



**Jednání pracovní skupiny ŘV ITI PMO – Terminály veřejné dopravy  
Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy  
9. května 2017, 14:00**

Na úvod všechny přítomné přivítala manažerka ITI Kristina Kleinwächterová, nastínila program jednání a představila přizvané odborníky na dopravu. Poté byl stručně představen obecně nástroj ITI, jeho základní principy, území Pražské metropolitní oblasti a celkový průběh procesu schvalování projektů předložených do ITI. K výzvě č. 3 – *Výstavba a modernizace terminálů veřejné dopravy v zázemí Prahy* konkrétně pak bylo uvedeno, že vyjádření Řídicího výboru (ŘV), které je povinnou přílohou projektové žádosti, bude vydáno pravděpodobně začátkem či nejpozději v průběhu července. Dále byly představeny hodnoty alokace pro opatření 1.1.1 Strategie ITI – *Výstavba a modernizace terminálů veřejné dopravy a systémů pro přestup na veřejnou dopravu v zázemí Prahy*, celkem je na opatření alokováno (708 mil. Kč příspěvek Unie) a v období 2017-2019 by mělo být vyčerpáno cca 287 mil. Kč příspěvek Unie. V rámci úvodního shrnutí bylo uvedeno, že milník pro rok 2018, který je stanoven na 7 terminálů, pravděpodobně nebude dosažen, nicméně počet 5 terminálů předložených do výzvy nositele č. 3 je naopak vyšší, než bylo očekáváno a tudíž by naplnění celkové hodnoty plánované dle strategie ve výsledku neměl být problém dosáhnout. Úspěšnost prozatímního naplňování plánovaných hodnot dalších indikátorů (počet vytvořených parkovacích míst, počet parkovacích míst pro jízdní kola, počet osob přepravených veřejnou dopravou) zatím nejde relevantně zhodnotit.

Následně byly představeny projekty předložené do výzvy nositele č. 3. Celková hodnota jejich způsobilých výdajů (CZV) je cca 212 mil. Kč, celkový počet vytvořených parkovacích míst 173, celkový počet míst pro jízdní kola 169. Počet osob přepravených veřejnou dopravou by měl dle očekávání díky předkládaným projektům vzrůst o necelých 10 %.

V dalším průběhu jednání tematický koordinátor pro dopravu Patrik Macho představil postupně každý předložený projektový záměr, načež vždy navazovala diskuze o daném projektovém záměru s odborníky a zástupci žadatele.

První představený projekt plánuje uskutečnit město Sázava. Po představení hlavních plánovaných aktivit bylo diskutováno téma stání pro kola. V současné době je plánováno vytvořit 12 míst pro jízdní kola, pro víc momentálně nemá obec v místě terminálu pozemky. Navíc v současné době není o cyklo dopravu ve městě velký zájem, což ale může být právě i nedostatečnou infrastrukturou pro cyklistiku. Proto jde v současně plánované podobě i o zkušební provoz s tím, že se využití nových cykloboxů bude sledovat a v případě významného zájmu může být počet stání pro jízdní kola do budoucna navýšen za předpokladu získání vhodných pozemků od ČD. Parkování pro kola bude hlídáno kamerovým systémem, což by měl být motivační faktor pro občany, aby se nebáli zde svá jízdní kola nechávat. Kamerový systém nicméně nespadá do předkládaného projektu.

Dále bylo žadateli doporučeno vytvoření alespoň 1-2 parkovacích míst K+R přímo před nádražní budovou, což může zvýšit uživatelskou přístupnost terminálu. Zástupce žadatele uvedl, že toto doporučení bude reflektovat.

Dalším představeným je projektový záměr města Nový Knín, který byl podán i jako individuální projekt, nicméně nakonec ho žadatelé pro individuální výzvu nestihli finalizovat. V současnosti je v místě



několik autobusových zastávek, nicméně o terminál se fyzicky nejedná, celý prostor funguje „organicky“. Václav Novotný se pozastavil nad tím, že v rámci projektu jsou plánována tři stání pro autobusy přímo na náměstí, což je dle něj z urbanistického hlediska poněkud nešťastné. Nicméně dodal, že z odborného dopravně-technického hlediska je projekt v pořádku. Pro účely stání pro jízdní kola bylo žadateli doporučeno využít stojany ve tvaru „obráceného U“.

Dalším předloženým projektem je projekt města Řevnic. I tento projekt již neúspěšně žádal o dotaci v individuální výzvě, nicméně neprošel kvůli administrativním chybám při vyplňování žádosti. Součástí projektu bude vybetonování plochy, na které se již v současnosti parkuje spíše „nadivoko“. V rámci této plochy sem bude sjíždět i několik autobusových linek, které v současnosti mají zastávky na různých místech. V rámci diskuze o parkování zazněl dotaz zástupce žadatele, zda a kdy se budou otvírat další výzvy pro případné budování dalšího parkování, což je v Řevnicích významný problém. Kristina Kleinwächterová uvedla, že výzva přímo na parkoviště P+R bude vyhlášena v průběhu srpna letošního roku. Následně by ještě s velkou pravděpodobností měla být vyhlášena další výzva na Terminály a P+R v příštím roce se zhruba stejnou hodnotou alokace, tedy třetinou celkové alokace na opatření. Konkrétnější datum nyní nelze uvést. Václav Novotný v rámci diskuze uvedl tři upozornění ohledně plánování parkování – je potřeba dát pozor na návaznost na úpravy železnice (např. podchody); myslet i na příjezdové trasy na parkoviště (aby příliš nezasahovaly do rezidenčních zón); zatřetí je vhodné co nejvíce podporovat cyklo infrastrukturu. V návaznosti na zmínku o cyklo infrastruktuře zástupce žadatele zmiňuje, že by bylo v rámci podpory cyklistiky vhodné zvyšovat bezpečnost cyklo dopravy. Dle Kristiny Kleinwächterové lze podat projektový záměr do chystané výzvy na cyklo dopravu v rámci ITI, ovšem ta neřeší čistě jen bezpečnost, bylo by třeba provázat bezpečnost s dalšími aktivitami. Panem Machem je doporučeno využití výzev Státního fondu dopravní infrastruktury. Na závěr diskuze zástupce žadatele Řevnic ostatním kolegům doporučuje využít i alternativních výrobců cyklo stojanů, z jejich zkušenosti jsou „klece“, které si nechali dělat na zakázku, kvalitnější a levnější, než obvykle využívané konstrukce.

Dalším diskutovaným projektem byl terminál v Týnci nad Sázavou. Zde byla diskutována odbavovací hala – jedná se o novostavbu, ale jde jen o poměrně malou budovu se zázemím, infocentrem a toaletami. Dále padl dotaz, zda by nešlo zvýšit počet míst pro parkování kol. Zástupce žadatele uvedl, že v současnosti je plánováno čtrnáct parkovacích míst (z toho 8 v uzavíratelných boxech a 6 cyklo stojanů), v případě velkého zájmu občanů je zde prostor ke zvýšení tohoto počtu. Ohledně stojanů opět zaznělo doporučení typu tzv. „obráceného U“. Dále bylo za účelem zvýšení uživatelského komfortu a tedy motivace k využívání doporučeno zastřešení (v rámci projektu není plánováno) a kamerový dohled (je plánováno). V závěru diskuze o tomto projektu bylo zdůrazněno, že zavádění informačního systému pro autobusy by rozhodně mělo být komunikováno s ROPIDem, aby řešení bylo jednotné a kompatibilní s dalšími informačními systémy ve Středočeském kraji. Žadatel potvrdil, že o tématu v obecné rovině s ROPIDem komunikoval, leč nikterak do hloubky. Kristina Kleinwächterová opakovaně zdůraznila, že to je opravdu důležité.

Posledním projednávaným projektem je projekt Benešova. Dle zástupce žadatele je hlavním benefitem projektu prodloužení současného podchodu vedoucího od autobusového nádraží k nástupištím vlakového nádraží a provedení jeho bezbariérové úpravy pomocí výtahu. Zároveň bude vybudován druhý východ z tunelu směrem k budoucímu parkovacímu domu, jehož výstavba je v plánu v blízké budoucnosti. Václav Novotný vyjádřil názor, že je škoda, že dochází do velké míry jen k rekonstrukci



EVROPSKÁ UNIE  
Evropský fond pro regionální rozvoj  
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO  
PRO MÍSTNÍ  
ROZVOJ ČR



prostor v současné podobě místo nějakého výraznějšího zefektivnění fungování přestupního uzlu. Diskuze byla vedena kolem možnosti zřízení výstupní zastávky autobusů přímo před budovou vlakového nádraží, čím by sice došlo k omezení stání pro taxi, nicméně by se zkrátila přestupní vzdálenost z autobusu na vlak, což je velmi žádoucí. Dále byla diskutována vhodnost důrazu na využití podchodu s výtahem. Je zmiňována výrazná finanční nákladnost a následně náročnost na provoz a údržbu podchodu a výtahu v takovém stavu, aby využití bylo pro cestující atraktivním. Byla zmíněna obecně sdílená nechuť k využívání podchodů a zda je zde alternativa k podchodu. Zástupce žadatele nicméně uvedl, že podchod bude udržován v adekvátním stavu, bude dostatečně široký a bude pod dohledem kamer, aby jeho využití bylo pro cestující atraktivní.

Na závěr jednání byli všichni zástupci žadatelů upozorněni, že v žádosti o podporu je třeba doložit zdroj přepravních průzkumů pro indikátor 751 10. Dále je nutné, aby se hodnoty indikátorů v projektové žádosti a v projektovém záměru shodovaly nebo lišily maximálně o +/- 5 % a aby hodnota požadované dotace z EU uvedená v projektové žádosti nebyla vyšší než hodnota uvedená v projektovém záměru.

Jednání ŘV ITI PMO o vyjádřeních o souladu či nesouladu projektových záměrů se Strategií ITI PMO se uskuteční v červnu 2017, vyjádření bude dodáno žadateli do 7 kalendářních dnů od jednání ŘV. Výzva Zprostředkujícího subjektu na terminály je již vyhlášena.

Na závěr Kristina Kleinwächterová poděkovala za účast všem přítomným.

Zapsal dne 9. 5. 2017 Ondřej Kubiček.