu hlavního města Prahy o preferenci veřejné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy a těží z něj všechny linky MHD v oblasti.

Ad 11) Informace, jak žádost z bodu 6) má vyřešit fakt, že trolejbus se z výjezdu z terminálu na ulici Veleslavínskou fakticky nevejde (při dodržení předzóny pro cyklisty na světelném značení je konec trolejbusu stále alespoň částečně v protisměrném jízdním pruhu).

Světelné signalizační zařízení je vybaveno preferencí BUS a preferuje v rámci možností kromě tramvají i výjezd busů z terminálu, zejména pak předmětné linky 59. Pokud by tedy trolejbus nebyl zdržován ostatními vozidly, které nějakým způsobem nerespektují stávající dopravní značení, projel by vždy křižovatkou bezproblémově.

Ad 12) Výstupy od Policie ČR, odboru dopravy Magistrátu hl. m. Prahy a dalších úřadů z procesu homologace trolejbusu Škoda-Solaris 24m (ověření průjezdnosti vozidla v celé délce tratě)

Povinný subjekt není provozovatelem vozidla a není ani účastníkem procesu homologace vozidla. V této záležitosti je nutné se obrátit na Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost.

Regionální organizátor pražské integrované dopravy
Rytířská 406/10, 110 00 Praha 1
IČO 604 37 359
Datová schránka ku79q7n
T +420 234 704 511
ropid@ropid.cz

info +420 234 704 560
www.pid.cz