

Zápis č. 12 / 2016

z jednání Výboru pro dopravu a evropské fondy Zastupitelstva hl. m. Prahy konaného ve čtvrtek 21. ledna 2016 v zasedací místnosti č. 349, 3. patro, Mariánské nám. 2.

Přítomni: Ing. Jarmila Bendová, Mgr. Ondřej Mirovský, M.EM, Mgr. Petr Bříza, Ing. Michal Hašek, Filip Humplík, Mgr. Petra Kolínská, Ing. Jan Marek

Omluveni: Ing. Karel Březina, Ing. Marek Doležal, Petr Šimůnek

Předsedkyně výboru Ing. Jarmila Bendová přivítala přítomné a zahájila jednání výboru v 15.03 hod.

Schválení zápisu z jednání dne 10. 12. 2015.

Mgr. Bříza: Jednání bylo delší a byla zde zajímavá témata. Bylo nám sděleno, že diskuze a případné příspěvky zastupitelů se do zápisu nezapisují. Zápis je pak strohý a neodráží případné názory.

Ing. Bendová: Na školení TEDu jsem nebyla, ale byl tam pan Marek.

Ing. Marek: Informace jsem vám podal, když jsem rozesílal zápis. Na školení TEDu jsme byli informováni, že zápis má odrážet úvod bodu a diskuze zde nemá být zmíněna. Od té doby jsem nové informace nebo jiný pokyn neobdržel.

Mgr. Mirovský: Je otázka, zdali má být zápis tak, aby se z něj daly informace vyzískat, nebo zdali chceme splnit formální náležitosti. Je protizákonné, když v zápise bude uvedena diskuze?

Ing. Marek: Protizákonné to není.

Ing. Bendová: Přikláníla bych se k tomu, aby vše dotazy, které zde padnou, byly zaznamenané, protože my se o ně pak opíráme.

Humplík: Ano, také se k tomuto postupu přikláním.

Ing. Bendová: Po formální stránce pojd'me schválit zápis z minulého jednání.

Hlasování: pro: 5 proti: 0 zdržel se: 0

Zápis z jednání dne 10. 12. 2015 byl schválen.

Na ověřovatele dnešního zápisu byl navržen Filip Humplík.

Hlasování: pro: 5 proti: 0 zdržel se: 0

Ověřovatelem dnešního zápisu byl zvolen Filip Humplík.

Program jednání:

1. Úvod
2. Zóny placeného stání - aktuální stav přípravy
3. Plán udržitelné mobility pražské aglomerace
4. Informace o Libeňském mostě
5. Informace k problematice Ládví

6. Různé

Hlasování o programu: pro: 5 proti: 0 zdržel se: 0

Program dnešního jednání byl schválen.

Bod 2: Zóny placeného stání - aktuální stav přípravy

Ing. Čadský, RFD MHMP: Byly vypsané dvě veřejné zakázky. Jedna na dodavatele centrálního informačního systému. Ta je již uzavřena a vítězem se stala firma Altron Business Solution, a.s. S touto firmou již byla uzavřena smlouva a v současné době probíhá příprava centrálního informačního systému. V nejbližší době budeme oslovovat městské části a hromadně žádat o přístup do centrálního registru vozidel a základních registrů. Okolo 15. února bude spuštěna verze pro školení pracovníků výdejen. Další zakázka je na dodavatele služeb ZPS. Tuto zakázku získala společnost Eltodo a. s. Koncem minulého roku byl představen nový parkovací automat. Nyní se zpracovávají projekty na dopravní značení a projekty na rozmístění parkovacích automatů. 1. 4. 2016 by dodavatel služeb měl mít připraveno a osazeno dopravní značení v pilotních oblastech MČ Praha 5 a MČ Praha 6. Nyní připravujeme tři právní předpisy (změna Statutu hl. m. Prahy, Nařízení hl. m. Prahy, kterým jsou vymezeny oblasti ZPS a ceník ZPS). Cena rezidentské parkovací karty pro celou městskou část je navržena ve výši 1200 Kč za první registrované vozidlo na rok. Snížená cena pro občany starší 65 let je 800 Kč za rok. Když bude městská část rozdělena na menší oblasti (v současnosti MČ Praha 5 a 8), tak cena parkovací karty do menší oblasti je navržena na 600 Kč za rok. U abonentů se ceny nemění. V případě podnikatelů je první vozidlo vždy zlevněno na 12 tis. Kč za rok.

Diskuze:

Mgr. Bříza: Máme velký problém s cenovým nastavením pro podnikatele. Myslíme si, že je to diskriminace živnostníků, kteří v městských částech fungují. Bavíme se o tom, že potřebujeme získat parkovací místa pro rezidenty. Dále jsou řidiči, kteří naprosto nerespektují nic a neplatí. Jaká je tedy vymahatelnost při porušování?

Ing. Čadský: Pro všechny podnikatele je cena na 1. vozidlo stejná (12 000 Kč/rok). Tato cena platí ve stávajících zónách a její výše se nemění. Co se týče kontroly, nově bude probíhat na základě registrační značky vozidla. Kontrolu nebudou cíleně provádět strážníci, ale bude to provádět vozidlo, které dodá dodavatel služeb ZPS. Vozidlo bude projíždět ulicemi a bude skenovat RZ vozidel a porovnávat je s databází. V případě, že bude vyhodnoceno vozidlo, které nemá zaplacené, bude poskytnuta informace včetně fotodokumentace Městské policii hl. m. Prahy. Nyní je spíše problém při dodržování na návštěvnických zónách. Prvoinstanční řešení přestupků ze ZPS bude nově svěřeno městským částem, přičemž odvolacím orgánem bude MHMP. Zde očekáváme zkvalitnění správního řízení. Nové parkovací automaty budou také přijímat i platební karty. Od nového systému si slibujeme větší respektovanost a tedy větší uvolnění zóny.

Mgr. Mirovský: Je dobré, že systém nebude tolik zatěžovat Městskou policii hl. m. Prahy. Jak budou nastaveny ceny u podoblastí na městských částech?

Ing. Čadský: MČ Praha 5 a 8 si zvolila tento systém. Zde vzniknou dvě oblasti. Jedna oblast je oblast celé městské části a druhá je oblast v menším rozsahu. Tedy rezident bude mít na výběr, zdali využije parkovací kartu pro celou městskou část, nebo zda mu bude postačovat levnější karta pro menší území.

Humplík: Co si slibujeme od pilotního projektu? Jakým způsobem jsou distribuovány informace na městské části? Jaká je finální fáze ZPS?

Ing. Čadský: Pilotní projekty byly navrženy zejména proto, aby se výdejny parkovacích karet naučili pracovat s novým systémem. Městské části však požadují spojení pilotních projektů s I. etapou rozšíření ZPS. Pravidelně se schází pracovní skupina na TSK hl. m. Prahy. Na následném jednání jsou přítomni zástupci městských částí, kde mohou vznášet dotazy či připomínky. Ve středu jsou pak pravidelná jednání u náměstka Dolínka. TSK hl. m. Prahy připravuje nové webové stránky k ZPS (www.parkujvklidu.cz). Stanovit úplný cíl pro ZPS nelze, protože je to otevřený systém. Městské části do něj za určitých podmínek vstupují, jak dopravně potřebují. Jeho rozsah však výsledně závisí na čerpání veřejné zakázky.

Humplík: Lidé, kteří bydlí na hranicích oblastí, budou stále znevýhodňováni?

Ing. Čadský: Oblasti ZPS jsou vymezeny vždy na celém území MČ, přičemž vlastní vyznačení v ulicích je jen na části MČ. Obyvatelé dané MČ tak budou mít nárok na získání parkovacího oprávnění. Protože ZPS nebudou vyznačeny ve všech ulicích jednotlivých MČ, je riziko toho, že obyvatelé sousedních MČ bydlících na hranicích MČ budou zavedením ZPS dotčeni, malé a není to v tuto chvíli nijak řešeno.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu a evropské fondy ZHMP bere na vědomí návrh ceníků parkovacích oprávnění a karet v zónách placeného stání na území hl. m. Prahy a doporučuje Radě hl. m. Prahy jeho schválení v předložené podobě.

Humplík: Mám protinávrh, že výbor pouze bere na vědomí.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu a evropské fondy ZHMP bere na vědomí návrh ceníků parkovacích oprávnění a karet v zónách placeného stání na území hl. m. Prahy.

Hlasování: pro: 5 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu a evropské fondy ZHMP doporučuje Radě hl. m. Prahy schválení návrhu ceníků parkovacích oprávnění a karet v zónách placeného stání na území hl. m. Prahy v předložené podobě.

Hlasování: pro: 1 proti: 0 zdržel se: 4

Usnesení nebylo schváleno.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu a evropské fondy ZHMP bere na vědomí návrh nařízení, kterým se vymezují oblasti hlavního města Prahy, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy.

Hlasování: pro: 5 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu a evropské fondy ZHMP doporučuje Radě hl. m. Prahy schválení návrhu nařízení, kterým se vymezují oblasti hlavního města Prahy, ve kterých lze místní

komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy, v předložené podobě.

Hlasování: pro: 1 proti: 0 zdržel se: 4

Usnesení nebylo schváleno.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu a evropské fondy ZHMP bere na vědomí návrh změny statutu hl. m. Prahy týkající se přenesení prvoinstančního projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích spáchaných porušením dopravní značky č. IP 12 a IP 13c výhradně v souvislosti s narušením režimu parkování v zónách placeného stání zřízených na území příslušné městské části.

Hlasování: pro: 5 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu a evropské fondy ZHMP doporučuje Radě hl. m. Prahy ke schválení návrh změny statutu hl. m. Prahy týkající se přenesení prvoinstančního projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích spáchaných porušením dopravní značky č. IP 12 a IP 13c výhradně v souvislosti s narušením režimu parkování v zónách placeného stání zřízených na území příslušné městské části.

Hlasování: pro: 0 proti: 1 zdržel se: 4

Usnesení nebylo schváleno.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu a evropské fondy ZHMP doporučuje Zastupitelstvu hl. m. Prahy ke schválení návrh změny statutu hl. m. Prahy týkající se přenesení prvoinstančního projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích spáchaných porušením dopravní značky č. IP 12 a IP 13c výhradně v souvislosti s narušením režimu parkování v zónách placeného stání zřízených na území příslušné městské části a jeho.

Hlasování: pro: 0 proti: 1 zdržel se: 4

Usnesení nebylo schváleno.

Bod 3: Plán udržitelné mobility pražské aglomerace

Mgr. Jaroslav Mach, vedoucí oddělení rozvoje dopravy RFD MHMP: V rámci udržitelné mobility se v principu jedná o to, aby základní dopravní obslužnost, byla realizována takovým způsobem, aby měla co nejmenší negativní dopady na své okolí. Na území Evropské unie se vytváří plány udržitelné mobility. Jsou to strategické dokumenty a principiálně se jedná o rozšířenou dopravní politiku města. Vytvoření těchto plánů bude podmínkou pro čerpání financí z operačního programu Doprava II. Práce jsou zahájeny na základě Usnesení Rady HMP č. 1695 z 21. 7. 2015 a č. 2622 z 27. 10. 2015. Koordinuje to náš odbor. Projekt má určitou manažerskou strukturu a harmonogram, která je uvedena v materiálu. Vznikla pracovní skupina, kde jsou zástupci města, IPR Praha, ROPIDu, TSK hl. m. Prahy a Dopravního podniku hl. m. Prahy.

Diskuze:

Mgr. Mirovský: Jsem rád, že takovýto projekt připravujeme. Jaká bude právní závaznost tohoto

plánu? Bude se diskutovat i o dopravním skeletu města? Byl bych rád členem pracovní skupiny.

Mgr. Mach: Pracovní skupina je v kompetenci nám. Dolínka. Ano, bude se také diskutovat o dopravním skeletu. Bude to koncepční materiál schválený Radou a Zastupitelstvem hl. m. Prahy.

Humplík: Způsob řízení městské organizace řízené externím subjektem. Jak to bude vypadat v praxi? Jak si představujete marketingovou podporu tvorby plánu? Kolik projekt zatím stál peněz? Také bych byl rád členem pracovní skupiny.

Mgr. Mach: Zatím se do projektu neinvestovalo nic, protože městské organizace to zatím dělají v rámci svých kapacit. Celkové náklady odhadujeme na cca 13 mil Kč. Cílem marketingového plánu je seznámit veřejnost s tím, že takový plán připravujeme. Externí subjekt (projektový manažer) bude zadávat, jaká data jsou potřeba.

Ing. Jan Zeman, CSc., zastupitel MČ Praha 13: Mně není jasné, jaké budou použity hodnotící metody.

Mgr. Mach: V rámci kulatých stolů se bude o problematice diskutovat.

Mgr. Kolínská: Myslím si, že účast Středočeského kraje je zásadní. Chtěla bych navrhnout usnesení, že Výbor pro dopravu a evropské fondy ZHMP doporučuje, aby plnohodnotnými členy pracovní skupiny byli zástupci Středočeského kraje. Chtěla bych se zeptat, jak je závazný harmonogram přípravy?

Mgr. Mach: Smlouva s projektovým manažerem je navržena tak, že má povinnost předložit materiál. Ale nenese odpovědnost, zda bude materiál projednán.

Mgr. Bříza: Ing. Marek Doležal by byl za nás velmi rád členem pracovní skupiny. Ta strategie bude nějak konkrétně řešit např. výkupy pozemků?

Filler, Auto*Mat: Uvažuje se při diskuzích o nějakých expertech ze zahraničí, kde s tímto mají dlouholeté zkušenosti?

Mgr. Mach: Podmínkou pro projektového manažera je to, aby on měl zkušenosti.

Mgr. Kolínská: Vy máte k dispozici plány mobility zahraničních měst?

Mgr. Mach: Ano, některé plány máme k dispozici.

Mgr. Kolínská: Chtěla bych poprosit, zdali bychom v zápise mohli mít odkaz na plán mobility Vídně a Stockholmu.

Mgr. Mach: Ano, zajistíme. Zde jsou:

<http://international.stockholm.se/globalassets/ovriga-bilder-och-filer/urban-mobility-strategy.pdf>

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008444.pdf>

Humplík: Chtěl bych do zápisu, aby příští zpráva k tomuto byla konkrétnější.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu a evropské fondy ZHMP bere na vědomí informaci o přípravě Plánu udržitelné mobility pražské aglomerace. Výbor pro dopravu a evropské fondy ZHMP žádá o

průběžné informování o postupu přípravy nejméně 2 x ročně. Výbor pro dopravu a evropské fondy ZHMP doporučuje, aby členy pracovní skupiny byli také zástupci Středočeského kraje.

Hlasování: pro: 6 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

Bod 4: Informace o Libeňském mostě

Ing. Stanislav Šebesta, vedoucí oddělení strategických investic TSK hl. m. Prahy: Dnes Vás budu informovat o Libeňském soumostí respektive o plánované rekonstrukci. TSK hl. m. Prahy připravila kvalitní prezentaci pro toto jednání včetně bohaté fotodokumentace. Libeňské soumostí je z roku 1928. Od povodní v roce 2002 nastaly významné změny. Usnesením z roku 2004 byla TSK hl. m. Prahy pověřena zahájit přípravy rekonstrukce Libeňského mostu, Hlávková a Štefánikova mostu. V roce 2006 TSK hl. m. Prahy získala platné územní rozhodnutí. V roce 2009 TSK hl. m. Prahy získala platná stavební povolení.

Ing. Jan Zemánek, TSK hl. m. Prahy: Pan Zemánek představil prostřednictvím fotodokumentace šest mostních objektů. Most je jak obloukový, tak i rámový. Hlavní závadou jsou závady železobetonových konstrukcí, které jsou natolik narušeny zatékáním slané vody, že už ztrácejí svůj profil. Most je v takovém stavu, že dvě tramvaje se nesmí potkat v jednom profilu. Navíc je zde omezen vjezd nákladních aut nad 6 tun. Při stavbě byla snížena dávka cementu v prostém betonu z obvyklých 400 kg / m³ na 200 až 240 kg / m³. V případě, že řádně nezhutníte takto ošizený beton, je to velký problém. Necháme si zpracovat zkoušky pevnosti. Dle výsledků jsme připraveni i most uzavřít pro tramvajovou dopravu.

Ing. Stanislav Šebesta, vedoucí oddělení strategických investic TSK hl. m. Prahy: Obloukové pasy klenbových mostů jsou ve stavebně technickém stavu 5 až 6 (špatný až velmi špatný). Rámové konstrukce ve stavu velmi špatný a schodiště klenbových mostů ve stavu 6 - 7 (velmi špatný až havarijní). Existují možnosti a) parciální oprava se zachováním stávajícího oblouku a šíře mostu b) novostavba. Provozní doporučení z roku 2013 jsou následující: dodržovat omezení silniční dopravy (max. 6 t) a zákaz míjení protijedoucích tramvajů. Závěrem bych uvedl, že stav soumostí je kritický a je třeba neprodleně konat.

Diskuze:

Mgr. Mirovský: Chtěl bych, abychom opustili myšlenku, že most musí být širší, nežli je současný. Kde TSK hl. m. Prahy byla, když víme o tom, že most je od začátku nedokonale postaven.

Ing. Šebesta: TSK hl. m. Prahy je pověřenou organizací, která připravila rekonstrukci mostu v souladu s územním plánem. Rozhodnutí o šíři mostu není na nás.

Ing. Zemánek: Zhruba před 18 lety jsme začali přesvědčovat naše okolí o nutnosti rekonstrukce mostu. Most udržujeme obdobně, jako dalších 600 mostů.

Ing. Jan Zeman, CSc., zastupitel MČ Praha 13: Jedná se pravděpodobně o jediný kubistický most v Evropě a je navržen k likvidaci. Na devastaci mostu se také významně podílelo solení silnic.

Vít Masare, Auto*Mat: Při rekonstrukci stávajícího mostu se jeho životnost prodlouží zhruba o 20 let. To by se pak měl následně strhnout?

Ing. Zemánek: Jsou technické metody, které zvýší životnost mostu. Prostý beton na Libeňském mostě nelze sanovat. V případě zachování mostu, se pouze zachová vnější vzhled mostu, ale nosný systém přeberou jiné prvky. Za dalších 20 let se musí rozhodnout, co se bude dělat s vnější částí mostu.

Filler, Auto*Mat: Nenašel jsem v územním plánu, že by bylo napsáno, že má most mít 26 metrů. Výhledové intenzity jsou tedy dvoje. Jedny dle územního plánu a další v závěrech EIA k dostavbě městského okruhu. Jaké jsou tedy závazné výhledové intenzity?

Ing. Šebesta: V územním plánu exaktně šířka mostu 26 m není uvedena. Z územního plánu však vyplývá z koncepce přivedené a odvedené dopravy. Intenzity pro dokumentaci k územnímu řízení poskytl tehdejší Útvar rozvoje hl. m. Prahy.

Mgr. Jan Čížinský, starosta MČ Praha 7: Rozšiřování mostu je zbytečné. V územním rozhodnutí jsou sice nějaká čísla, ale nebývá problém postavit něco menšího či užšího, pokud je to funkční. V rámci vydaného stavebního povolení je možné proces měnit. Mělo by se vzít v potaz, že ministerstvo má předběžný názor, že se jedná o památku. Měli bychom se k tomuto mostu chovat, jako k památce. My jsme si nechali zpracovat názor doc. Ing. Hany Gattermayerové, CSc., která je také odbornicí přes mosty, a ta hovoří o tom, že most lze rekonstruovat bez bourání ve stejné životnosti.

Ing. Šebesta: Naše informace jsou seriózní. Územním rozhodnutím se umísťuje stavba do intravilánu. Změna ÚR je standardní proces a dle našeho názoru není úspěšně proveditelná.

Ing. arch. Petr Hlaváček, IPR hl. m. Prahy: Územní plán nic nenařizuje, je to pouze určitá možnost. Most může být určitě užší. Nám chybí pro porovnání další seriózní projekt na rekonstrukci Libeňského mostu. Možná časem vznikne debata o provizorním mostě pro tramvajovou dopravu. I přes zkušenosti pana Ing. Zemánka, je to stále pouze hypotéza.

Ing. Zemánek: Práce na rekonstrukci mostu se zastavily, když to bylo po technické stránce vyhodnoceno, jako nezrekonstruovatelné. Nám pomůže, když most bude vyhlášen kulturní památkou. Technicky lze udělat most v mostě. Na údržbu všech mostů máme však přidělené nějaké finanční prostředky. Nyní jsme v rozhodovacím procesu, zda zastavit, či nezastavit provoz na mostě.

Ing. Zeman: Kdyby se přestaly mosty solit, tak se ušetří významné peníze na opravy mostů. Ta destrukce bude postupovat pomaleji.

Ing. Zemánek: Dnes se mosty izolují pod vozovkou a nepřichází v úvahu, aby se sůl dostala do mostní konstrukce. Staré mosty jsou otevřené a bez této izolace. U těchto mostů má solení významný podíl na degradaci mostu.

Humplík: Dnes asi nejsme schopni posoudit varianty rekonstrukce.

Ing. Šebesta: Obdobné problémy nás čekají u Hlávčova mostu.

Ing. Ladislav Urbánek, Dopravní podnik hl. m. Prahy: Prosím o ukončení provozu na mostě až po 21. 5. 2016. Do té doby rekonstruujeme Sokolovskou a potřebujeme zachovat dopravní spojení. Pokud se most zavře, pravděpodobně to bude na dlouhou dobu. Předpokládáme, že bude třeba jedno náhradní tramvajové spojení jednou linkou mezi Prahou 7 a Prahou 8. Pokud bude tato linka jezdit, představuje 6 tis. vozkm. týdně.

Ing. Bendová: Ukončuji diskusi s tím, že tato informace bude předložena i na jednání Zastupitelstva hl. m. Prahy.

Bod 5: Informace k problematice Ládví

Ing. Petr Tomčík et Ing., ředitel ROPIDu: Navazuji na informaci, kterou jsem Vám podával na minulém jednání výboru. Poptávka ze strany cestujících se již stabilizovala. Od počátku integrace je značný nárůst cestujících. Zhruba 540 osob nově nejede do/z Prahy osobním autem. U linky č. 348 došlo k omezení na vybraných zastávkách. V rámci možnosti dalšího rozvoje navrhujeme v ulici Střelničná např. zlepšení bezpečnosti na nesignalizovaných přechodech pro chodce. V předloženém materiálu jsme navrhli tři varianty zlepšení dalšího rozvoje v následujících lokalitách: u stanice metra Ládví, u stanice tramvaje Kyselova a u stanice tramvaje Štěpničná. Některá opatření jsme schopni zavést v řádu měsíců. Tuto prezentaci máme také připravenou pro pondělní veřejné projednání závěrů studie v Kulturním domě Ládví.

Diskuze:

Ing. Zeman: Budete integrovat další části Mělnicka?

Ing. Tomčík: Ano, připravujeme další etapy např. až Mšensko.

Marek Bělor, Auto*Mat: Chtěl bych zde uvést, že po tom, co jsme si podrobně přečetli studii, tak se ztotožňujeme s jejími závěry.

Mgr. Bříza: Předpokládám, že v pondělí na jednání budou dotazy na to, proč ve studii nebyly zohledněny záměry konkrétní městské části.

Humplík: Z hlediska Pražáků mám jednoznačný závěr, že chceme ukončit tyto linky v Letňanech.

Ing. Bendová: Ano, souhlasím s Vámi. Studie nezohledňuje obyvatele, kteří bydlí na Ládví a vychází vstříc obyvatelům Středočeského kraje.

Adam Véle, o. iniciativa Ládví není autobusák: Děkuji za seznání besedy. Jak to časově vypadá se zřízením zastávky v Neratovicích? A tramvajová trať do Bohnic?

Ing. Tomčík: Ohledně problematiky zastávky v Neratovicích potřebujeme, aby Ministerstvo dopravy ČR vydalo kladné stanovisko a SŽDC mohla konat. Ohledně tramvajové trati do Bohnic narážíme na postoj MČ Praha 8, která tuto trať nepreferuje.

Václav Novotný, IPR Praha: Snad se nám podaří v letošním roce zadat studii pro průchod tramvajové tratě Kobyliským náměstím. Realizace trati do Bohnic je závislá na výsledcích této studie. Jsme připraveni rozpracovat koncepční rozvalu na rozvoj prostoru okolo stanice metra Ládví.

Bod 6: Různé

Ing. Jaroslav Ďuriš, generální ředitel DP hl. m. Prahy, a.s.: Mám informace ke srovnání pražského a berlínského dopravního podniku, které si vyžádal pan Humplík. Z dostupných informací, které vyplývají z roku 2014, bych chtěl uvést několik málo čísel. Berlín je řádově 3,5 x větší než Praha má cca 3,5 mil. obyvatel. Berlín má dopravní obsluhu S-bahn, která má řádově 26 % dopravní obslužnosti. U nás jsou to necelá 3 %. Počet přepravených cestujících je v Praze vyšší o 19 %. To jsme zajistili s počtem zaměstnanců nižším o 25 %. Cena jednotlivé jízdenky v Praze je 32 Kč a

v Berlíně cca 73 Kč. Roční kupón v Praze v roce 2014 stál 4 750 Kč a v Berlíně 19 671 Kč. To je obrovský rozdíl.

Mgr. Kolínská: Také bychom měli říci, jaké je průměrná mzda v Berlíně. Chtěla bych poprosit, zdali bychom na příští výbor mohli dostat nějakou zprávu o stavu prodeje předplatných jízdenek.

Ing. Ďuriš: Většina technicko - provozních nákladů je mezi oběma dopravními podniky srovnatelná. U mezd zatím nemáme přesná čísla.

Mgr. Bříza: Od cestujících vybíráme nejméně peněz a doplácíme to z rozpočtu města.

Mgr. Kolínská: Souhlasím s tím, že zvyšující se náklady hl. m. Prahy na kompenzaci Dopravnímu podniku hl. m. Prahy jsou problém. Nepochybně v Berlíně lidé platí za parkování více než v Praze.

Ing. Bendová: Ukončila jednání výboru s tím, že další jednání se uskuteční týden před jednáním Zastupitelstva hl. m. Prahy.

Jednání Výboru pro dopravu a evropské fondy ZHMP bylo ukončeno v 18:09 hodin a trvalo 186 minut.

Ing. Jarmila Bendová
předsedkyně výboru

Filip Humplík
ověřovatel zápisu

Ing. Jan Marek
tajemník