

## Zápis

z jednání Výboru pro dopravu Zastupitelstva hl.m. Prahy konaného 22.2.2012 v zasedací místnosti Nové Rady, 1. patro, Mariánské nám. 2, Praha 1.

**Přítomni:** Ing. Jiří Nouza, Ing. Věra Šturmová, Ing. Jiří Pařízek, Petr Hána, Aleksandra Udženija, Ing. Jan Heroudek

**Omluveni:** Radek Lohynský, Ing. Karel Březina, Petr Šimůnek, JUDr. Ing. Miloslav Ludvík, MBA

Ve 14.00 hod. přítomné přivítal a jednání Výboru pro dopravu ZHMP zahájil předseda Ing. Jiří Nouza.

Ověřovateli dnešního zápisu byli zvoleni Ing. Věra Šturmová a Petr Hána.

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

Schválení zápisu z minulého jednání výboru ze dne 25.1. 2012.

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

Zápis ze dne 25.1. 2012 byl schválen.

### Program dnešního jednání:

1. Parkovací zóny na území hl.m. Prahy
2. Stará hluková zátěž
3. Záchytná parkoviště P + R
4. ROPID
5. Informace o Dopravním podniku hl.m. Prahy, a.s.
6. Informace o stavu a přípravy tunelového komplexu Blanka
7. Informace o výstavbě prodloužení trasy metra A
8. Různé

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

Program dnešního jednání byl schválen.

### **Bod 1:** Parkovací zóny na území hl.m. Prahy

Prezentaci okomentoval Ing. Libor Šíma, vedoucí oddělení rozvoje a organizace dopravy DOP MHMP. První regulace parkování v Praze s cílem regulovat dopravu do centra města proběhla už v roce 1979, kdy vznikla zóna A. Během 80. let k této zóně přibýly ještě zóny B, C, D, které regulovaly parkování na území tehdejšího obvodu Prahy 1. Už tehdy bylo parkování zpoplatněno tak, že občan s trvalým pobytem v centru města platil 300 Kčs za rok a socialistická organizace platila 5 400 Kčs. Návštěvník, který chtěl přijet do centra města, musel zastavit na veřejných hlídaných parkovištích, které tehdy provozoval svaz invalidů. V roce 1996 byla zavedena zóna v pravobřežní části MČ Praha 1 a to v podobě jak ji známe dnes. Její režim byl však o mnoho přísnější než dnes. Zóna byla rozdělena na tři oblasti. Občané, pokud měli parkovací kartu, měli jí pouze do jedné oblasti. Zóna byla striktně rozdělena na modrou, oranžovou a zelenou zónu. Další rozšíření zóny proběhlo v letech 2007 a 2008 a to rozšíření na MČ Praha 2, 3 a 7. Toto rozšíření

jsme připravovali dlouhých 10 let. V roce 1998 tehdejší Radou zastupitelstva hl.m. Prahy byly schváleny zásady pro zřizování zón placeného stání. Projekt byl schválen jako celoměstský s tím, že Praha se rozhodla provozovat zóny sama. Smíšené zóny byly zavedeny v roce 2011 v MČ Praha 2, 3, a 7. V loňském roce přišly na hl.m. Prahu další žádosti městských částí na rozšíření zón. Pokud město zvolí i nadále stejný princip ZPS, jako doposud, mohly by vzniknout nové oblasti již v letošním roce v MČ Praha 3, 5, 6 a v příštím roce v MČ Praha 11 a 18. V krátké době by mohl být zaveden i sms parking. Avšak existují způsoby, jak stávající systém ZPS modifikovat, příklady jsou uvedeny v prezentaci. Je možné smíšené zóny rozšířit do všech ZPS. Další možností je vznik celopražské oblasti, což by umožnilo komukoliv kdo má trvalý pobyt na území hl.m. Prahy zaparkovat na kterémkoliv místě v hl.m. Praze. Tím by se regulovala především mimopražská vozidla dojíždějící do města, ale neomezovalo by se obyvatele Prahy v parkování. Tato možnost ještě obsahuje podvariantu, kdy je ze systému vymezeno centrum města. Závěrem bych uvedl, že principem ZPS je omezit vjezd automobilů do centra města a omezit pohyb aut v rámci města, ale rozhodně jím není možnost získat co nejvíce finančních prostředků.

### **Diskuse:**

Udženija: Předložené modifikované varianty se mi nezdají koncepční. Občany nejvíce obtěžuje, že vydávání karet je vázáno na trvalý pobyt. V tuto chvíli jinou instituci nemáme, ale právě nad tím bychom se měli zamyslet. Dle mého názoru ZPS má být především pro rezidenty městských částí, aby když přijedou domů, měli kde zaparkovat.

Ing. Štěpán, zastupitel HMP: ZPS jako taková problémy občanů vůbec neřeší, protože lidé potřebují přijet večer domů a zaparkovat. Jediná zásluha ZPS je v tom, že méně lidí jezdí do práce autem. Dalším přínosem ZPS jsou finance. MČ Praha 1 odevzdala Praze za ZPS 81 mil Kč. Na odboru rozpočtu jsem se dotazoval, na co byly tyto peníze vynaloženy.

Ing. Bodenlos, zástupce starosty MČ Praha 4: MČ Praha 4 počítá se zavedením smíšených zón. Domnívám se, že je třeba na celém území Prahy provozovat stejný systém ZPS.

Hána: Na ZPS je třeba se dívat nejen z celopražského významu, ale i mimopražští potřebují jezdit do Prahy a zaparkovat. Děkuji za historické shrnutí ZPS.

Ing. Nouza: Vnímám, že i MČ Praha 4 ovlivňuje zavedení ZPS v okolních městských částech. Souhlasím s tím, abychom se zamysleli nad jiným řešením ve vztahu k trvalému pobytu a vydávání karet do ZPS.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o parkovacích zónách na území hl.m. Prahy a žádá odbor dopravy MHMP o informaci o využití finančních prostředků vybraných z provozu ZPS.

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

**Usnesení bylo schváleno.**

### **Bod 2: Stará hluková zátěž**

Materiál přednesl ředitel TSK hl.m. Prahy, Ing. Dostál: Stará hluková zátěž je rozdělena na dvě hlavní oblasti, na automobilovou a kolejovou dopravu. V roce 2006 jsme získali výjimku pro starou hlukovou zátěž, protože zákon tehdy stanovil nové limity, které jsou přísnější než v EU. Výjimku jsme získali na 10 let, s tím že jsme se za hl.m. Prahu zavázali k opatřením, kterými bychom měli na těchto komunikacích a v tomto období přinést snížení staré hlukové zátěže. Součástí výjimky je i

aktualizace zpracování hlukové mapy, což je výpočtový model, který stanovuje hlukové zatížení jednotlivých komunikací. Podle výpočtového modelu navrhujeme pak jednotlivá opatření. Jelikož ve městě je zdrojů hluku několik, minulá Rada HMP zřídila pozici hlukového koordinátora, který má za úkol koordinovat činnost jednotlivých organizací města.

Ing. Pavla Úlovcová, koordinátorka hlukových opatření, SVM MHMP: Stará hluková zátěž se týká komunikací, které byly zkolaudovány před rokem 2001. Časově omezené povolení hygienické stanice hl.m. Prahy jsme získali v roce 2006, i přesto že TSK hl.m. Prahy žádala v roce 2004, postupně však doplňovala podklady. Součástí žádosti byl harmonogram odstraňování staré hlukové zátěže jehož součástí jsou i navržená organizační a technická opatření. Technická opatření se týkají zejména úpravy povrchů komunikací. Poté na základě doporučení hygienické stanice se přikročí k aplikaci individuálních protihlukových opatření, která se týkají úprav na fasádách obytných budov či výměny oken. Následná realizace konkrétních opatření však naráží na nedostatek finančních prostředků. Odbor SVM MHMP od roku 2009 opakovaně žádá při přípravě rozpočtu o vyčlenění finančních prostředků ve výši 100 mil. Kč na řešení individuálních protihlukových opatření.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o staré hlukové zátěži.

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

**Usnesení bylo schváleno.**

**Bod 3:** Záchytná parkoviště P + R

Materiál okomentoval Ing. Ladislav Pivec, 1. náměstek ředitele TSK hl.m. Prahy (ÚDI). V současné době je provozováno 17 parkovišť ve 14 lokalitách. Na těchto parkovištích se ročně zhruba zachytí milion vozidel, která nepokračují dál do města. Kromě třech parkovišť jsou všechna zbylá parkoviště kolem 9 hodiny dopolední v pracovních dnech plně naplněna. Většina parkovišť je v naší správě a tři parkoviště jsou ve správě Dopravního podniku hl.m. Prahy. Systém není levný a město jej dotuje i přesto, že loni došlo k tarifní úpravě. V současné době se velmi těžko shánějí vhodné prostory pro další parkoviště. Připravujeme zkapacitnění P+R Černý most I. V souvislosti s prodloužením trasy metra A do Motola je v přípravě sdružený autobusový terminál a P+R Veleslavín. Z dlouhodobého horizontu je otázka přípravy P+R spojená s územním plánem.

**Diskuse:**

Hána: Myslím, že by bylo vhodné obdržet také informace o systému K+R.

Udženija: Jsem ráda, že v návaznosti na ZPS byl předložen i tento materiál.

Filler, o.s. Auto\*mat: Ve Vídni mají systém, že parkoviště P+R jsou dofinancována z provozu parkovacích zón.

Ing. Pařízek: S K+R mám pozitivní zkušenost. Mám dotaz, zdali máme vyhodnocený dopad zdražení parkovného na obsazenost těchto parkovišť.

Ing. Pivec: Zvýšení ceny se neprojeví na odlivu zájemců o toto parkování. Jelikož systém K+R je velmi malý systém, nevím zdali by bylo vhodné z tématu provádět samostatný bod. Naše ročenka dopravy za loňský rok obsahuje samostatnou kapitolu K+R, která je velmi kvalitně zpracována a obsahuje veškeré dostupné informace.

Bc. Magdalena Češková, zastupující generální ředitelka DP hl.m. Prahy, a.s: K předloženému

materiálu bych měla následující připomínku. P+R Veveslavín byl připravován jako několikopodlažní objektové parkoviště, ale vzhledem k situaci v hl.m. Praze, bude pouze vybudován povrchový autobusový terminál s tím, že v budoucnu by parkoviště P+R mohlo být vybudováno. Co se týká lokality u Motola, není zde dostatečný prostor pro parkoviště P+R, mimo jiné toto parkoviště není zařazeno v Územním plánu hl.m. Prahy.

Ing. Heroudek: Parkoviště P+R Veveslavín bylo navrženo v rámci stavby metra a bylo by tedy třeba, aby investor našel nějaké náhradní řešení.

Ing. Štěpán, zastupitel HMP: Chtěl bych se zeptat, zdali někdo ví jaké jsou náklady na parkoviště P+R Veveslavín.

Bc. Česková: Odhad na parkovací dům včetně autobusového terminálu je 1,3 mld. Kč.

Ing. Kruml, Dopravní podnik hl.m. Prahy: Terminál se původně měl skládat ze tří pater podzemního parkoviště o kapacitě 600 míst a měla tam být dvě patra autobusového terminálu, tak aby zde mohly být ukončeny veškeré autobusové příměstské i městské linky. Nyní by terminál musel být vybudován mimo metro V.A, protože jej nelze zintegrovat do stavby metra a to z důvodu koncepčnosti žádosti podané do EU. V současné době nemůžeme podaný projekt rozšířit o terminál, který nikdy neměl být součástí metra.

Ing. Nouza: Je potřeba říci, že teď je plánováno náhradní řešení v ceně cca 50 mil. Kč.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o parkovištích P+R a žádá TSK hl.m. Prahy o informaci o možné tarifní úpravě parkovišť P+R.

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

**Usnesení bylo schváleno.**

#### **Bod 4: ROPID**

Materiál přednesl Pavel Procházka, pověřen řízením ROPIDu. Naše organizace byla založena v roce 1993. Mezi základní kompetence naší organizace patří mimo jiné dopravní plánování, ekonomika, smluvní zajištění, dělba tržeb, zajištění jednotného marketingu. Od roku 2009 platí nová evropská legislativa a naše vláda vyjednala přechodné období na roky 2009 – 2019. Mimo vnitřních provozovatelů, kterým je Dopravní podnik hl.m. Prahy, jsme povinni v přechodném období přesoutěžit autobusovou dopravu podle evropských pravidel. V tuto chvíli máme připravenou k přesoutěžení jednu linku PIDu č. 302. V letošním roce se budeme muset i vypořádat se snížením provozní dotace Dopravního podniku o cca 600 mil. Kč. Nyní jsou projednávány možnosti racionalizace dopravních výkonů. Jedním z parametrů bude zjednodušení sítě linek, omezení souběhů a zlepšení produktivity proběhů vozidel. Hl.m. Praha v loňském roce obdržela žádosti o rozšíření systému PID. I nadále bychom se chtěli zabývat propagací a marketingem veřejné dopravy. V loňském roce se podařilo ve spolupráci s ČD zřídit na hlavním nádraží první informační centrum PID. Nyní byl i zpuštěn facebook PIDu. V předloženém materiálu máte také uvedenou aktuální problematiku. Jedním z aktuálních problémů je vztah ke Středočeskému kraji a jejich záměru na vypisování nových výběrových řízení a výpovědích stávajících smluv.

#### **Diskuse:**

Ing. Nouza: Jakým způsobem spolupracuje ROPID s Dopravním podnikem hl.m. Prahy ve věci sjednocení informačního zastávkového systému o dojezdech linek?

Procházka: V loňském roce jsme zahájili společná jednání s tím, že v současné době je systém technicky připraven. Musí však ještě být upraven smluvní vztah se společnostmi, která pro Dopravní podnik hl.m. Prahy data obhospodařuje.

Ing. Pařízek: Myslím, že je třeba se věnovat vztahu se Středočeským krajem, aby nedošlo k následným nedorozuměním a pokračovat na jednáních o spojení organizátorů doprav obou krajů. Dále je třeba se i věnovat snižování rozpočtu zejména s ohledem na dopravu hendikepovaných osob. Velmi doporučuji podpořit činnost pracovní skupiny Praha bezbariérová, v níž dojde dle mých informací k personální změně.

Ing. Nouza: Určitě bych chtěl pokračovat ve spolupráci s Výborem pro dopravu Zastupitelstva Středočeského kraje respektive se Středočeským krajem.

Hána: Pokud by bylo potřeba, jsem připraven pokračovat ve spolupráci s paní předsedkyní Výboru pro dopravu Zastupitelstva Středočeského kraje.

Ing. Nouza: Navrhuji sloučit oba body Dopravního podniku hl.m. Prahy do jednoho bodu.

**Bod 5:** Informace o Dopravním podniku hl.m. Prahy, a.s. a o výstavbě prodloužení trasy metra A

Oba materiály představila Bc. Magdalena Češková, zastupující generální ředitelka DP hl.m. Prahy, a.s.: Představenstvo Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost na svém 2. zasedání dne 6.2. 2012 usnesením číslo 2/2012/8.3 rozhodlo na základě požadavku akcionáře a koaličních dohod o odvolání pověření Ing. Jaroslava Stůje, MBA zastupováním funkce generálního ředitele společnosti. Dále bylo provedeno i několik personálních změn na úrovni středního managementu Dopravního podniku hl. m. Prahy.

Ing. Nouza: Věřím, že situace v Dopravním podniku hl. m. Prahy se v co nejkratší době stabilizuje.

Bc. Češková: K problematice prodloužení metra A jsme požádali IDS, aby vypracovala materiál pro toto jednání.

Ing. Šerák, IDS,a.s.: V podkladech máte uveden stručný popis, technická řešení stavby a několik fotografií ze stavby. V převážné míře je celá trasa vedena jako ražená. Staniční tunely jsou raženy technologií NRTM, traťové tunely jsou prováděny technologií TBM. Na Veleslavíně jsme začali uvažovat o zkapacitnění původního plošného parkoviště P+R. Součástí podkladů je i informace, že probíhá monitoring a měření na všech objektech dotčených ražbou. Pro informaci je i přiložen situační plánec s postupem ražeb TBM, kde je vidět postup razících štítů Tonda a Adéla.

Ing. Nouza: Máme nějakou obavu z plnění časového harmonogramu výstavby?

Bc. Češková: Harmonogram postupu stavby není ohrožen a plánovaný termín koncem roku 2014 bude dodržen.

Hána: Očekával jsem, že u materiálu budou uvedena i čísla o financování.

Ing. Nouza: Ta čísla byla uvedena na minulém jednání výboru a domnívám se, že by bylo vhodné je udávat v materiálech zhruba na každém druhém jednání výboru.

**Bod 6:** Informace o stavu a přípravě tunelového komplexu Blanka

Materiál představil Ing. Jan Beránek, ředitel OMI MHMP: Připravili jsme pro Vás informaci o tunelovém komplexu Blanka, která se však v zásadě neliší od materiálu, který byl předložen na minulém jednání.

Zeman, OMI MHMP: Vlivem nepříznivého počasí a vysokých mrazů bylo nutno přerušit povrchovou stavební činnost. Prováděli se pouze práce na ostění jižní tunelové trouby stavby 9515. Včera bylo v katastru nemovitostí zapsáno vlastnictví objektu na Hradčanské. Je tedy předpoklad, že podchod pod železniční tratí v Praze 6 bude hotov přibližně v září tohoto roku, pokud archeologové tento termín neprodlouží.

#### **Bod 7: Různé**

Ing. Nouza: Uvedené informace (o Dopravním podniku hl.m. Prahy, a.s., o stavu a přípravě tunelového komplexu Blanka a o výstavbě prodloužení trasy metra A) bych chtěl předkládat na každém jednání, tak aby členové výboru měli možnost informovat své kolegy v klubech zastupitelstva.

Jednání Výboru pro dopravu ZHMP bylo ukončeno v 15:39 hodin a trvalo 1.39 hod.

Ing. Jiří Nouza  
předseda výboru pro dopravu

Ing. Věra Šturmová  
ověřovatelka zápisu

Petr Hána  
ověřovatel zápisu

Ing. Jan Heroudek  
tajemník