

Řídící rada nového společného IDS Prahy a Středočeského kraje**ZÁPIS Z 8. SPOLEČNÉHO JEDNÁNÍ**

29. května 2017, Magistrátu HMP, Mariánské náměstí 2, Praha 1

Přítomni (SK): Ing. Věra Kovářová, Mgr. Ivan Cinka, Ing. Jarmila Jenčíková, MBA, Pavel Procházka, Ing. Martin Jareš, Ph.D., Ing. Martin Švarc, Mgr. Luděk Kudláček

Přítomni (HMP): Petr Dolínek, prof. Ing. Eva Kislingerová, CSc., RNDr. Jana Plamínková, Ing. Martin Jacura, Ph.D., Ing. et Ing. Petr Tomčík, Ing. Miroslava Staňková

Omluveni: Ing. František Petrtýl, Ing. Věslav Michalik, CSc., Ing. Gabriel Kovács, Ing. Jaroslav Růžička, Ing. Patrik Macho, Mgr. Petra Kolínská, Ing. Jarmila Bendová,

Hosté: Ing. Jiří Vyčítal, Michal Fišer, MBA, Ing. Martin Procházka, Ing. Vojtěch Novotný, Bc. Čeněk Malěř

Ověřovatelé zápisu: Ing. et Ing. Petr Tomčík, Pavel Procházka

Jednání zahájil náměstek Dolínek. Zápis ze 7. společného jednání byl řádně ověřen Ing. et Ing. Petrem Tomčíkem a Pavlem Procházkou. Ověřovateli zápisu z 8. společného zasedání byli určeni Ing. et Ing. Petr Tomčík a Pavel Procházka.

Náměstek Dolínek vyzval k doplnění programu. Ing. Kislingerová navrhla vypuštění bodu č. 3 Smlouva o spolupráci na přípravě a rozvoji společného integrovaného dopravního systému hlavního města Prahy a Středočeského kraje (*dále jen „Smlouva o spolupráci“*) z důvodu neprojednání v klubu. Nám. Dolínek doplnil, že Řídící rada je odbornou rovinou, projednání v klubech a Radě města následuje až po Řídící radě, proto požádal o ponechání tohoto bodu v programu jednání.

1) Multikanálový odbavovací systém (MOS) - představení projektu

Náměstek Dolínek zdůraznil, že vybudováním MOS budeme připraveni na jednotný systém odbavení pro Prahu a Středočeský kraj, kde je potenciál 2,6 mil. cestujících, buduje se přesah do dalších krajů, zde může být potenciál až pro 10 milionů cestujících – vytváří se otevřený systém i pro návštěvníky. MOS nesmí být přizpůsoben pouze mentalitě Pražana, ale Evropana. Operátor ICT (OICT) je 100% vlastněn HMP.

Projekt MOS představil předseda představenstva OICT Michal Fišer, kdy cílem zavedení moderního odbavovacího systému je zvýšit komfort pro cestující. Systém přechází z off-linového systému do on-linového s centralizovanou architekturou, zachovává současné způsoby odbavení přidáním nového – elektronického a je otevřen pro budoucí technologie. Dále zachovává obvyklá kontaktní místa, cestující může přijít na kontaktní místa (zejména pro starší generace) a získat zde celé spektrum jízdenek. OICT je dodavatelem systému a vybraných činností (IT řešení). Finální rozhodnutí o poskytování asistenčních služeb pro cestující závisí na rozhodnutí obou krajů a jejich organizátorů (ROPID a IDSK) na základě smluvních závazků.

Ing. Jenčíková zdůraznila, že Středočeský kraj usiluje o systém paralelní - zasmluvnění mezi operátorem a oběma organizátory na stejné, rovnoprávné úrovni. V tomto smyslu je nutné upravit i Smlouvu o spolupráci, kde se navrhuje v odstavci II Účel a předmět smlouvy, v bodě 3 větu: „V

dopravně inženýrské a ekonomické oblasti jsou činnosti organizátorů rozdělené dle souborů linek tak, že ROPID zajišťuje uvedené činnosti u městských a příměstských linek a IDSK u regionálních linek.“ nahradit větou: „V dopravně inženýrské a ekonomické oblasti jsou činnosti organizátorů rozdělené dle souborů linek tak, že ROPID zajišťuje uvedené činnosti u městských na území hl. m. Prahy a u příměstských a regionálních linek pak činnosti zajišťují IDSK a ROPID podle dopravně a ekonomicky provázaných souborů linek.“ Tato úprava vede k rovnooprávnějším rozdělení linek na území Středočeského kraje. Ing. Tomčík potvrdil, že tato změna je možná, umožní vzájemnou dohodu mezi organizátory.

M. Fišer představil rámcové zhodnocení přínosů a nákladů zavedením MOS. MOS odstraní duplicity mezi současnými systémy, sníží náklady na SMS jízdenky, umožní úsporu (sdílení 1 systému dvěma objednateli), snížení nákladů na manipulaci s hotovostí - částečný přesun prodeje jízdného z tradičních na nízkonákladové kanály (mobilní aplikace a eShop). Odborný odhad úspor je 40-50 mil. Kč. V nákladových položkách se jedná o přímé náklady MOS (OICT) – s dobou odpisů na 6 let, provozní náklady OICT – podpora systému hardware/software (robustní systém omezující výpadky, distribuční místa, call-centrum, atp.). Reálně první 2 roky by se roční platba OICT měla pohybovat do 50 mil. Kč., postupně by měly náklady klesat do úrovně 30-35 mil/rok.

Ing. Kislingerová požádala o vysvětlení položky 100 mil., jež by měla stát obnova odbavovacího zařízení. P. Procházka vysvětlil, že tyto náklady by dopravci musely investovat v každém případě, neboť musí obnovovat svá odbavovací zařízení ve vozidlech – částka proto přímo nesouvisí se zavedením MOS. Ing. Staňková vysvětlila, že celkové náklady na MOS budou mezi oba kraje rozděleny na základě množství objednávaných km: HMP bude tedy hradit přibližně 3/4 nákladů projektu, SK 1/4 nákladů. Ing. Jenčíková požádala o garanci, že celkové náklady MOS nepřesáhnou 50 mil. Kč. M. Fišer sdělil, že se v současnosti nelze náklady přesně kvantifikovat, protože musí proběhnout výběrová řízení, která mohou cenu ovlivnit, u personálního zajištění se také jedná o odborný odhad. Ing. Kislingerová požádala o podrobnější kalkulaci MOS nutnou pro sestavování rozpočtu HMP.

M. Fišer oznámil, že v případě hladkého průběhu harmonogramu (schválení tisku Radami, smlouvy s organizátory), lze započít s výběrovými řízeními tak, aby 1. fáze projektu mohla být do pilotního provozu spuštěna od 1. 4. 2018 – do ostrého provozu by byly uvedeny základní funkcionality. Z důvodu zasmluvnění na území HMP by mobilní aplikace šla nasadit alespoň na území Středočeského kraje (v Praze zasmluvněno do srpna 2018).

Ing. Tomčík projednávání bodu zakončil a požádal o vypracování rozkladu nákladů, které budou součástí tisku do RHMP. Smlouvy budou následně projednány zastupitelstvy obou krajů. Ing. Jenčíková oznámila, že smlouvy musí být nejprve projednány kontrolním, finančním a dopravním výborem, poté může být představena v Radě kraje a na zasedání zastupitelstva (předpoklad září 2017).

2) Prezentace smluvního zajištění fungování MOS

Ing. Tomčík oznámil, že se jedná o:

1. Smlouvu o spolupráci na přípravě a rozvoji společného integrovaného dopravního systému hlavního města Prahy a Středočeského kraje.
2. separátní smlouvy mezi OICT a jednotlivými organizátory
- 3) Smlouva o spolupráci na přípravě a rozvoji společného integrovaného dopravního systému hlavního města Prahy a Středočeského kraje

Ing. Tomčík shrnul, že připomínky byly projednány v rámci bodu 1) Multikanálový odbavovací systém (MOS) - představení projektu s tím, že připomínka Středočeského kraje k textu smlouvy bude zpracována dle citovaného návrhu.

4) Smluvní zajištění PID

Ing. Tomčík podal ústní informaci, kdy právní posouzení prodloužení smluv s dopravci v současné době zpracovává AK Telecký s ohledem na stanovené dopravně a ekonomicky provázané svazky linek. P. Procházka sdělil, že Odbor dopravy Středočeského kraje připravuje tisk do Rady kraje se záměrem na vypsání veřejné zakázky na zpracování analýzy k soutěžím autobusové i železniční

dopravy. Po schválení záměru bude vypsána veřejná zakázka na zpracování analýzy a její výsledky budou předloženy Radě kraje i Řídící radě. Ing. Staňková zdůraznila komplikovanost soutěží na území Středočeského kraje účastí mnoha středočeských obcí.

5) OPD 2

Ing. Tomčík představil dopis ministra dopravy na Evropskou komisi (rozeslán jako podklad k tomuto bodu). Evropská komise se s ČR domluvila na principech čerpání z programu OPD 2. Otázka přímého zadání bude možná na 10 let. V případě vyjádření a podání relevantního zájmu jiným dopravcem bude smlouva na přímé zadání uzavřena pouze na 5 let. Notifikace bude nutná čtyřměsíční - notifikace s poznámkou přímého zadání konkrétního dopravce. Ing. Jenčíková požádala, aby ministerstvo představilo právně závaznější specifikaci než je pouhý dopis, neboť prozatím Ministerstvo dopravy i Ministerstvo pro místní rozvoj žádaly soutěžit vše. Ing. Tomčík popsal, že výzva k podávání žádostí na OPD 2 bude kontinuální s alokací 7 mld. Kč, s možností budoucího navýšení až na 17 mld. Kč s tím, že výše krytí by byla 85 %. Jsou připraveny konkrétní projekty na elektrickou trakci (projekt Benešov – Praha – Milovice) a na dieslovou trakci (Praha – Kladno).

6) Integrace železnice

Ing. Tomčík popsal objednávku na rok 2018 - jedná se o 10 opatření na zkvalitnění stávající dopravy – přeplněných spojů (zdvojování souprav, prodloužení dopravních špiček, atp.). Ve Středočeském kraji byla objednávka již schválena ve výboru pro dopravu a následně v Radě kraje ve výši 70 mil. V Praze se připravuje tisk do RHMP – návrh o navýšení o 19,5 mil. P. Procházka požádal o podporu v RHMP. U dopravce KŽC Doprava dochází k posílení v rámci turistického boomu o víkendech, přičemž převážnou část financuje Středočeský kraj, část Praha a část Jihočeský kraj.

Ing. Tomčík shrnul zapojení rychlíkového segmentu do PID díky čtyřstranné dohodě mezi Prahou, Středočeským kraje, MD a ČD. Ing. Staňková doplnila, že dofinancování 4,5 mil. bude rozpočtovou úpravou za nedočerpané kompenzace.

Ing. Tomčík objasnil smluvní závazky k lince S34 (dopravce KŽC Doprava), kdy se po 5 letech předpokládá obnova vozového parku nasazením 1 nového nízkopodlažního vozidla. Z hlediska efektivněji vynaložených nákladů se však doporučuje vyměnit rovnou obě nasazená vozidla za nové komfortní vozy. Šlo by o nárůst kompenzace o cca 10 mil. ročně. Ing. Staňková konkretizovala celkovou bilanci pořízení nových vozidel od GVD 2018/2019 s tím, že je třeba politické rozhodnutí ve věci přímého zadání. Jedná se o jednoho z malých dopravců, jehož rozvoj současná i chystaná legislativa podporuje právě možností přímého zadání – smlouva je tudíž slučitelná se všemi právními předpisy regulujícími železniční dopravu.

7) Integrovaných projekty:

- a. Aktuální stav
- b. Předpoklad postupu integrace v roce 2018

P. Procházka označil za nejzásadnější pro tento rok přípravu integrace Kladenska, která by měla být spuštěna k 20.8.2017 (mimo hlavní tah Praha - Slaný kvůli technické nepřipravenosti dopravce ČSAD Slaný).

K 1.10.2017 se chystá oblast Kouřimska (Sázava - Kouřim - Kolín) spolu s integrací osobních vlaků v úseku Pečky – Kolín a rychlíkovým segmentem dopravy v úseku Praha – Kolín.

Ke shodnému termínu se připravuje integrace oblasti Mělník/Všetaty a železničních tratí vedoucích do Mladé Boleslavi včetně rychlíkového segmentu.

Na přelom roku se připravuje oblast Nymbursko III navazující na projekt Nymbursko II spuštěný v březnu 2017.

Pro první pololetí příštího roku se jeví jako zásadní projekty Berounsko/Hořovicko a Příbramsko včetně osobní a rychlíkové železniční dopravy Praha - Beroun - Kařez a relace Praha - Zdice - Příbram. Vstupní jednání s městem Příbram již proběhlo, 12.6.2017 proběhne prezentace na radě města za účasti ředitelů ROPID a IDSK.

Hlavní město Praha bylo požádáno o podporu finančního krytí dojezdového pásma na relaci Příbram - Praha, které je z hlediska autobusové dopravy poslední významnou dojezdovou relací na území HMP;

ostatní již budou z tohoto hlediska kilometricky méně významné (Černý Most, Zličín). Zapojení do IDS tak mj. umožní HMP aktivně ovlivnit umístění konečných zastávek na území HMP (zejména vymístění příměstských autobusů z terminálu Na Knížecí). Strategií je pokračovat pokud možno s předstihem v integraci železnice.

Ing. Tomčík potvrdil, že podporou integrace Příbramska se dle dosavadních zkušeností mohou do atraktivnější integrované veřejné dopravy přilákat noví cestující, což může mít přínos úbytku několika set vozidel na ul. Strakonická – přímý přínos pro dopravu v Praze.

Mgr. Cinka požádal o upřesnění o integraci relace Praha - Slaný. P. Procházka uvedl, že není bohužel možná dříve, než bude plně funkční odbavovací zařízení, což je nejpozději po spuštění projektu MOS.

8) Mzdy řidičů, narovnáání benefitů

Ing. Tomčík shrnul aktuální stav, kdy vláda ČR uvolnila finanční prostředky ve výši 50% oprávněných nákladů. Na dorovnání druhé poloviny těchto financí – 20 mil. Kč – se bude připravovat tisk do RHMP. Rada Středočeského kraje již uvolnila 124 mil. na tuto problematiku. Ing. Tomčík dodal, že k požadovaným benefitům pro dopravce se prozatím staví spíše negativně.

9) Standard zastávek PID

Ing. Tomčík představil tvůrce Standardů zastávek PID Ing. Vojtěcha Novotného, který v následné prezentaci představil strukturu Standardu zastávek PID jako „design manuálu“ zastávek a přestupních bodů, jež vznikl ve spolupráci pracovní skupiny ROPID, IDSK, RFD MHMP, IPR Praha a ČVUT Fakulta dopravní - Ústav dopravních systémů. Standard zastávek PID byl následně připomínkovan jednotlivými odbory MHMP, Středočeským krajem, ŘSD, SŽDC a dalšími zájmovými organizacemi (zastupující vozíčkáře, nevidomé, atp.). Souhrnná zpráva o vypořádání připomínek bude přílohou příslušného schvalovacího tisku do RHMP. Standard zastávek bude předložen i do orgánů Středočeského kraje s doporučením k jeho využívání nejen na projektech krajských organizací, ale i na jednotlivých projektech středočeských měst a obcí.

P. Procházka také poděkoval za vznik Standardu, kdy v rámci projektů ITI se budou mnohé zastávky upravovat; předpokládá se předložení Standardu na středočeský Výbor pro dopravu na jeho červnové zasedání.

10) Různé

Bez připomínek.

11) Další termín a místo zasedání Řídící rady

Z důvodů dokončení analýzy smluvního zajištění PID na konci června se jeví jako účelné svolat následující zasedání Řídící rady spol. IDS na přelom července a srpna 2017 na Krajský úřad Středočeského kraje.

Podpisy ověřovatelů zápisu:

Ing. et Ing. Petr Tomčík

Pavel Procházka

Zapsal: Mgr. Luděk Kudláček, IDSK