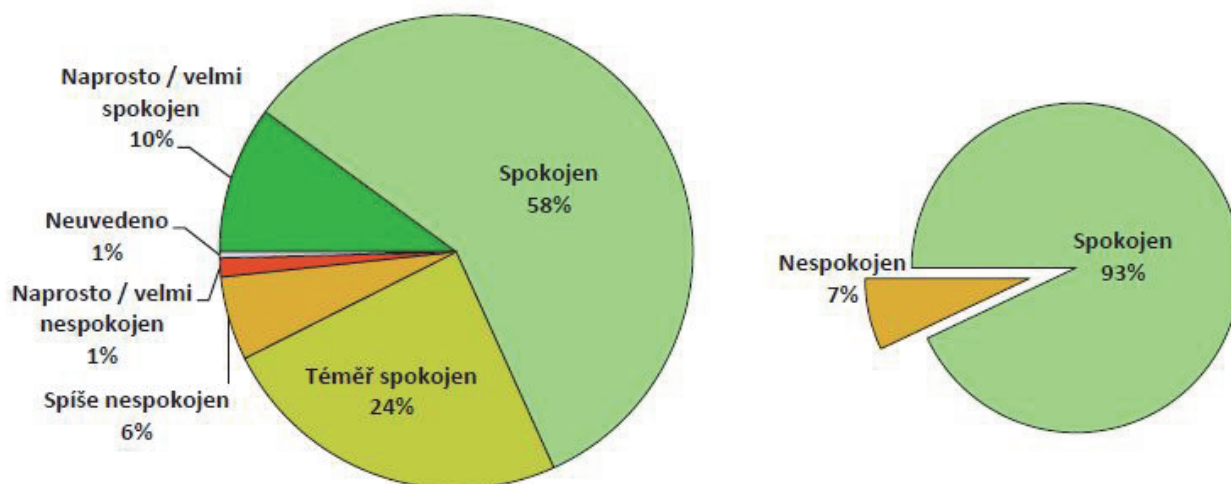


## Obsah

Cestující hodnotí pražskou MHD lépe než před rokem.....	1
Midibusů v Praze přibývá .....	3
Přehled významných událostí PID v roce 2012.....	3
ROPID nedělá jen změny jízdních řádů .....	4

## Cestující hodnotí pražskou MHD lépe než před rokem

Hlavní město Praha a ROPID připravily anketní průzkum, který měl za úkol zjistit, jak lidé vnímají pražskou MHD po zářijových změnách z pohledu spolehlivosti, počtu přestupů, bezbariérových vozidel i celkové spokojenosti se systémem Pražské integrované dopravy. Výzkum byl připraven tak, aby bylo možné srovnat aktuální odpovědi respondentů s jejich postoji v minulých letech.



### S pražskou MHD jsme spokojeni, říká o 6 % více cestujících než loni

Spokojenost s pražskou MHD vyjádřilo 93 % cestujících (téměř 60 % respondentů zvolilo odpověď *Spokojen*, přes 10 % *Velmi spokojen* a necelých 25 % *Téměř spokojen*). Při průzkumu v roce 2011 bylo s MHD v Praze spokojeno 87 % a v roce 2009 79 % cestujících.

Spokojení jsou cestující také s kapacitou vozidel MHD, kterou ohodnotili průměrnou známkou 2,3 (při známkování 1 až 5 jako ve škole). V roce 2011 byl výsledek horší, známka měla hodnotu 2,54 a v roce 2009 jen 2,74.

Nadprůměrně spokojení jsou lidé také s dodržováním jízdních řádů. Letos dali Praze v této otázce průměrnou známku 2,03. Loni to bylo 2,36 a v roce 2009 2,56.

„Skoro 40 % cestujících souhlasí s výrokem, že pražská MHD je spolehlivá, pokud nedojde k nějaké mimořádné události, a dalších 57 % se přiklonilo k výroku, že pražská MHD je obvykle spolehlivá, to je na stupnici 1 až 5 dvojka. To by Praze mohla ostatní města závidět,“ říká náměstek primátora pro oblast dopravy Josef Nosek.

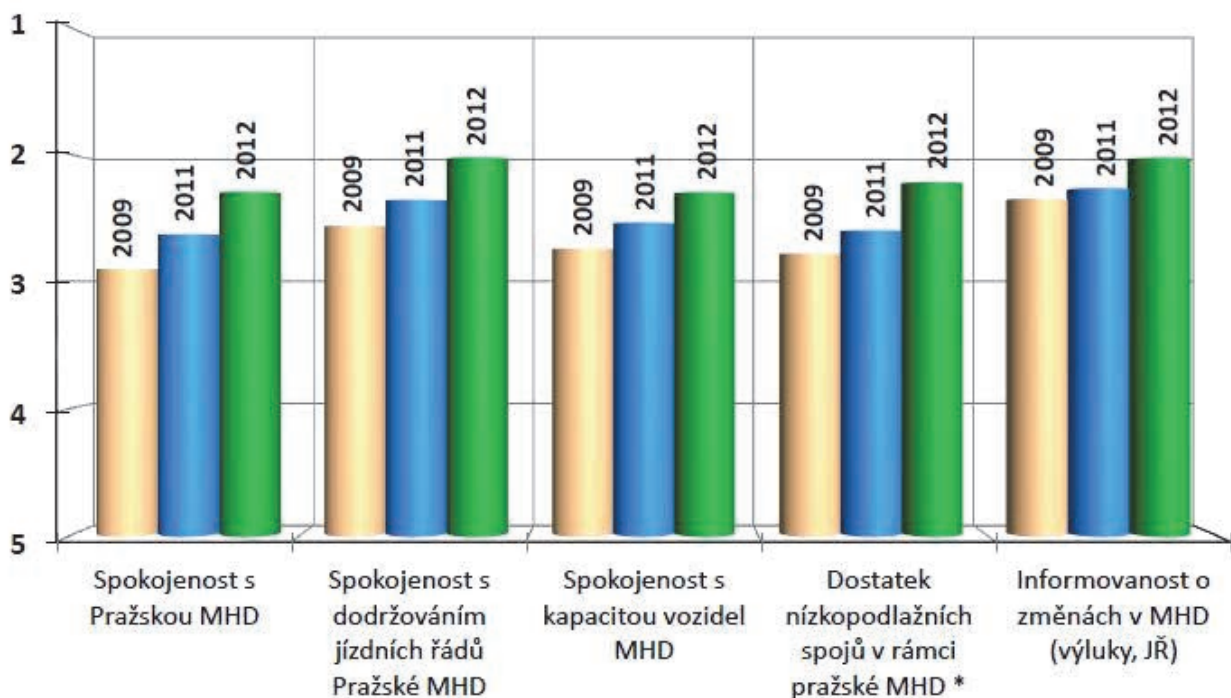
## Záříjové změny: 11 % cestujících vnímá více přestupů, pro drtivou většinu se nic nezměnilo

Průzkum se zaměřil také na otázky, týkající se změn v MHD, které Praha spustila 1. září 2012, Šesti procentům cestujících se jejich obvyklá cesta zrychlila, 19 % prodloužila a 74 % cestujících se vůbec nic nezměnilo.

Obdobný výsledek přinesla otázka na změnu počtu přestupů po prvním září, 2 % cestujících říkají, že jim přestupů ubylo, 11 % že přibylo a 87 % z nich se nic nezměnilo.

„Že se skutečný počet přestupů cestujícím zvýšil jen mírně, ukazuje i meziroční srovnání,“ upozorňuje Pavel Procházka, pověřený řízením organizace ROPID. „S jedním přestupem cestuje dnes 43 % cestujících, loni to bylo 38 %. Dva přestupy má letos na své trase 30 % lidí, loni to bylo 28 %. Průměrný počet přestupů je 1,35.“

Josef Nosek k tomu dodává: „Nepotvrdily se ani obavy, že by lidé přestali MHD kvůli záříjové změně využívat, žádné dramatické změny jsme se nedočkali. Výzkum hovoří jasně, 93 % cestujících jezdí pořád stejně, 3 % častěji a 4 % méně často.“



## Celkové vysvědčení: Dvojka

V závěrečné části výzkumu známkovali cestující řadu aspektů pražské MHD od 1 do 5 jako ve škole. Otázky zahrnovaly oblasti bezbariérovosti a přístupnosti vozidel i nástupišť, dostateku informací o plánovaných změnách, srovnání délky cesty MHD a autem, včasnosti či modernosti hromadné dopravy v hlavním městě. Průměrná známka, kterou cestující systému Pražské integrované dopravy vystavili, má za všechny otázky hodnotu 2,05 (známkování 1 až 5 jako ve škole).

Nejlépe lidé hodnotili dostupnost MHD, výrok „MHD v Praze se dostanu všude, kam potřebuji,“ získal průměrnou známku 1,68, výrok „Zastávky MHD jsou dobře přístupné“ známku 1,8 a výrok „Důvěřuji MHD v Praze“ známku 1,95.

## Detaily o průzkumu

Anketní průzkum provedla na základě objednávky ROPID společnost Czech Consult, která se už 18 let zabývá dopravními studiemi a průzkumy v celé ČR. Otázky byly položeny shodně s průzkumy, které ROPID organizoval v předchozích letech, aby bylo možné srovnat spokojenost cestujících před změnami a po nich. Otázky, které cílily přímo na záříjové změny, byly do průzkumu zařazeny nově.

Tazatelé se ptali cestujících ve druhé polovině listopadu 2012 rovnoměrně v době přepravních špiček i mimo ně, v pracovní dny i o víkendech na 60 místech Prahy. Tohoto anketního výzkumu se zúčastnilo 3 126 respondentů, tedy více než dvojnásobek proti průzkumům v posledních letech a pětinasobek oproti minimálnímu počtu, který odpovídá reprezentativnímu vzorku.

## Midibusů v Praze přibývá

Po počátečních experimentech, které probíhaly zejména v centru Prahy již od roku 2003 (linka 291, projekt Trendsetter), odstartoval masivní rozvoj midibusových linek v rámci systému Pražské integrované dopravy až v roce 2010 pražským projektem midibusových linek pro obsluhu zdravotnických a sociálních zařízení. Cílem projektu bylo zpřístupnit některé hůře dostupné oblasti na území hlavního města a lépe propojit jednotlivé městské části se zdravotnickými a sociálními zařízeními pro zvýšení mobility méně pohyblivých spoluobčanů. Zavádění těchto linek přispělo k omezení neefektivních speciálních linek určených pouze pro tělesně postižené.



Midibusové linky si velmi rychle získaly oblibu, část z nich spolufinancují jako nadstandardní obsluhu také samotné městské části. Začaly vznikat také lokální midibusové linky uvnitř jednotlivých městských částí jako návazná doprava na železnici (například linka 262 v Klánovicích). Postupnými dodávkami midibusů bylo možné lépe přizpůsobit kapacitu na jednotlivých linkách PID, tedy hlavně zefektivnit provoz na některých autobusových linkách vedených na okrajích Prahy, neboť provoz standardních dvanáctimetrových autobusů zde byl zbytečný a v zájmu zachování určitého minimálního intervalu nebylo možné četnost provozu dále omezovat.

Podíl midibusů se postupně zvyšuje také za hranicemi Prahy na příměstských linkách. Příkladem je třeba oblast Dolních Břežan, kde bylo nasazením midibusů na některé spoje docíleno častějšího intervalu a zároveň úspory pro spoludotující obce. Poslední rozvoj midibusových linek nastal v září 2012 při celkové optimalizaci autobusové sítě v Praze.

### V současné době je na linky MHD v Praze nasazován následující počet minibusů:

Uveden je stav ke dni 27. 1. 2013.

- pracovní den: **57** (linky 108, 116, 128, 138, 151, 156, 160, 168, 173, 216, 236, 245, 255, 262, 264, 265, 291, 292, 293, 295, 296, 297)
- víkend: **46** (linky 103, 108, 116, 128, 138, 148, 151, 160, 164, 173, 216, 230, 236, 245, 255, 257, 259, 264, 265, 266, 291, 292, 295, 296, 297, 514)

Pro nejbližší budoucnost se plánuje nasazení midibusů na další linky MHD v Praze, neboť Dopravní podnik hl. m. Prahy obdržel koncem roku 2012 deset nových midibusů Solaris Urbino 8,9. Ve vysokém stádiu příprav je také nová linka pro obsluhu lokality Na Hvězdárně v uvažované trase Nádraží Chuchle – Na Hvězdárně, jejíž spuštění se plánuje na 1. čtvrtletí 2013.

## Přehled významných událostí PID v roce 2012

Rok 2012 byl pro Pražskou integrovanou dopravu především rokem změn pražské MHD, ale také jsme si na podzim připomněli 20. výročí integrace železnice do pražské hromadné dopravy.

Po devíti letech se také rozšířilo území pokryté systémem PID. Hlavní události roku 2012 v Pražské integrované dopravě přináší následující přehled.

- 2. leden** Rozšíření provozu infocentra PID na pražském hlavním nádraží také na víkendy.
- 10. leden** Spuštění prezentace PID na Facebooku.
- 4. březen** Zrušení prodlouženého denního provozu metra a návazné povrchové dopravy o víkendových nocích.
- 31. březen** Nová trasa přívozu **P5** (*Kotěvní – Císařská louka – Výtoň*).
- 1. duben** Nová linka **354** v trase *Černý Most – Jirny, DHL* provozovaná ve spolupráci se společností DHL.
- 1. červen** Rozšíření plné integrace vlaků linek **S3** a **R3** o úsek *Praha-Čakovice – Všetaty*.
- 10. červen** Rozšíření PID do oblasti *Milovic, Poděbrad, Kutné Hory a Uhlířských Janovic* (prodloužení linek **381**, **387**, **398** a nová linka **432** v trase *Milovice, žel. st. – Milovice, Topolová*).  
Vznik 6. a 7. tarifního pásma PID.
- 30. červen** Prodloužení midibusové linky **295** o úsek *Nemocnice Bulova – Domov seniorů Ďáblice*, zkrácení linky **102** do trasy *Kobylisy – Staré Bohnice*, zrušení linky **615** (*Vítězné náměstí – Statenice*).  
Rozšíření přepravy jízdních kol v tramvajích o úsek *Náměstí Bratří Synků – Vozovna Pankrác a Hradčanská/Brusnice – Bílá Hora*, rozšíření období přepravy jízdních kol v tramvajích.
- 1. září** Vznik **nové metropolitní sítě linek MHD** v Praze (vznik sítě metrobusů, vznik páteřních svazků tramvajových linek, celkové zjednodušení sítě tramvajů a autobusů).
- 1. říjen** Plná integrace železniční zastávky *Stratov* (linka **S2**).  
20. výročí integrace železnice do pražské MHD (uznávání předplatních jízdenek MHD ve vlacích).
- 20. listopad** Změna tras linek **175** a **296** v oblasti *Prahy 10, 11 a 15*.
- 30. listopad** Den Pražské integrované dopravy (jízdy historickým vlakem do Radotína, výstava a informační stánky na Masarykově nádraží, soutěž o Největšího šotouše PID, křest nové knihy „20 let železnice v PID“).
- 8. prosinec** Změna charakteru tramvajové zastávky *ČSAD Smíchov* (nově „na znamení“).
- 9. prosinec** Celostátní termín změn (zavedení taktového jízdního řádu na vlakových linkách **S8** a **S80**, změna linek **108**, **206** a **218** v oblasti *Prahy 6*, prodloužení linky **604** do zastávky *Lichoceves, Noutonice*, zkrácení linky **601** do zastávky *Dobřichovice, pošta*).

## ROPID nedělá jen změny jízdních řádů



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy je v poslední době vnímám jako ten, který neustále mění jízdní řády. Úpravy provozu dané postupným vyhodnocováním nové metropolitní sítě MHD nebo sezónní změnou přepravních nároků nejsou zdaleka jediným typem činnosti organizace ROPID. Kromě přípravy trvalých i dočasných změn, ať už formou

konstrukce jízdních řádů pro jednotlivé dopravce nebo nastavováním provozních parametrů pro jednotlivé linky provádí také následující činnosti.

### Ekonomické zajištění systému PID

ROPID se stará o správné nastavení **ekonomických vazeb mezi jednotlivými objednateli** dopravy, kterým jsou Hlavní město Praha, Středočeský kraj, jednotlivá města a obce Středočeského kraje a v některých případech i pražské městské části nebo soukromí



objednavatelé, například obchodní centra nebo významní zaměstnavatelé v regionu. Mezi dopravci a objednateli zprostředkovává ROPID celou řadu smluv a zároveň je garantem jednotného tarifního systému a držitelem klíčů, podle kterých se rozdělují jednotlivé tržby a dotace. ROPID navrhuje a předkládá ke schválení také úpravy tarifu a cen jízdného.

### Kontrola dopravců a měření standardů kvality

Aby systém fungoval podle nastavených pravidel, je nutné ho sledovat a kontrolovat, případně řešit jeho nedostatky. Od toho jsou kontrolní pracovníci, kteří denně v terénu sledují plnění povinností jednotlivými dopravci a měří jednotné standardy kvality, **nastavené stejně pro všechny dopravce**. Podle výsledků těchto zjištění jsou pak s dopravci řešeny nedostatky, ať už formou určitých sankcí nebo vyhodnocováním kvality a porovnáváním její úrovně mezi sebou. Kromě klasických kontrol dopravců spolupracuje také ROPID s Dopravním podnikem hl. m. Prahy na účinnější přepravní kontrole na příměstských linkách.

### Příprava preferenčních opatření a změny dopravní infrastruktury

Pro zvýšení spolehlivosti veřejné dopravy je potřeba zejména ve městech realizovat taková opatření, která by zajistila co nejplynulejší průjezd vozidel veřejné dopravy mnohdy omezenou uliční sítí. ROPID navrhuje místa, kde by měla být realizována preferenční opatření, projednává je s příslušnými orgány a zadává projekty k takovým úpravám dopravní infrastruktury, které by **zvýšily spolehlivost provozu veřejné dopravy** zejména v Praze. ROPID se zároveň vyjadřuje k různým stavebním nebo rekonstrukčním činnostem jiných subjektů a úzce spolupracuje na tvorbě dlouhodobých rozvojových záměrů Prahy i Středočeského kraje.

### Koordinační dispečink PID

Nově vzniklý koordinační dispečink má od roku 2012 na starosti sledování a vyhodnocování provozu jednotlivých dopravců, hlídání předepsaných návazností a dodržování jízdních řádů. Také aktivně řeší **provozní mimořádnosti**, kdy je potřeba, aby mezi sebou jednotliví dopravci komunikovali a vzájemně si pomáhali například při náhradě vlakové dopravy pomocí autobusů. Dispečink také vyhodnocuje reálné dodržování nastavených jízdních řádů i jízdních dob.

### Přepravní průzkumy

Aby bylo možné správně dimenzovat kapacitu jednotlivých linek a aby na ně byly spravedlivě rozdělovány tržby podle skutečného počtu přepravených cestujících, je nutné provádět pravidelné přepravní průzkumy **na všech linkách PID** v cca dvouletých intervalech. Stávající vybavení dopravních prostředků a odbavovací systém neumožňuje automatický sběr těchto dat, proto je nutné provádět přepravní průzkumy ručně pomocí sčítačů, kteří buď cestují ve vozidlech, nebo zjišťují obsazenost jednotlivých spojů na zastávkách.

### Infocentrum a zastávková služba

Další novou činností, o kterou byla rozšířena agenda společnosti ROPID v posledních letech, je provoz informační přepážky na **pražském hlavním nádraží**, kde je možné získat libovolné informační materiály a nechat si poradit, jak správně cestovat. Infocentrum PID je pro svoji polohu také velmi oblíbeným zdrojem informací pro tuzemské i zahraniční návštěvníky, kteří do Prahy přicestují vlakem. Jelikož je nutné zajistit aktuální informace také na jednotlivých zastávkách, provozuje ROPID vlastní zastávkovou službu, která se stará o **vývěs jízdních řádů** a dalších provozních informací na zastávkách v Praze pro dopravce PID mimo Dopravního podniku hl. m. Prahy. Zastávková služba PID také zajišťuje vývěs informací a jízdních řádů na neobsazených železničních zastávkách v rámci PID a také kontroluje plnění zastávkových standardů kvality.

Tyto a další zde neuvedené činnosti, jako například **objednávka železniční dopravy na celém území Prahy, aktivní účast na přípravě celostátních koncepčních dokumentů, propagační činnost, řešení podnětů a připomínek, zajištění a aktualizace jednotného odbavovacího systému nebo zajištění tisku některých jízdních dokladů**, jsou nezbytným předpokladem kvalitního a spolehlivého fungování integrovaného dopravního systému, na jehož základě chceme ve spolupráci se Středočeským krajem vybudovat společný systém pro celou metropolitní oblast. Společný dopravní systém by pomohl zastavit odliv cestujících i obyvatel z odlehlejších částí Středočeského kraje a zároveň by zlepšil nejen každodenní dojíždění Středočechů do Prahy, ale také zvýšil kvalitu života na venkově i ve městech včetně Prahy.