

Zápis z jednání Výboru dopravy ZHMP, ze dne 6.1. 2011

Zápis

z jednání Výboru dopravy Zastupitelstva hl.m. Prahy konaného 6.1. 2011 v místnosti č. 349, 3. patro, Mariánské nám. 2.

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

Omluveni: Josef Nosek

Ve 14:00 hod. přítomné přivítal a první jednání nového složení Výboru dopravy ZHMP zahájil předseda Petr Hána.

Ověřovatelem dnešního zápisu byla navržena Ing. Věra Šturmová.

Hlasování: pro: 8 proti: 0 zdržel se: 0

Ověřovatelem zápisu byla zvolena Ing. Věra Šturmová.

Program dnešního jednání:

1. Představení ředitelů odborů MHMP a ředitelů organizací města a základní informace o dopravě na území hl.m. Prahy
2. Různé

Hána: Program dnešního prvního jednání má za účel seznámit všechny členy výboru s organizacemi města, které působí v oblasti dopravy. V bodě různém bychom se mimo jiné dohodli, kdo by mohl být místopředsedou našeho výboru.

Hlasování o programu: pro: 8 proti: 0 zdržel se: 0

Program dnešního jednání byl schválen.

Bod 1: Představení ředitelů odborů MHMP a ředitelů organizací města a základní informace o dopravě na území hl.m. Prahy

- Dopravní podnik hl.m. Prahy, a.s.

Materiál přednesl Ing. Martin Dvořák, generální ředitel DP hl.m. Prahy, a.s. 100 % vlastníkem Dopravního podniku hl. m. Prahy je hlavní město Praha. Dopravní podnik hl.m. Prahy má majetkové účasti v několika jiných organizacích a celkem má 10 761 zaměstnanců. Před dvěma lety proběhla v Dopravním podniku hl.m. Prahy transformace, přičemž byl snížen počet pracovních míst a počet zaměstnanců cca o 1600. Rozpočet doznal koncepčně v loňském roce významnou změnu, protože díky nové evropské legislativě jsme s hl.m. Prahou vyjednali desetiletou smlouvu o poskytování veřejných služeb. Na základě této smlouvy jsme definovali nové ceny na 1 vozokilometr, které schvaluje hl.m. Praha prostřednictvím společnosti ROPID. Dopravní podnik hl.m. Prahy již nemá kompetence v oblasti tarifů tzn., že nenavrhujeme cenové změny tarifů. Dopravní podnik hl.m. Prahy řádově ročně přepraví 1,3 mld. osob a jsem rád, že jsme nezaznamenali významné úbytky v počtu přepravených osob. V loňském roce jsme v rámci investic utratili 6,5 mld. Kč. Velká priorita Dopravního podniku hl.m. Prahy je příprava a výstavba trasy metra D. Byl bych rád, pane předsedo, kdyby dopravní výbor např. v horizontu dvou, třech měsíců projednal tuto akci, tak abychom mohli najít širší konsensus filozofie pojmутí trasy metra D.

Diskuse:

Ing. Pařízek: Chtěl bych pochválit Dopravní podnik za to, jak zvládl výluky v Nuselském mostě. Chtěl bych požádat o bližší informace z hlediska outsourcingu. A

dále jsem se chtěl zeptat na investice, jak z hlediska času lze pracovat s jednotlivými dodávkami nových autobusů a tramvají.

Ing. Dvořák: K otázce outsourcingu si myslím, že je to záležitost pro nějaké další jednání výboru. O těch časových možnostech se vedou jednání s městem. My se přikláníme k názoru, že u dodávky autobusů nechceme přesouvat dodávky do budoucích let. V okamžiku, kdy bychom je posunuli, tak musíme navýšit prostředky na rekonstrukce a opravy starších autobusů. U tramvají je finanční náročnost řádově větší a např. rok trvala homologace nové tramvaje.

RNDr. Hudeček: V poslední době jsem se neseťkal s novou tramvají Forcity.

Ing. Dvořák: Tramvaj Škoda 15T Forcity má již naježděné potřebné kilometry a skončila homologační jízdy. Takže teď bude nasazena na linku č.18. Po nutných úpravách tratě bude dále nasazena na linky č. 7 a 19.

Ing. Šenarová: Jedná Dopravní podnik o výstavbě parkovišť P+R?

Hána: Parkoviště P+R částečně souvisí s činností Dopravního podniku, ale podstatnější vliv má územní plánování a TSK hl.m. Prahy. Já předpokládám, že komunikace v organizacích města probíhá.

Ing. Dvořák: Na minulém jednání s panem náměstkem primátora jsme jako jednu z priorit hl.m. Prahy definovali vytváření prstence parkovišť P+R např. i mimo území Prahy.

- Odbor dopravy MHMP (DOP MHMP)

Materiál přednesl Ing. Jan Heroudek. Ve funkci ředitele odboru dopravy jsem od roku 2001. Od roku 2003 jsem byl i pověřen řízením druhého odboru, který zajišťoval samosprávnou činnost v rámci dopravy na MHMP. V roce 2004 pak došlo ke sloučení těchto odborů. Odbor dopravy MHMP má v současné době 8 oddělení. Oddělení sekretariátu kromě běžné agendy včetně podatelny a archivnictví zajišťuje vydávání souhlasů pro vjezd nákladní dopravy nad 3,5 t respektive nad 6 t a

autobusů do centra města respektive do zóny s dopravním omezením pro nákladní automobily a autobusy. Oddělení speciálního stavebního úřadu vydává stavební povolení na tramvaje, metro a hlavní komunikační síť v Praze včetně Pražského okruhu. Oddělení drážního správního úřadu má celostátní působnost. Oddělení dopravního úřadu se zabývá koncesemi v oblasti nákladní a osobní dopravy, schvaluje jízdní řády, eviduje licence a vydává stanoviska ke koncesím. Oddělení taxislužby je zaměřeno především na kontrolu taxislužby, následně pak na evidenci a zkoušky řidičů taxislužby a zkoušky provozovatelů taxislužby v rámci získávání koncesí. Oddělení silničního správního úřadu např. povoluje uzavírky komunikací v Praze či povoluje zvláštní užívání komunikací. Dále povoluje umístění zařízení na komunikace, které nejsou jejich součástí. Dále oddělení má na starosti i řízení o neplatičích povinného ručení. Další dvě oddělení se zabývají samosprávou a jedná se o oddělení rozvoje a organizace dopravy a oddělení financování dopravy. Oddělení rozvoje a organizace dopravy se zásadní měrou podílí na plánování a tvoření předpisů pro zimní údržbu komunikací. Dále oddělení má na starosti agendu opuštěných a nalezených vozidel. Oddělení financování dopravy vykonává servis pro správce kapitoly doprava rozpočtu, podílí se na přípravě podkladů pro zajištění peněz v rámci fondů EU.

Diskuse:

Ing. Pařízek: Co nového z hlediska rozvoje a organizace dopravy v roce 2011 a dále?

Ing. Heroudek: Další rozvoj je dán finančními možnostmi města a zejména i dostavbou komunikační sítě.

Hána: V uvolňování finančních prostředků a ve schvalování Územního plánu bude mít zejména kompetence samospráva.

Ing. Březina: Širší debatu v této věci, bych spíše přesunul na projednávání rozpočtu, které bude tématem příštího jednání Výboru dopravy. V obecné rovině je rozvoj dán koaliční smlouvou Rady HMP. Do strategických priorit rozvoje města např. patří rozvoj metra, tunelového komplexu Blanka a návazných staveb.

- Odbor městského investora MHMP (OMI MHMP)

Materiál přednesl Ing. Jiří Zlatohlávek, vedoucí oddělení inženýrských staveb odboru městského investora MHMP. Nejprve mi dovoluji omluvit ředitele odboru. OMI MHMP se skládá ze šesti oddělení a zajišťuje přípravu a samotnou realizaci staveb hlavních sítí komunikací. Odbor mimo jiné zajišťuje dostavbu severozápadního segmentu městského okruhu, který se skládá z pěti samostatných staveb. Příprava tohoto projektu začala v roce 1998, v roce 2006 nabyly platnost hlavní stavební povolení a v roce 2007 byla zahájena samotná výstavba. Předpokládané náklady na dostavbu těchto pěti staveb jsou 35 mld. Kč, v současné době je proinvestováno cca 18 mld. Kč.

Diskuse:

Ing. Pařízek: Pane předsedo, chtěl bych vás poprosit, až bude schválen investiční plán na rok 2011, zdali by mohl přijít pan ředitel OMI s tím, že by nás informoval o stavu výstavby významných akcí letošního roku popřípadě s návazností na nedokončenost či o neprofincovanost staveb v loňském roce.

Hána: Dotaz souvisí s projednáváním rozpočtu, na toto jednání bude pozván i ředitel OMI MHMP.

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (ROPID)

Materiál přednesl Pavel Procházka. Od 6.2. 2007 jsem pověřen řízením příspěvkové organizace ROPID, která má na starosti organizaci pražské integrované dopravy nejen na území hl.m. Prahy, ale i v přilehlých částech Prahy. Naše organizace byla zřízena 25.11. 1993 a jejím cílem je vybudovat kvalitní integrovaný systém veřejné dopravy, tak aby cestující mohl tuto dopravu využít na jeden jízdní doklad. Z hlediska zákona č.194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících je naším úkolem vypracovat projekt regionální dopravy. V polovině letošního roku bychom chtěli tento střednědobý regionální plán dopravy předložit i Výboru dopravy ZHMP. Další naší činností je vypracovávání ekonomických kalkulací na jednotlivé provozované linky. V systému PID se v současné době pohybuje 11 autobusových, 2 železniční dopravci a další dva dopravci provozující 6 přívozů. Dále zajišťujeme tok tržeb a kontrolujeme tok dotací a tržeb. Další činností je snaha o zajištění jednotného informačního a technického systému v rámci PIDu. Zde je kladen důraz na jednotnost, tak aby cestující v rámci PIDu věděl, že se pohybuje na území, které respektuje určité tarifní podmínky. Ke konci loňského roku se nám podařilo vybavit všechny autobusy externích dopravců systémem sledování GPS tzn. že máme přehled o všech 500 autobusech externích dopravců. Další systém, která rozvíjíme jsou elektronické zastávkové sloupky. Pro hendikepované občany byla zprovozněna

speciální služba na zavolání. V tomto provozu je v současné době 7 mikrobusů bez asistence a dalších 5 mikrobusů s asistencí a služba je funkční nonstop. Závěrem příspěvku bych chtěl požádat pana předsedu výboru, zdali by bylo možné na nějaké další jednání výboru zařadit bod o železniční infrastruktuře na území hl.m. Prahy a přizvat k tomuto jednání zástupce SŽDC.

Diskuse:

Hána: Ano, bod zařadíme na některé z dalších jednání Výboru dopravy.

pan Buriánek, odbory autobusové sekce Dopravního podniku: Nezaznamenali jsme jednání o standardech kvality v autobusové dopravě.

Procházka: Vyhodnocování standardů kvality respektive pilotního projektu bylo projednáváno od poloviny loňského roku s dotčenými útvary Dopravního podniku hl.m. Prahy.

Ing. Dvořák: O čem mluví pan kolega Buriánek, je dohoda z podzimu roku 2009 mezi krizovým štábem, Dopravním podnikem hl.m. Prahy, vedením hl.m. Prahy, ROPIDem a odborovými organizacemi. Při těchto jednáních jsme se všichni zavázali k diskusím a konzultacím na téma standardy kvality.

Ing. Pařízek: Pro rok 2011 dochází k navýšení dopravních výkonů na území hl.m. Prahy a chtěl bych požádat o písemný materiál, který by popsal rozvrstvení dopravních výkonů respektive jaké trakce a o kolik výkonů byly navýšeny.

Hána: Zajímalo by mě, jak se dívá ROPID na myšlenku spojení obdobné organizace, která zajišťuje obdobnou agendu ve Středočeském kraji.

Procházka: Na tuto myšlenku se díváme pozitivně a bylo by to v podstatě vyvrcholení snah o zajišťování jednotného integrovaného systému na území obou krajů po vzoru západních měst (např. Hamburku). Nutnost větší provázanosti se Středočeským krajem se zejména projevuje při společných objednávkách železniční dopravy.

- Technická správa komunikací hl.m. Prahy (TSK hl.m. Prahy)

Materiál přednesl Ing. Luděk Dostál, který je ředitelem od července roku 2003. TSK hl.m. Prahy je příspěvková organizace hl.m. Prahy a má k dnešnímu dni 307 zaměstnanců. Hlavní naší činností je rozvoj, výstavba, správa, údržba a opravy pozemních komunikací a všech jejich součástí včetně pozemků a dalšího nemovitého majetku na území hl.m. Prahy. Další naší činností je konzultační a návrhová činnost při optimalizaci komplexních řešení v dopravě. Což je činnost, která pod nás přišla cca před dvěma lety po sloučení s organizací Ústav dopravního inženýrství. V současné době spravujeme cca 2 300 km vozovek a zhruba 800 Ha chodníků, 600 Ha zelených ploch tzv. silniční zeleně. Ke konci roku 2010 účetní hodnota takto spravovaného majetku činila 59 mld. Kč. Na majetku hlavně vykonáváme zimní a letní údržbu, která představuje cca polovinu finančních prostředků z rozpočtu, které dostáváme na běžnou údržbu. Dále vytváříme stanoviska k veškerým dokumentacím ve správních řízeních, ve kterých je Praha účastníkem. Zajišťujeme pasport komunikací pro hl.m. Prahu či kontrolní vážení vozidel. Financování TSK hl.m. Prahy je zajištěno pomocí přiděleného rozpočtu. Byl bych rád, kdyby Výbor dopravy mohl projednat v budoucnu materiál týkající se pražských mostů, neboť tento materiál byl projednán zhruba před pěti lety. Rada HMP zaujala nějaký postup návrhu opravy pražských mostů, ale ten hlavně z finančních a dopravních důvodů nebyl dodržen.

Diskuse:

RNDr. Hudeček: Chtěl jsem se zeptat k problematice úklidu sněhu. Je možné pro občany Prahy vytvořit internetovou aplikaci, kde by bylo vyznačeno, které chodníky se uklízí a které ne. Já takovou aplikaci neznám.

Ing. Dostál: Zimní údržba je jednou z hlavních činností TSK hl.m. Prahy a na svých internetových stránkách máme jak seznamy, tak i mapy komunikací a chodníků, které jsou udržovány. Tyto seznamy a mapy zpracováváme mimo jiné i pro odbor dopravy MHMP, který následně zpracovává návrh nařízení hl.m. Prahy ke schůdnosti a sjízdnosti chodníků a komunikací. Daná vyhláška je i s mapovými podklady na webových stránkách města. K zimní údržbě bych ještě dodal, že letošní zimní období je extrémní a že jsme za dva měsíce již vyčerpali 300 mil. Kč, což představuje finanční prostředky určené v rozpočtu na 5 měsíců zimní údržby.

Ing. Březina: Byl jsem ve funkci 18 hodin, když jsem svolával pracovní skupinu krizového štábu pro oblast dopravy. Chtěl bych všem zúčastněným poděkovat, protože si myslím, že se nám podařilo letošní kalamitu zvládnout dobře a že město bylo funkční a nenastala žádná krizová situace. Po skončení zimního období, budu chtít řádně celé období vyhodnotit a budu chtít i transparentně zveřejnit veškeré náklady, které nás zimní období stálo. Na webových stránkách města je zveřejněno nařízení č. 18/2010 o vymezení úseků místních komunikací a chodníků, na kterých se nezajišťuje sjízdnost a schůdnost odstraňováním sněhu a náledí i s mapovými podklady.

Ing. Pařízek: Jaký hospodářský výsledek očekáváte za loňský rok?

Ing. Dostál: My hospodaříme s prostředky města, daný rozpočet vyčerpáme a překročit jej nemůžeme, protože prostředky jsou vázané.

- Útvar rozvoje hl.m. Prahy (URM)

Materiál přednesl Ing. Marek Zděradička, vedoucí útvaru infrastruktury URM, který zároveň omluvil ředitele. Naše instituce vznikla v roce 1994 transformací z Útvaru hlavního architekta. Hlavním úkolem URM je dlouhodobá koncepce městského plánování, tedy činnost při tvorbě územně plánovacích dokumentací respektive Územního plánu. Na základě nového stavebního zákona řešíme i nové územně plánovací dokumentace respektive Zásady územního rozvoje což je plán Prahy jako kraje. Dále se také zabýváme tvorbou a pořizování územně plánovacích podkladů zejména územně analytických podkladů. Vedle této činnosti URM zpracovává i strategický plán a jeho aktualizaci.

- Odbor územního plánu MHMP (OUP MHMP)

Materiál přednesla Ing. arch. Jana Blažíčková, vedoucí oddělení pořizovatelů OUP MHMP a zároveň omluvila paní ředitelku z dnešního jednání. Náš odbor vznikl cca před 5 lety a v naší gesci je veškeré pořizování všech územně plánovacích podkladů a územně plánovací dokumentace (územní plán, regulační plány, územní studie, územně analytické podklady, zásady územního rozvoje). Cca před rokem jsme začali pořizovat nový územní plán, který je nyní ve fázi konceptu a je k němu přes 16 tis. připomínek. Úpravy a změny platného Územního plánu probíhají průběžně a podléhají schvalování Zastupitelstva HMP. Dále vydáváme závazná stanoviska pro

všechny druhy územního řízení a územní souhlasy. Vydáváme také stanoviska ke všem žádostem o výjimky ze stavebních uzávěr.

Bod 2: Různé

RNDr. Hudeček: Chci se zeptat zdali náměstek primátora pan Ing. Březina bude chodit na jednání Výboru dopravy ZHMP i když není členem? Domnívám se, že některé koncepční materiály by měly být dimenzovány na delší období než jen 4 roky, tedy po dobu platnosti koaliční smlouvy. Chci se zeptat jak se ostatní díváte na to, kdyby se bývalé UDI hl.m. Prahy spojilo s URM? Toto spojení se mi zdá koncepční.

Ing. Březina: Pokud mi to čas dovolí, tak budu docházet na jednání Výboru dopravy ZHMP. Na otázku bývalého UDI nemám vyhraněný názor, ale zatím jsme řešili a budeme řešit prioritnější záležitosti jako je např. rozpočet hl.m. Prahy v kapitole doprava.

Ing. Pivec: Jedním z výsledků naší činnosti je např. Ročenka dopravy, kterou jsme vám dnes rozdali. Nemyslím si, že v současné době by bylo nutné provádět nějaké významné reorganizační změny.

Ing. Zděradička: Nemohu zde teď mluvit za pana ředitele, ale osobně si myslím, že bývalé UDI mohlo zůstat samostatnou organizací. Nicméně i přes uvedené změny probíhá velmi úzká a kvalitní spolupráce s UDI, které je nyní pod TSK hl.m. Prahy.

Hána: Nyní zde mám několik organizačních věcí. Na dalším jednání Zastupitelstva HMP bych měl navrhnout místopředsedu a tajemníka našeho výboru. Navrhuji na post místopředsedy pana Mgr. Lukáše Kauckého a Ing. Jiřího Pařízka. Jako tajemníka výboru bych navrhoval Ing. Jana Heroudka.

Hlasování: pro: 6 proti: 0 zdržel se: 1

Návrh byl schválen.

Ing. Michaela Valentová: Chtěla bych členy Výboru dopravy ZHMP pozvat na exkurzi, kterou pořádáme s Ústavem pro ekopolitiku na téma car-sharingu v Německu. Car-sharing je sdílení vozidel a je hodně rozšířen v západních metropolích.

Hána: Děkujeme. Vážení členové výboru, pokud máte jakékoliv náměty na jednání našeho výboru zašlete je prosím emailem mně či panu Ing. Heroudkovi. Příští jednání bude 3.2. 2011 a budeme se zabývat návrhem rozpočtu hl.m. Prahy v kapitole doprava.

Závěrem jednání vystoupila Ing. Šenarová, předsedkyně o.s. Za naši budoucnost.

Petr Hána

předseda výboru dopravy

Ing. Věra Šturmová

ověřovatel zápisu

Ing. Jan Heroudek