

## Zápis

z jednání Výboru pro dopravu Zastupitelstva hl.m. Prahy konaného 19. 6. 2012 v místnosti č. 430, 4. patro, Mariánské nám. 2.

**Přítomni:** Ing. Jiří Nouza, Ing. Věra Šturmová, Ing. Jiří Pařízek, Radek Lohynský, Ing. Karel Březina, JUDr. Ing. Miloslav Ludvík, MBA, Ing. Jan Heroudek

**Omluveni:** Petr Hána, Aleksandra Udženija, Petr Šimůnek

V 16.30 hod. přítomné přivítal a jednání Výboru pro dopravu ZHMP zahájil předseda Ing. Jiří Nouza.

Na ověřovatele dnešního zápisu byli navrženi Ing. Jiří Pařízek a Ing. Věra Šturmová.

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

Ověřovateli dnešního zápisu byli zvoleni Ing. Jiří Pařízek a Ing. Věra Šturmová.

Schválení zápisu z minulého jednání výboru ze dne 23.5. 2012.

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

Zápis ze dne 23.5. 2012 byl schválen.

### Program dnešního jednání:

1. Příprava výstavby trasy metra D
2. Metropolitní integrovaná doprava
3. Metropolitní páteční linky
4. Postup modernizace železničních tratí v Praze
5. Systémy pro elektronické odbavení cestujících
6. Různé

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

Program dnešního jednání byl schválen.

### Bod 1: Příprava výstavby trasy metra D

Materiál přednesl Ing. David Krása, generální ředitel METROPROJEKT Praha a.s.: V loňském roce jsme připravili pro trasu metra D dokumentaci pro územní rozhodnutí, kterou jsme několikrát prezentovali i na půdě HMP. Za současné situace, kdy nové vedení města akcentuje úspory investičních nákladů, jsme připravili alternativní možnosti vedení trasy metra D.

Ing. Cigánek, Metroprojekt Praha, a.s.: Jedná se o novou trasu metra D, která má délku 10,6 km. A je vedena trasou přes Náměstí Míru, Pankrác přes Nové dvory do Písnice a koncové stanice Depo Písnice. Trasa je vedena přes dopravně nevhodně obslužené území autobusovou dopravou. Na trase musíme jednoznačně respektovat stanici, která umožňuje výstavbu terminálu autobusové dopravy a parkoviště P+R o kapacitě přes 800 automobilů v Písnici, dále u tržnice Sapa parkoviště o kapacitě 400 aut a malý autobusový terminál. V současné době je trasa koncipována jako plně kompatibilní s ostatní sítí metra a principem trasy jsou lehké stavby a lehké vestibuly. Přínosem

tohoto konceptu bude možnost využití stávajícího vozového parku a technického zázemí. Systém však bude otevřený, tedy bude možné jej dobudovávat a dovybavovat podle potřeby. Během tohoto léta bychom měli zpracovat studijní rozbor.

#### **Diskuse:**

Ing. Březina: Jednoznačně podporujeme výstavbu trasy metra D. Chci se zeptat vládnoucí koalice na výrok pana primátora ze dne 28.11. 2011 kdy uvedl, že výstavba metra D je ve fázi snů a musí se zastavit, a zdali se metro začne stavět v roce 2020 budou zde již nové technologie. Mě by tedy zajímalo v jaké kompatibilitě je dnešní představení trasy metra D s uvedenými slovy pana primátora, abych nebyl uváděn v omyl. V případě vybudování trasy metra D, bude v budoucnu možné technologicky přejít na vozy bez řidiče? Původní myšlenka trasy metra D byla ve vytvoření alternativy k trase metra C v oblasti Nuselského mostu, protože víme, že jednoho dne bude muset Nuselský most projít kompletní rekonstrukcí.

Ing. Pařízek: Je zřejmé, že výstavba trasy metra D je prioritou. V schématickém vedení mám pochybnosti v tom, zdali má být trasa D vyznačena ze stanice Pankrác do stanice Nádraží Holešovice, neboť tam se nebude nic měnit, protože jde o stávající trasu metra C.

JUDr. Ludvík: Ještě nedávno se tvrdilo, že hl.m. Praha nemá dostatek finančních prostředků na stavbu metra D a proto bude výstavba realizována formou projektu PPP. Proč nemá alternativní návrh propojení na stávající trasu metra C?

Ing. Krása: Dnešní situace je taková, že plánujeme obsloužit území, které je obsluhováno povrchovou zejména autobusovou dopravou, která v současné době přibližuje cestující na trasu metra C. Je zřejmé, že alternativa s větvením prodlouží intervaly na trase C do Hájų, přičemž však obsluha nového území bude komfortnější pro cestující oproti stávajícímu stavu. V budoucnu bude možné na trase D kdykoliv přejít na obsluhu bez řidiče, dostavět bezpečnostní stěny a s novými vozy bude i možné přejít na zabezpečovací zařízení CBTC. Nebude však možné přejít na možnost horního odběru el. energie.

náměstek Nosek: Jak to vypadá s územním plánem a se zásadami územního rozvoje v souvislosti s přípravou trasy metra D?

Ing. Cigánek: Územní plán v celém rozsahu je v pořádku, kromě úseku spojek. Původní řešení mělo jednu spojku, teď má návrh dvě spojky.

Ing. Nouza: Odhlasovali jsme si, že infrastrukturní stavby jsou výjimkou a že o nich můžeme hlasovat, tedy aspoň my jsme to deklarovali. Vítám, že o trase metra D se znovu začalo diskutovat.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o alternativních možnostech řešení trasy metra D. Výbor pro dopravu ZHMP doporučuje předsedovi Výboru pro dopravu ZHMP, předsedovi Finančního výboru ZHMP a náměstkovi primátora pro dopravu HMP prověřit možnosti alternativního financování trasy metra D. Výbor pro dopravu ZHMP žádá zpracovat analýzu variantních řešení do doby rozhodnutí o konečném postupu, který předpokládáme, že bude v září letošního roku. Výbor pro dopravu ZHMP žádá náměstkovi Územní plán hl.m. Prahy o prověření stavu územně plánovací dokumentace trasy metra D tak, aby mohla být na zářijovém zasedání Výboru pro dopravu ZHMP jedna z variant doporučena k realizaci.

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

**Usnesení bylo schváleno.**

Ing. Březina: Konstatuji, že na politické otázky mi nebylo odpovězeno.

Ing. Nouza: Když jsem mluvil s panem primátorem shodli jsme se, že přípravu a výstavbu trasy metra D budeme podporovat.

## **Bod 2: Metropolitní integrovaná doprava**

Materiál představil Pavel Procházka, ředitel ROPIDu: Přípravená prezentace se týká možnosti sloučení pražské a středočeské dopravy do jediné metropolitní integrované dopravy. PID dnes obsluhuje 307 obcí. Spojením obou organizátorů doprav by se odstranily nežádoucí souběhy na daném území. Tedy na území hl.m. Prahy by bylo možno odstranit stávající neefektivní dublování spojů neintegrované dopravy s MHD. Cestující by mohli využívat jeden jízdní doklad. Inspiraci pro tento model jsme našli v Hamburku. V materiálu je uveden nástin možného harmonogramu rozšiřování PIDu. Na území obou krajů se nachází samostatné systémy odbavení čipovými kartami. Myslíme si, že po sjednocení ekonomických toků by mělo dojít k sjednocení společné dopravní aplikace formou existujících čipových karet. V rámci asociace spolupracujeme i s ostatními organizátory veřejné dopravy v České republice mimo jiné na možnosti zřízení jedné dopravní aplikace. Aby bylo možné dosáhnout uvedených cílů, myslíme si, že by bylo vhodné založit přípravný výbor metropolitní integrované dopravy, kde by se sešli zástupci Prahy, Středočeského kraje, obcí, Ministerstva dopravy ČR a i zástupci ČVUT.

### **Diskuse:**

Ing. Nouza: V posledním měsíci se dramaticky změnila situace ve vztahu k Středočeském kraji. Nová politická reprezentace Středočeského kraje je připravena o dané problematice komunikovat.

Ing. Březina: Myslím si, že tato myšlenka je plně v souladu s tím co prosazujeme již od minulého volebního období napříč politickým spektrem.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o metropolitní integrované dopravě. Výbor pro dopravu ZHMP žádá náměstka primátora pro dopravu HMP o projednání problematiky metropolitní integrované dopravy s náměstkem hejtmanky pro dopravu Středočeského kraje. Výbor pro dopravu ZHMP žádá předsedu Výboru pro dopravu ZHMP ve spolupráci s náměstkem pro dopravu HMP o ustavení pracovní skupiny k projektu metropolitní integrované dopravy a to ve spolupráci se Středočeským krajem. Výbor pro dopravu ZHMP žádá ředitele organizace ROPID o zajištění potřebných podkladů pro činnost uvedené pracovní skupiny.

Ing. Březina: Navrhují doplnit mezi bod 1 a 2 následující: Výbor pro dopravu ZHMP podporuje maximální integraci veřejné dopravy v hl.m. Praze a Středočeském kraji.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o metropolitní integrované dopravě. Výbor pro dopravu ZHMP podporuje maximální integraci veřejné dopravy v hl.m. Praze a Středočeském kraji. Výbor pro dopravu ZHMP žádá náměstka primátora pro dopravu HMP o projednání problematiky metropolitní integrované dopravy s náměstkem pro dopravu hejtmanky Středočeského kraje. Výbor pro dopravu ZHMP žádá předsedu Výboru pro dopravu ZHMP ve spolupráci s náměstkem pro dopravu HMP o ustavení pracovní skupiny k projektu metropolitní integrované dopravy a to ve spolupráci se Středočeským krajem. Výbor pro dopravu ZHMP žádá ředitele organizace ROPID o zajištění potřebných podkladů pro činnost uvedené pracovní skupiny.

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

## **Usnesení nebylo přijato.**

Ing. Nouza: Bylo provedeno orientační hlasování s tím, že se k materiálu vrátíme na zářijovém jednání výboru.

### **Bod 3: Metropolitní páteřní linky**

Ing. Nouza: Před jednáním jsem obdržel připomínky od AUTO\*MATu k podkladům. Výbor v tuto chvíli nebyl programově připraven, aby projednával konkrétní změny. Spíše jde o to, že se zde budeme zabývat optimalizací a organizační změnou. Budu žádat, aby daná problematika byla projednána v Radě HMP.

Materiál představil Pavel Procházka, ředitel ROPIDu: Problematika metropolitních linek v Praze je připravována již delší dobu. Základní myšlenka je do PIDu postupně zapojována od roku 2008, kdy podobným způsobem byla organizována návazná autobusová doprava k metru IV. C v Letňanech. Cílem metropolitní sítě je celo-síťová optimalizace dopravních výkonů a podpora kolejové dopravy. Celo-síťová optimalizace je založená na menším počtu linek, které mají kratší intervaly. Snažili jsme se postihnout dva základní prvky. Realizace některých dlouhodobých požadavků městských částí. A odlehčit centrálním uzlům a centrálním tratím, které jsou dnes na hranici kapacity. U tramvajové dopravy zůstává nezměněno 37 % linek. U ostatních linek dochází k přesměrování linek, tak aby vznikly další dvě páteřní linky, které jsou pak standardně doplněny autobusy či minibusy. Základem autobusové dopravy by měly být páteřní autobusy respektive metropolitní autobusy tzv. metrobusy. Intervaly těchto linek jsou 6-8 minut a budou obsluhovány kloubovými autobusy. V západní Evropě např. Berlín, Hamburk, Mnichov, Stockholm mají s metrobusy dobré zkušenosti.

### **Diskuse:**

Ing. Pařízek: Autobusy jsou nejméně oblíbeným druhem dopravy v rámci MHD, protože mají nejméně preferencí.

Ing. Březina: Podporuji myšlenku páteřních linek a optimalizace dopravy, avšak mám velké výhrady ke konkrétním opatřením uvedených v materiálu.

Ing. Nouza: Základní myšlenku materiálu také podporuji. Konkrétní opatření jsou záležitostí ROPIDu a náměstka pro dopravu HMP a Rady HMP.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o metropolitních páteřních linkách. Výbor pro dopravu ZHMP žádá náměstka primátora pro dopravu o projednání předloženého materiálu na nejbližším jednání Rady HMP, po obdržení připomínek od jednotlivých městských částí.

Z důvodu neusnášitelnosti výboru nebylo provedeno hlasování.

Filler, sdružení AUTO\*MAT: Byli bychom rádi, kdyby i konkrétní opatření výbor pro dopravu projednával. Mrzí mě, že městské části měly na posouzení materiálu pouze 5 dnů.

Wirth, občan MČ Praha 15: Uvedená konkrétní opatření na území MČ Praha 15 považuji za nešťastná a neplní cíle, které zde byly uvedeny.

Ing. Nouza: O dané problematice se s panem náměstkem poradím. Nicméně rozhodnutí v této věci je exekutivní, tudíž si nejsem jist, zdali se názor může ještě změnit. Pokud však od září nastanou

změny, myslím si, že po nějakém časovém úseku dojde k vyhodnocení a materiál zde budeme projednávat.

Ing. Březina: Domnívám se, že pokud budeme problematiku dělit na exekutivní a neexekutivní, nebude výbor pro dopravu mít co projednávat. Naopak jsem přesvědčen o tom, že výbor obdobné záležitosti musí projednávat. V této problematice jde o snížení veřejné dopravy v rozsahu 400 mil. Kč.

#### **Bod 4:** Postup modernizace železničních tratí v Praze

Materiál představil Pavel Procházka, ředitel ROPIDu: Máme rozpracováno několik akcí, které se daří respektive nedaří realizovat, proto bychom byli rádi, kdyby město vyvinulo vyšší aktivitu k tomu, aby bylo dosaženo kýžené modernizace železničního dopravního uzlu v Praze a zejména k výstavbě dalších železničních zastávek. V příloze č.1 předloženého materiálu jsou uvedeny okruhy na které by se město mělo zaměřit při jednání se SŽDC a Ministerstvem dopravy ČR.

Ing. Nouza: Letos bylo mezi hl.m. Praha a Ministerstvem dopravy ČR podepsáno memorandum o dopravě. Chtěl bych deklarovat, že následně vznikají pracovní skupiny k tématům.

#### **Bod 5:** Systémy pro elektronické odbavení cestujících

Materiál představil Ing. Roman Srp, výkonný ředitel Sdružení pro dopravní telematiku: V loňském roce ministr dopravy jmenoval koordinační skupinu pro přípravu standardů elektronického odbavení cestujících ve veřejné dopravě. Cílem projektu je interoperabilita ve veřejné dopravě, tedy schopnost vyměňovat si data bez ohledu na to kdo a kdy je pořídil. V celé republice existuje přibližně 3 mil. karet pro odbavení cestujících a systémy nejsou vzájemně propojitelné. Naším cílem je umožnit cestujícím ve veřejné osobní dopravě cestovat pouze s jedním nosičem dat.

#### **Diskuse:**

Ing. Nouza: Dovoluji si vás přizvat do pracovní skupiny kolem Opencard, která se efektivně zabývá problémy, které nás čekají. Proto oslovím paní radní Ing. Evu Vorlíčkovou, abyste byli zahrnuti do pracovní komise.

Ing. Pařízek: Chtěl bych se zeptat, jak spolupracujete se stávajícími provozovateli karet současného systému?

Ing. Nouza: Mají současní provozovatelé karet snahu podřídit se zmíněným standardům?

Ing. Srp: Stávající dodavatelé technologií jsou členem Sdružení pro dopravní telematiku a na tomto projektu aktivně spolupracují. Hlavní omezení celého procesu spíše spatřuji na straně objednatelů technologií.

Ing. Velichovská: Mám na starost 1. skupinu objednatelů dopravy a uživatelů. Členy skupiny je Česká asociace organizátorů veřejné dopravy již je i ROPID členem. Myslíme si, že cca do půl roku bychom mohli mít na stole odpřipomínkový standard dopravní aplikace ve veřejné dopravě.

RNDr. Jan Kotík, viceprezident Asociace dopravních, spedičních a servisních společností středních Čech: Každý integrovaný dopravní systém vznikal za jiných podmínek a má úplně jiné výchozí podmínky.

Ing. Nouza: Poprosil bych, aby předvedená prezentace byla rozeslána členům výboru.

**Bod 6: Různé**

Ing. Nouza: Poprosil bych, aby byl rozdán kolegům materiál, který se jmenuje Doprava a dopravní infrastruktura na území hl.m. Prahy. Materiál byl vytvořen včera a bude projednáván na příštím jednání Výboru pro dopravu ZHMP.

Ing. Pech, vedoucí oddělení financování dopravy RFD MHMP: Materiál vychází z usnesení Rady HMP č. 850 ze dne 12.6. 2012. a zabývá se přípravou nového operačního období pro čerpání z fondu soudržnosti EU pro období 2014 - 2020 a současně se zabývá možností čerpat ze státního rozpočtu až do roku 2025. Novou podmínkou pro zahrnutí do daného období je skutečnost, aby záměry regionů byly zapracovány do sektorových strategií ČR. Proto Ministerstvo dopravy ČR požádalo hl.m. Prahu o předložení seznamu záměrů o kterých město uvažuje, že v daném období bude financovat. Seznam těchto záměrů byl předložen Radě HMP a ta uložila náměstkovi pro dopravu předložit materiál do výboru pro dopravu ZHMP.

Ing. Křížková, Euromanagers: Předložený podklad bude možné připomínkovat až do září letošního roku.

Jednání Výboru pro dopravu ZHMP bylo ukončeno v 18:24 hodin a trvalo 1.54 hod.

Ing. Jiří Nouza  
předseda výboru pro dopravu

Ing. Jiří Pařízek  
ověřovatel zápisu

Ing. Věra Šturmová  
ověřovatelka zápisu

Ing. Jan Heroudek  
tajemník