

## Zápis

z jednání Výboru dopravy Zastupitelstva hl.m. Prahy konaného 1.9. 2011 v zasedací místnosti Nové Rady, 1. patro, Mariánské nám. 2, Praha 1.

**Přítomni:** Petr Hána, Ing. Věra Šturmová, RNDr. Tomáš Hudeček Ph.D., Mgr. Jan Kalousek, Mgr. Lukáš Kaucký, Josef Nosek, Ing. Jiří Pařízek, Petr Šimůnek, Ing. Antonín Weinert, CSc., Ing. Karel Březina, Ing. Jan Heroudek

Ve 14.00 hod. přítomné přivítal a jednání Výboru dopravy ZHMP zahájil předseda Petr Hána.

Ověřovatelem dnešního zápisu byla zvolena Ing. Věra Šturmová. K zápisu z minulého jednání dne 9.6. neměl nikdo z členů výboru připomínky.

### Program dnešního jednání:

1. Informace o turniketech v MHD
2. Záchytné parkoviště P+R Zličín III
3. Plnění smluv s dopravci PID
4. Regionální plán dopravy
5. Zpráva o činnosti Výboru dopravy ZHMP za I. pololetí roku 2011
6. Různé

**Hlasování o programu:** pro: 9            proti: 0            zdržel se: 0

Program dnešního jednání byl schválen.

### **Bod 1:** Informace o turniketech v MHD

Materiál představil Ing. Martin Dvořák, generální ředitel DP hl.m. Prahy, a.s. Presentace je pro nás stěžejní a chtěli bychom po několika letech představit politické reprezentaci, médiím a veřejnosti, že projekt turnikety v metru přispěje hl.m. Praze a Dopravnímu podniku k zlepšení bezpečnosti cestujících v MHD. Na prezentaci pracoval širší tým. Dopravní podnik dlouhodobě hledá další možné dodatečné výnosy pro financování městské hromadné dopravy. V převážné většině velkých metropolí zejména Evropy jsou turnikety součástí odbavovacího systému MHD. Chtěl bych vyvrátit domněnku, že turnikety budou značným diskomfortem pro cestující. Chceme realizovat obdobný odbavovací systém turniketů, který je využit v mnohem větších městech světa. Turnikety chceme zavést kvůli dodatečným výnosům z toho, že budeme eliminovat černé pasažéry a černé jízdné v podpovrchové dopravě. Díky možnosti přesunutí revizorů do povrchové dopravy budeme omezovat počty černých pasažérů v povrchové dopravě, což nám přinese dodatečné výnosy. Dalším argumentem pro zavedení turniketů je otázka bezpečnosti, která je jednou z našich priorit.

Jakub Sova, Deloitte: Představil a okomentoval připravenou prezentaci na téma přínosy pro město, Dopravní podnik hl.m. Prahy a cestující při zavedení turniketů do podpovrchové dopravy.

### **Diskuse:**

Mgr. Kalousek: Systém turniketů se mi líbí a domnívám se, že kromě jiného může do budoucna přinést i lepší monitoring migrace cestujících. V současné době je přes 20 stanic metra bariérových. Do projektu byly zahrnuty všechny náklady např. kamerový systém, který jste zmiňovali? Jaký model turniketů byl brán jako vzor? Další dotaz ohledně možného financování prostřednictvím PPP.

Ing. Dvořák, generální ředitel DP hl.m. Prahy, a.s.: Na bezbariérovost stanic je určen jiný typ peněz. Dopravní podnik hl.m. Prahy vykonává nekomerční aktivitu a proto má velmi málo projektů, které mají svoji vlastní ekonomickou návratnost. Aby byl Dopravní podnik menší ekonomickou zátěží pro město, hledáme i jiné možnosti financování. Dopravní plánování bude flexibilnější i díky přesným informacím o počtu cestujících. Uvažujeme o klasickém komerčním úvěru nebo o dodavatelském úvěru. Z hlediska použité technologie jsme se inspirovali v asijském městě Taipei. V projektu kalkulujeme i s více náklady.

Hána: Manipulanti, to by byli stabilní zaměstnanci?

Ing. Šturmová: Kolik by bylo osob na stanici a jaké by byly předpokládané náklady na manipulanty? Na provozní náklady tedy zbude cca 4 mil. Kč ročně, když bylo řečeno, že celkové provozní náklady budou cca 104 mil. Kč?

Jakub Sova, Deloitte: Přesné číslo na manipulanty zde nemáme, ale sdělíme je. Obnovovací náklady jsou zvláštní položka.

Šimůnek: Má Dopravní podnik hl.m. Prahy nějakou úvahu pro situaci, že černí pasažéři se přesunou do povrchové dopravy?

Ing. Dvořák: Celkový počet manipulantů předpokládáme cca 200, což je jeden manipulant v průběhu celé směny na jeden vstup a výstup. Počet manipulantů by se v čase snižoval. Množství revizorů bude zachováno a budou přesunuti do povrchové dopravy.

Ing. Weinert: Průzkum byl prováděn v srpnu, což je poměrně nestandardní měsíc, neboť jsou prázdniny. U jízdenky ultralight mi není jasná cena a určitě bude dražší než papírová jízdenka.

Jan Herzmann, Faktum invenio: Při výzkumu jsme pracovali s několika cílovými skupinami (studenti, důchodci, cizinci, obyvatelé Prahy). Vliv sezóny nepovažujeme za podstatný na vyhodnocení našeho průzkumu.

Ing. Dvořák: Ultralight je dražší než papírová jízdenka, ale má výhodu, že se dá použít opakovaně. Společným zájmem města a Dopravního podniku hl.m. Prahy je využívat všechny formy elektronických médií. Technologie ultralight je na trhu již několik let.

Ing. Pařízek: K míře tarifní nekázně jsem čekal, že se dozvíme více informací. Přejde mi, že problematika bezdomovců v metru, není až tak zásadní, ti spíše cestují povrchovou dopravou. Chtěl bych dostat podrobnější informace k financování turniketů a to i k příjmovým částkám a dále o pohybu černých pasažérů v MHD.

Jakub Sova, Deloitte: Dotazy nalezneme v zápisu z dnešního jednání a následně vypracujeme písemné odpovědi.

Vladimír Svoboda: Jaké bylo zadání studie?

Ing. Dvořák: Srovnání této studie a studie vypracované cca před 3 lety došlo k několika změnám. Jednak došlo k úpravám tarifu. A v minulé studii jsme počítali s větším procentem černých pasažérů než je v této studii, protože jsme vycházeli z jiných zdrojů a nebyl realizován průzkum.

RNDr. Hudeček: Materiál je tendenční a nekompletní. Proč takovouto studii zadal Dopravní podnik a ne ROPID? Jaká byla cena této studie a proč se vytvořila další, když už jedna byla vypracovaná? Nemyslím si, že turnikety snížíte podíl černých pasažérů na nulu, oni budou procházet po dvou, po

třech. Nemyslím, si že v metru je tak zásadní problém s bezdomovci, ale spíše bezpečností jako takovou (např. že tam někdo někoho zmlátil apod.). Na straně č. 5 je finanční přínos DP hl.m. Prahy a města oddělen, proč? Opravdu projde turniketem min. 40 lidí za minutu? Strana 12 ekonomické vyhodnocení, je velmi málo zhodnoceno, požadují dodat informace. Jaká je finanční návratnost projektu?

Ing. Dvořák: Informace o průchodu lidí turnikety jsou reálná data dodaná výrobcem. Taktéž jsou reálné stížnosti cestujících na výskyt bezdomovců v metru a jsme vyzýváni, abychom situaci řešili. Ekonomické výsledky studie mají jasnou návratnost. Studie je manažerské shrnutí pro jednání výboru dopravy a pokud budete mít zájem, budete mít k dispozici veškeré detailní informace týkající se tohoto projektu.

**Návrh usnesení:** Výbor dopravy ZHMP nesouhlasí se záměrem zřízení turniketů v metru.

**Hlasování:** pro: 4                      proti: 0                      zdržel se: 3

**Usnesení nebylo schváleno.**

**Návrh usnesení:** Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí záměr ke zřízení turniketů v metru.

**Hlasování:** pro: 3                      proti: 0                      zdržel se: 4

**Usnesení nebylo schváleno.**

## **Bod 2: Záchytné parkoviště P+R Zličín III**

Materiál představil Ing. Ladislav Pivec, 1. náměstek ředitele TSK hl.m. Prahy (ÚDI). TSK hl.m. Prahy se více jak deset let snaží postavit nové objektové parkoviště P+R Zličín III. Jelikož obě stávající parkoviště jsou v ranních hodinách již kapacitně naplněna, má město opodstatněnou potřebu řešit zkapacitnění P+R v dané lokalitě. Příprava trvá dlouho z následujících důvodů. Existují zde nevypořádané majetkové vztahy. Dalším důvodem je nesouhlasné stanovisko MČ Praha Zličín. V celé oblasti Zličína se postavilo obrovské množství komerčních aktivit, došlo k velkému nárůstu dopravy bez toho, že by se v dané oblasti řešila dopravní infrastruktura. MČ Praha Zličín používá tento argument i v souvislosti s P+R, ačkoliv parkoviště o kapacitě cca 720 parkovacích míst je marginálním zdrojem dopravy. Dalšími důvody jsou stanoviska orgánů města, která by chtěla vystavit P+R a autobusové nádraží maximálně komfortně. S veškerými zásadními připomínkami nejsme schopni se vyrovnat a pokud bychom měli pokračovat a zajišťovat kompletní autobusový terminál a P+R byla by to investice v řádech stovek mil. korun. V další přípravě tedy nemůžeme sami od sebe pokračovat a potřebovali bychom podporu města v tom zda opravdu chystat drahý a kompletní terminál s vazbami na MHD nebo vybudovat standardní objektové P+R, které by samozřejmě neznemožnilo následnou výstavbu přestupního terminálu.

### **Diskuse:**

Ing. Pařízek: Myslím, že správná cesta je vystavět P+R a nezamezit další možnosti výstavby autobusového terminálu.

Miroslav Muzikář, radní MČ Praha – Zličín: Nemáme problém s P+R, ale s tím jak má být postaveno. Projekt řeší pouze parkoviště P+R a neřeší autobusové nádraží. Dále projekt neřeší krátkodobé parkování u autobusového terminálu. Vhodná lokalita pro P+R je i v industriální zóně za Siemensem.

Ing. Marcela Egermajerová, tajemnice komise dopravního a územního rozvoje: V ranních hodinách se tvoří dlouhé kolony vozidel v oblasti a zejména na příjezdu z Chrášťan. Stav autobusového nádraží je nevyhovující.

Ing. Pivec: Garantujeme, že postavíme takovou stavbu, která bude plně funkční. Nemůžeme postavit parkoviště bez příjezdu či návaznosti na pěší trasy.

Ing. Zděradička, ÚRM hl.m. Prahy: Naše stanovisko je podpořeno souhlasem pana radního Noska a je uvedeno v podkladech a vyplývá z něho, že chceme pouze standardní řešení. Současný stav autobusového nádraží je morálně i technicky zastaralý a je za hranicí toho, co by návštěvník Prahy měl vidět po vystoupení z letadla a z pěkného autobusu č. 100. Nejsme proti výstavbě parkoviště P+R, pouze chceme zkvalitnit celé území.

**Návrh usnesení:** Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí informaci ke stavbě objektového parkoviště P+R Zličín III a žádá Radu HMP, aby rozhodla o způsobu řešení dotčeného území.

**Hlasování:** pro: 7 proti: 0 zdržel se: 0

**Usnesení bylo schváleno.**

### **Bod 3:** Plnění smluv s dopravci PID

Materiál uvedl Ing. Drápal, ROPID: Součástí desetiletých smluv, které jsou uzavřeny s DP hl.m. Prahy, Českými drahami a také se všemi dopravci PID jsou uzavřeny podle nového evropského nařízení. Standardy kvality definují celý komplex kvalitativních aspektů které cestující vnímá. Letošní rok je prvním rokem ostrého provozu těchto standardů. Standardy kvality nám umožní sjednotit a zkvalitnit poskytované služby různými dopravci.

#### **Diskuse:**

Ing. Pařízek: Můžete prosím říci, jaká je váhovitost jednotlivých standardů? Byly uloženy nějaké sankce autobusovým dopravcům?

Ing. Drápal: Jednou za dva roky zjišťujeme pomocí dotazníků, jakým hodnotám dávají cestující přednost. Preferována je zejména bezpečnost, čistota vozidel a zastávkových prostor, přesnost provozu. Ohledně sankcí existuje určitý sazebník postihů a udělujeme pokuty ve výši statisíců ročně.

**Návrh usnesení:** Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí informaci o plnění smluv s dopravci PID.

**Hlasování:** pro: 7 proti: 0 zdržel se: 0

**Usnesení bylo schváleno.**

### **Bod 4:** Regionální plán dopravy

Materiál uvedl Ing. Prokel: ROPID: Zásady regionálního plánu dopravy vychází z nově uložené zákonné povinnosti, kterou nám ukládá zákon č.194 o veřejných službách v přepravě cestujících. Předkládaný materiál je spíše úvodem do problematiky s tím, že ve vazbě na rozpočet bude materiál dopracován a v listopadu bychom chtěli předložit jeho konečnou verzi. Dále pan Ing. Drápal okomentoval plány na příští rok v rámci celého PIDu.

**Návrh usnesení:** Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí zásady regionálního plánu PIDu na rok 2012 s výhledem na období až 2016.

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

**Usnesení bylo schváleno.**

**Bod 5:** Zpráva o činnosti Výboru dopravy ZHMP za I. pololetí roku 2011

Hána: V předloženém materiálu je zpracována činnost výboru za I. pololetí letošního roku. Stručně jsme se snažili zpracovat informace kdy a o čem jsme jednali.

**Návrh usnesení:** Výbor dopravy ZHMP schvaluje zprávu o činnosti Výboru dopravy ZHMP za I. pololetí roku 2011 a ukládá předsedovi výboru informovat o činnosti výboru Zastupitelstvo HMP v termínu do 15.9. 2011.

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

**Usnesení bylo schváleno.**

**Bod:** Různé

Hána: Dlouho se diskutuje o bezbariérovosti lanovky na Petřín a i od pana Čipery jsem obdržel žádost, abychom se touto problematikou zabývali. Chtěl bych, abychom požádali TSK hl.m. Prahy a Dopravní podnik hl.m. Prahy o zpracování dokumentace k této problematice a i s ohledem na finanční náročnost dané akce.

Dohnal, Dopravní podnik hl.m. Prahy: Materiál v elementární podobě je zpracován a můžeme vás s ním seznámit.

Hána: Děkuji a materiál bychom zařadili na příští jednání.

Ing. Pařízek: Chtěl bych připomenout červnové jednání Zastupitelstva HMP, kde vznikla určitá diskuze o tom, zdali výborům jsou předkládány veškeré příslušné materiály. Proto bych chtěl, aby se výbor vyjádřil k tomu, aby veškeré materiály nebo jejich sumarizace týkající se dopravy byla předkládána výboru dopravy.

**Návrh usnesení:** Výbor dopravy ZHMP žádá Radu HMP o pravidelné předkládání seznamů předkladů do Zastupitelstva HMP, týkající se oblasti dopravy.

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

**Usnesení bylo schváleno.**

RNDr. Hudeček: Chtěl bych se zeptat, kdo plánoval vjezd na Vítězné náměstí po rekonstrukci tramvajové tratě do Podbavy, že je tam jen jeden jízdní pruh? Za chvíli určitě dostaneme mnoho stížností, že jsou kolony až do Pobaby.

Ing. Pivec: Máme stejný poznatek, nevím kdo to plánoval a situaci řešíme. Domnívám se, že to byl požadavek městské části.

Iva Kotvová, zastupitelka MČ Praha 4: S účinností od 1.9. se noční provoz kamiónů navrací na Jižní spojkou. Toto dopravní opatření bylo představiteli města označeno, jako nejlepší ze špatných opatření. Domnívám se, že je nesystémové, protože Spořilovu ulehčí jen částečně a naopak se přesune jinam. Bylo zmíněno, že situace bude průběžně monitorována. V čem bude spočívat monitoring? Dále bylo přislíbeno, že informace budou zveřejňovány na webových stránkách TSK hl.m. Prahy. Kdy bude monitoring vyhodnocen a zda bude výbor dopravy dále sledovat tuto situaci?

Hána: O dané problematice jednáme s panem starostou či místostarostou pro dopravu. Za Vaše dotazy děkuji, ale byl bych rád, kdybychom za městskou část mohli komunikovat nějak centrálně. Jako výbor se samozřejmě budeme i nadále zabývat touto problematikou a na základě vyhodnocení monitoringu bude navrhován další postup.

Ing. Pivec: Na webových stránkách TSK hl.m. Prahy budou do 30.9. vyvěšeny informace ohledně monitoringu hluku za poslední měsíc. Dále se monitoruje intenzita dopravy, denní i noční provoz včetně sklady dopravního proudu.

Jednání Výboru dopravy ZHMP bylo ukončeno v 16.56 hodin a trvalo 2.56 hod.

Petr Hána  
předseda výboru dopravy

Ing. Věra Šturmová  
ověřovatel zápisu

Ing. Jan Heroudek  
tajemník výboru dopravy