



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

Komise Rady hl. m. Prahy pro pěší a bezbariérovost

Zápis z prezenčního jednání Komise Rady hl. m. Prahy pro pěší a bezbariérovost

ze dne 1. 9. 2021

Přítomni:

Předseda komise: Jan Heroudek.

Členové komise: Kristina Ullmannová, David Dohnal, Tomáš Prousek, Jan Krčál, Jaroslav Mach (připojil se v průběhu projednání 1. bodu programu).

Tajemník komise: Karolína Klímová.

Hosté komise: Jaroslav Hájek (ODO MHMP), František Brašna (SONS), Lubomír Mráz (NFOZP), Petr Hazuza (Nadace Charta 77, KB), Petra Syrová (Pěšky městem), Blanka Klimešová (Pěšky městem), Martin Šubrt (ROPID), Aneta E. Maršálová (MČ Praha 13), Jitka Bausteinová (Svaz tělesně postižených v ČR, místní organizace Flora), Václav Lukeš (ODO MHMP), Petr Kadlec (ODO MHMP).

Omluveni: Irena Šestáková, Jan Vaněček, Jan Kapitán

Předseda komise zkonstatoval, že komise je vzhledem k počtu 5 přítomných členů z celkového počtu 9 členů usnášeníšopná.

Hlasování o zápisu z jednání dne 2. 6. 2021: 5 hlasů pro, zápis byl schválen.

Navržený program:

1. Informace o aktuálních opatřeních v oblasti veřejné hromadné dopravy
2. Informace o aktuálních opatřeních v oblasti parkování v zónách placeného stání
3. Informace o podmínkách dotační výzvy HMP na odstraňování bariér pro rok 2022
4. Různé.

Hlasování o navrženém programu: 5 hlasů pro, program byl schválen.

1. Informace o aktuálních opatřeních v oblasti veřejné hromadné dopravy

V průběhu projednávání tohoto bodu se k jednání připojil J. Mach, nadále celkový počet přítomných členů komise 6.

Prezentaci k tématu přednesl M. Šubrt (ROPID), je součástí tohoto zápisu.

P. Syrová: jak se zdražení jízdného projeví na financování PID?

M. Šubrt: Dokud se Praha opět nenaplní turisty, očekáváme navýšení příjmu o cca 50 mil. Kč v roce 2021 a cca 120 mil. Kč v roce 2022. Celkově malý příspěvek jízdného na financování PID ohrožuje plány DPP na obnovu vozového parku a zavádění inovací. Stagnace či dokonce snižování jízdného v Praze v několika minulých letech neumožňuje razantní zdražení tak, aby to mělo pro financování PID reálný význam – ale uvažovali jsme například o tom, že by se roční kupón platil v měsíčních splátkách, což by mohlo umožnit mírné navýšení jeho ceny.

V. Lukeš: Jaká byla reakce na zdražení jízdného ve Středočeském kraji?

M. Šubrt: Zdražení bylo vzhledem k výchozí ceně 20 % (cena jízdného ve Středočeském kraji se navyšuje průběžně) a neměli jinou volbu – musely by se ve velké míře rušit spoje.

P. Hazuza: Je v rámci DPP prostor pro vnitřní úspory?

M. Šubrt: Cena jedné jízdy je cca 16 Kč/osobu – DPP hledá možnosti úspor, kdekoliv je to možné.

J. Krčál: Máte spíše snahu udržet v městské hromadné dopravě stávající počet cestujících nebo spíše navýšit jejich počet?

M. Šubrt: Nebereme-li v potaz aktuální úbytek cestujících díky doznívání efektů covidové pandemie, MHD je na hranici své kapacity (v případě kolejové dopravy je to kapacita tratí, u autobusové dopravy jsou to spíše limity personální).

2. Informace o aktuálních opatřeních v oblasti parkování v zónách placeného stání

Prezentaci přednesl V. Lukeš.

P. Syrová: Strategické dokumenty přijaté hl. městem Prahou nařizují zdražování parkování v uličním prostoru - proč změna tarifu ZPS parkování naopak zlevňuje? HMP nepostupuje v oblasti parkovací politiky ve shodě se svými vlastními strategickými dokumenty.

V. Lukeš: Návrh změn tarifu je výsledkem jednání mezi HMP a městskými částmi. Nelze říci, že jde prvoplánově o zlevnění – např. v důsledku zavedení malých parkovacích oblastí bude využití parkovacího oprávnění územně zúženo. Současně platí, že konkrétní cena parkování je rozhodnutím příslušné městské části, tarif ZPS pouze vymezuje horní hranici.

J. Mach: Nejsem si jist, zda má tato komise mandát k tomu, aby posuzovala tuto problematiku.

K. Klímová: Parkovací politika je jedním z nejsilnějších nástrojů tvorby veřejného prostoru ve městě a tím i k zajištění podmínek rozvoje pěší dopravy. Domnívám se, že z tohoto pohledu je parkovací politika relevantní téma na půdě této komise.

D. Dohnal: Jak bude technicky zajištěno uplatnění systému „kreditů“?

V. Lukeš: Dle návrhu má nárok na „kredit“ ten, kdo je nositelem parkovacího oprávnění rezidenta.

A. Ečeková Maršálová, K. Ullmannová: Počítá se s nějakým zjednodušením nebo zvýšením dostupnosti parkování v ZPS pro pečovatele vč. pečovatelů z „rodiny“?

V. Lukeš: Tato uživatelská skupina je dobře pokryta v rámci stávajícího tarifu, podmínky zůstávají.

L. Mráz: Jestliže se zdraží jízdné v MHD (i výhledově), bylo by nešťastné ponechávat ceny parkování nízké.

P. Syrová: Navrhuje, aby komise přijala usnesení, ve kterém upozorňuje na rozpor mezi přijatými strategickými dokumenty města a navrhovaným ceníkem parkování v tomto znění: „Komise upozorňuje, že navrhované změny ceníku pro zóny placeného stání jsou v rozporu s klíčovými strategickými dokumenty města (vyjmenovat) a studií společnosti Deloitte, které shodně konstatují, že parkování v Praze je levné a je nutné jej zdražit. Navrhuje, aby Rada HMP přehodnotila uvedený návrh ceníku a uvedla jej do souladu se zmíněnými strategickými dokumenty.“

K. Ullmannová je pro obecnější formulaci.

Proběhla diskuse.

J. Heroudek uzavírá diskusi konstatováním, že se Komise shoduje na tom, že parkování je potřeba zdražit a do jejího příštího jednání si všichni nastudují potřebné materiály, na základě kterých Komise vydá usnesení.

Před formulací usnesení komise v této věci budou členům a hostům komise dány k dispozici další podklady (studie společnosti Deloitte, návrh změny tarifu ZPS, PUMP, Klimatický plán Prahy).

3. Informace o podmínkách dotační výzvy HMP na odstraňování bariér pro rok 2022

Informaci přednesl J. Hájek:

- usnesením Rady HMP č. 1698 ze dne 12.7.2021 byl schválen Program podpory v oblasti přístupnosti a odstraňování bariér na území hl. m. Prahy pro rok 2022;
- podmínky pro čerpání, jeho rozsah a výše se v porovnání s rokem 2021 nezměnily;
- výzva vyvěšena od 1.9.2021 do 30.9.2021;
- lhůta pro podání žádostí je od 1.10. 2021 do 30.11.2021;
- alokovaná částka ve výši 2.500,000,- Kč;
- realizovat a čerpat lze do 30.6.2022, a to na způsobilé výdaje za období od 1.1.2021 do 30.6.2022;
- informace lze dohledat na https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/finance/dotace_a_granty/mestske_granty/doprava_a_odstranovani_barier/program_podpory_v_oblasti_pristupnosti_2022.html.

Návrh usnesení komise: Komise bere na vědomí informaci o grantové výzvě pro rok 2022.

Hlasování: 6 hlasů pro, návrh byl schválen.

4. Různé.

K. Klímová:

- pozvánka na workshop ke Strategii aktivní dopravy v Praze, 16. 9. 14-17 hod, CAMP
- pozvánka na Den bez bariér 2021, 17. 9. 8:30 – 13:00, Podnikatelské a inovační centrum HMP

Předpokládaný termín dalšího jednání **6. 10. 2021**, formát dle situace.

Ing. Jan Heroudek

předseda Komise Rady HMP pro pěší a bezbariérovost

Zápis provedla: K. Klímová

Pražská integrovaná doprava

(jízdné, náklady, vývoj)



Jízdné a náklady PID v letech 2000 a 2020

	rok 2000	rok 2020
Cena ročního kupónu	3 800 Kč	3 650 Kč
Studentský měsíční	210 Kč	120 Kč
Průměrný plat v ČR	13 000 Kč	34 000 Kč
Průměrný plat v Praze	17 500 Kč	43 000 Kč
Roční náklady na provoz	9,8 mld. Kč	21,0 mld. Kč
Tržby z jízdného	2,5 mld. Kč	4,0 mld. Kč (3,0 COVID)
Dotace z rozpočtu HMP	7,3 mld. Kč	17,0 mld. Kč
Pokrytí nákladů tržbami	25,5 %	19,0 % (14,3 % COVID)

Jakékoli jiné srovnatelné město na světě má krytí nákladů tržbami z jízdného vyšší než 30 % (Bratislava), většina města však v rozmezí 60-80 %. Aby se Praha opět dostala na pokrytí 25 %, musela by předplatné jízdné zdražovat o cca 10 % každý rok nejméně následujících 10 let. Závazek pokrývat 25 % nákladů PID tržbami z jízdného schválilo ZHMP v rámci projektu P+.



Co se od roku 2000 zavedlo, koupilo, postavilo?

Oproti roku 2000 najezdí ročně metro o 50 % kilometrů více, tramvaje a autobusy o 28 % více, vlaky o 147 % více. V roce 2000 najezdily spoje PID v Praze 153 milionů vozokilometrů, v roce 2019 už 207 milionů vozokilometrů.

Byla postaveny nové úseky metra Nádraží Holešovice – Ládví, Ládví – Letňany, Dejvická – Nemocnice Motol, tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov, Laurová – Radlická, Zelená – Nádraží Podbaba, přes 20 stanic metra získalo bezbariérový přístup, přes 10 stanic nové eskalátory, přes 7 mld. Kč stála obnova metra po povodních 2002.

75 % tramvajové sítě bylo od roku 2007 vybudováno vlastně znovu novou konstrukcí tratí, přes stovku zastávek upraveno na bezbariérové.

Všechny vozy metra, tramvají a autobusů jsou od roku 2000 nové nebo alespoň modernizované. Všechny městské autobusy jsou nízkopodlažní, 50 % tramvají je nízkopodlažních, 25 % vozového parku je vybaveno klimatizací.

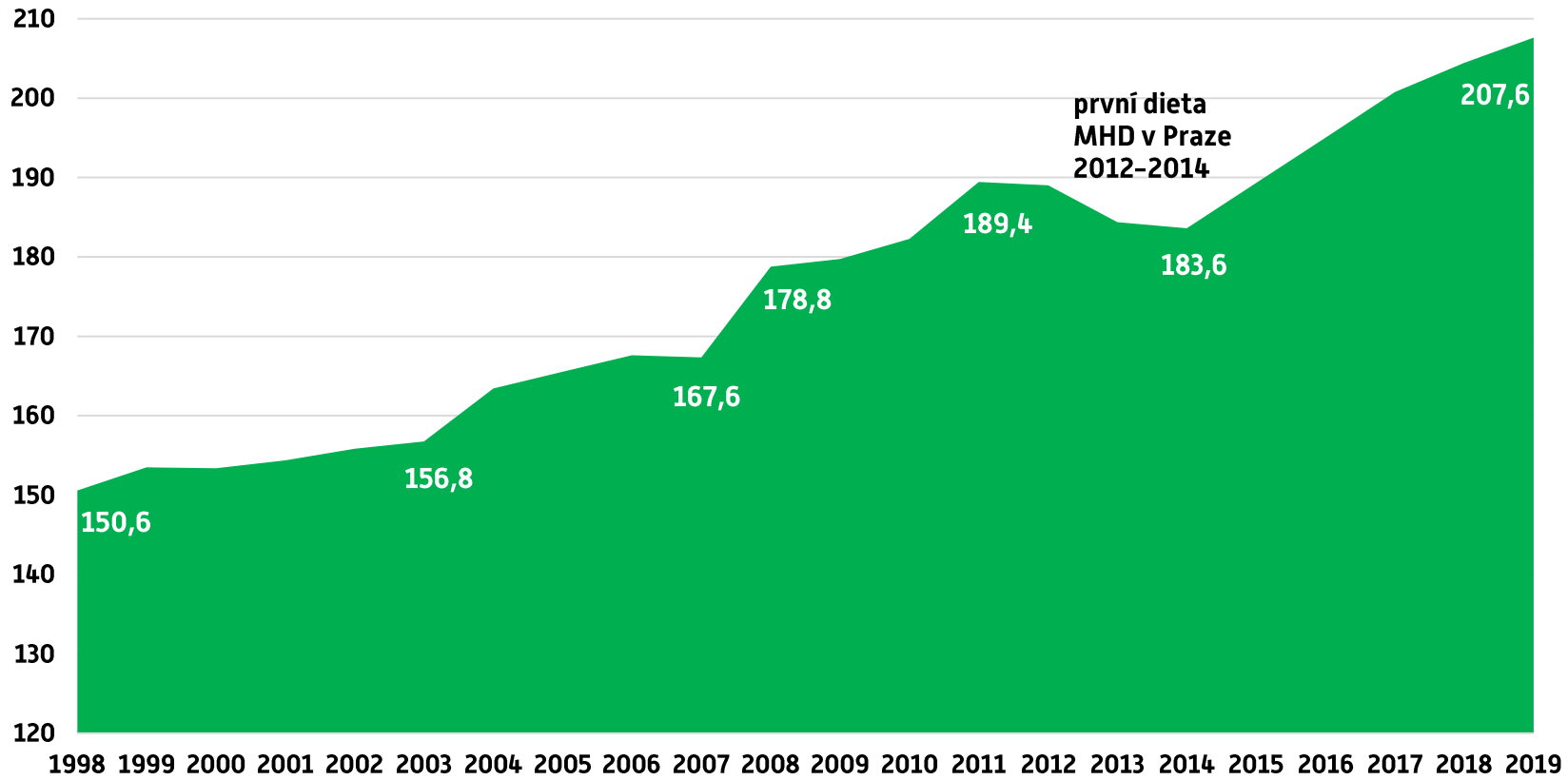
Do PID jsou zapojeny a tedy více dotovány všechny vlakové spoje a také autobusové spoje směrem Kladno, Benešov, Příbram, Mělník apod.

Byť se to neobešlo bez problémů, aktuálně funguje elektronické jízdné i mobilní aplikace na koupi jízdného.



Jak rostla objednávka spojů 2000-2019?

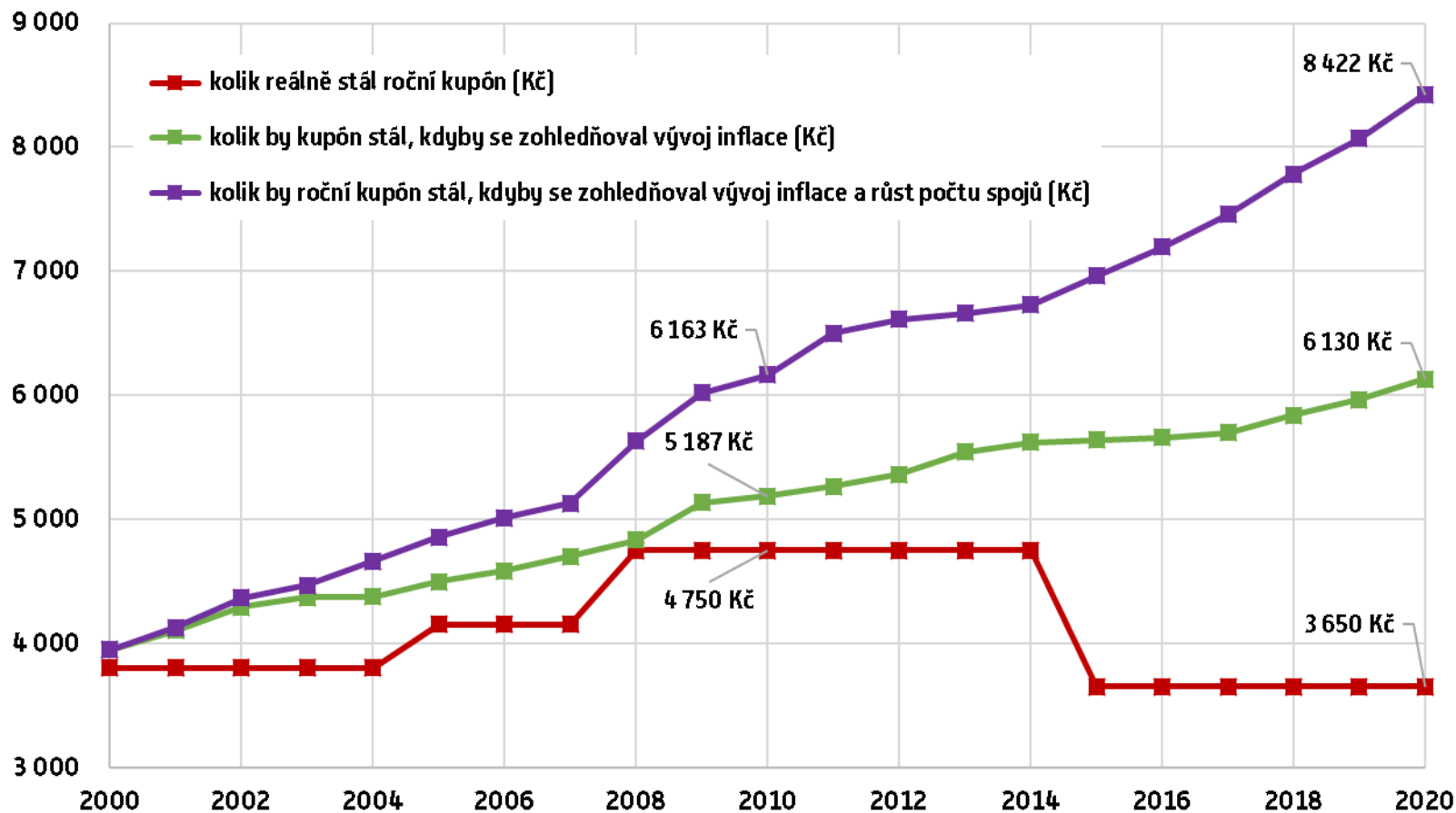
Výkony PID v Praze 1998-2019 - METRO, TRAM, BUS, VLAK
(miliony vozokilometrů/rok)



Celkový růst provozu o více než 35 %.

Jak by měla růst cena jízdného dle tohoto vývoje?

Skutečná cena ročního kupónu na MHD v Praze v letech 2000-2020
a možný vývoj jeho ceny při respektování inflace a růstu počtu spojů (Kč)

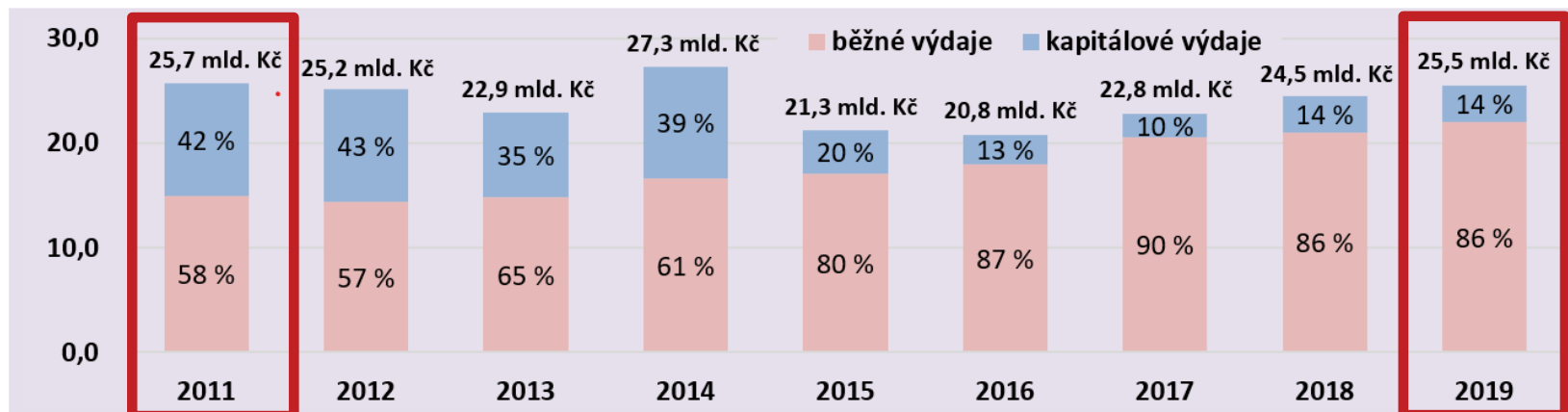


Kumulovaná inflace přesáhla od roku 2000 60 %, ceny energií jsou vyšší 2-3x.

Jaké jsou dopady toho, že se jízdné PID nezdrazuje?

Jelikož na veškerý rozvoj PID za posledních 20 let téměř nijak nepřispívají cestující, musí se všechny prostředky na rozvoj PID vzít v rozpočtu města z jiných kapitol nebo z rezerv, které byly určeny na velké stavby.

Podíl běžných a kapitálových výdajů na dopravu a celkové výdaje na dopravu (mld. Kč)



Zatímco v roce 2011 bylo na běžné výdaje v dopravě (peníze na placení každodenního provozu) vynaloženo 58 % z rozpočtu na dopravu, v roce 2019 to už bylo 86 %.

Na kapitálové výdaje (stavby a tedy investice) před 10 lety zbývalo ročně okolo 10 miliard Kč, nyní už je to jen okolo 3 miliard ročně. Z těchto peněz by se samotné metro D (a už vůbec nic jiného) stavělo 30 let.

A to byla situace PŘED COVIDEM.

Proč zdražoval Středočeský kraj a pak i Praha?

Středočeský kraj má ještě méně prostředků než Praha, která disponuje aktuálně alespoň rezervami v řádu desítek miliard, které měly být určeny na budoucí stavby.

Pokud má Středočeský kraj alespoň přibližně udržet současný standard obsluhy PID, nemá jinou alternativu. Přestože v SČK pokrývají tržby mnohde dokonce přes 50 % (připomínáme, že v Praze 15 %) nákladů, stejně je situace zejména po výpadku příjmů během covid19 vážná.

Ve Středních Čechách šlo o zdražení o cca 25 % u předplatného i jednotlivého jízdného:

4 pásma roční jízdenka ve Středočeském kraji **10 925 Kč !!!**

4 pásma roční jízdenka v Praze **3 650 Kč**

Praha se ale ke zdražení předplatného nepřipojila a jednotlivé jízdné se zdražilo pouze proto, aby bylo pro cestující ze Středočeského kraje nadále možné na jednu jízdenku dojet do Prahy a zde cestovat po Praze a teoreticky se na stejnou jízdenku i vrátit. Pokud by se Praha ke SČK nepřipojila, vlastně by přestal existovat integrovaný systém. Cestující by si museli kupovat vždy jízdenky před Prahou a znovu v Praze.

Původně ze 2 pásma do Prahy a po Praze 46 Kč, nově po společném zdražení 60 Kč, bez zdražení v Praze dvě jízdenky 40+32 Kč=72 Kč.

Děkuji za pozornost

Rád zodpovím vaše dotazy...

Ing. Martin Šubrt (subrt.martin@ropid.cz)

