

Vaše značka: ZK Pha #3565

Naše značka: 815/16/KŘ

Vyřizuje: Tomčík / 578

Datum: 6. 9. 2016

**Vážený pan****Mgr. et Mgr. Jakub Michálek****zastupitel hl. m. Prahy****Mariánské nám. 2****110 01 Praha 1**

Vážený pane předsedo,

organizace ROPID se věnuje postupnému zapojování železniční dopravy do systému Pražské integrované dopravy již od jejího vzniku v roce 1993. Za tuto dobu se podařilo nejen významně navýšit podíl zaintegrovaných vlaků, ale také počet cestujících, kteří železnici nejen na území Prahy využívají. Bohužel dosavadní možnosti železniční infrastruktury nedovolují železničním linkám v Praze dosáhnout podobných intenzit jako ve Vámi uváděném Berlíně, kde na rozdíl od Prahy, má tamní S-Bahn oddělenou dopravní infrastrukturu a může být provozován ve velmi krátkých intervalech, podobných metru. Také proto je v Berlíně S-Bahn páteřním dopravním prostředkem, plně srovnatelným s metrem nebo páteřními linkami tramvají a autobusů. A i proto je také S-Bahn uváděn v základních dopravních schématech. V Praze je však situace odlišná. I když se na vybraných železničních tratích již podařilo dosáhnout špičkového intervalu 10-15 minut, limitující faktory dopravní infrastruktury bohužel neumožňují tyto intervaly dále zkracovat, neboť stejné koleje jsou sdíleny vlaky dálkové dopravy a často i nákladní dopravy. Proto nelze v případě Prahy srovnávat kritériem intenzity spojení metro a železnici.

Dopravních schémat publikovaných pro různé účely je celá řada. Některá schémata znázorňují pouze síť metra, jiná jen metro a tramvaje, komplexní dopravní mapy umístěvané v ulicích či stanicích metra nebo na zastávkách povrchové dopravy znázorňují všechny druhy veřejné dopravy včetně železnice. Další specializovaná schémata kolejové dopravy PID železnici obsahují v plné intenzitě. I základní schémata zobrazující pouze metro nebo metro a tramvaje však informace o železničních linkách S již obsahují, a to formou piktogramu „S“ uváděného u příslušných stanic, kde lze na městskou a příměstskou železnici přestoupit. Ve spolupráci s Dopravním podnikem hl. m. Prahy tak poskytujeme informace o možnosti cestování vlakem v maximální míře v rámci možností a prostoru, vždy však s ohledem na smysluplnost takové informace. S ohledem na výše uvedené považujeme nynější značení vlakových linek v dopravních schématech za postačující jejich současnému významu a v našich aktivitách se spíše zaměřujeme jednak na další zkracování intervalů vlakových linek a také na zviditelnění jednotlivých stanic a zastávek současně se zlepšením navigace k nim (například viz připravovaný Standard přestupních uzlů a zastávek povrchové dopravy PID nebo uvažovaný projekt na jednotný informační systém hl. m. Prahy). Současné možnosti elektronické komunikace a procesu otevírání dat pak dávají velké možnosti pro kreativitu soukromých



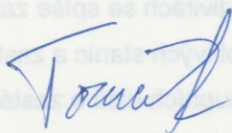
subjektů (např. díky postupnému uvolňování opendat o zastávkách, trasách linek či jízdních řádech), proto se domnívám, že i v oblasti propagace železnice je velký prostor pro kreativitu.

V rámci připravovaného projektu jednotného informačního systému hl. m. Prahy a Pražské integrované dopravy se zcela jistě zaměříme i na oblast dopravních map a schémat, i zde ale musím podotknout, že v současné době nelze na rozdíl od Berlína hovořit o železnici v Praze jako o plně srovnatelném subsystému jako metro a s tím je nutné pracovat i při tvorbě základních dopravních schémat.

K Vašemu dotazu ohledně nádraží Praha-Vyšehrad sděluji, že bohužel s ohledem na současné stavební normy nelze uvažovat s obnovením zastávky Praha-Vyšehrad v jeho původní poloze (příliš malý poloměr směrových oblouků), v plánech je však výstavba nové zastávky Praha-Výtoň s lepšími možnostmi přestupů na tramvajovou dopravu. Nová zastávka je součástí projektu modernizace trati mezi pražským hlavním nádražím a stanicí Praha-Smíchov a souvisí s připravovaným ztrojkolejněním celého seku a tím pádem i možností zkrácení intervalů na této trati. Ohledně dotazu na noční vlaky sděluji, že v současné době nejsou na území Prahy provozovány žádné ryze noční vlaky. Provoz denních vlaků je aplikován cca mezi 4:00 a 24:00 a rozšíření tohoto provozu není prozatím uvažováno s ohledem na vyšší priority (posílení provozu vlaků v obdobích s již vyčerpanou kapacitou). Vlaky dálkové dopravy jsou v nočních hodinách provozovány pouze v řádu jednotek spojů a u těchto vlaků není ani zajištěn potřebný standard pro cestování na krátké vzdálenosti. Domnívám se, že aktuální síť nočních tramvají a autobusů v centru Prahy je s ohledem na skutečnou poptávku dostatečná i bez využití železnice.

Pro lepší přehlednost a dostupnost informací o Pražské integrované dopravě byly nedávno inovovány webové stránky organizace ROPID, kde najdou cestující jednoduše všechny potřebné informace pro svoji cestu včetně jízdních řádů, vyhledávače spojení, aktuálních mimořádností i informací o jízdném. Dopravní podnik hl. m. Prahy zároveň koncem srpna 2016 spustil novou mobilní aplikaci s informacemi o pražské MHD včetně zapojení vlaků Pražské integrované dopravy. V současné době probíhají jednání mezi tímto dopravcem a naší organizací o převzetí této aplikace k jejímu dalšímu rozvoji právě pro potřeby celého systému PID včetně dalších uvažovaných funkcí pro vyšší využití železnice a příměstské dopravy obecně. Postupně se také v rámci možností stávajících smluv a ve spolupráci s dalšími městskými organizacemi snažíme poskytovat otevřená data o trasách linek, poloze zastávek, aktuálních polohách spojů i jízdních řádech pro možnost tvorby nových informačních aplikací třetími subjekty bez nutnosti vlastních vícenákladů z veřejných prostředků.

S pozdravem



Ing. et Ing. Petr Tomčík  
ředitel ROPID

**ROPID**  
Rytířská 10  
110 00 Praha 1  
(2)