Středočeský kraj

Řídící rada společného IDS Prahy a Středočeského kraje

16. společné jednání – úterý 12. září 2023 od 13:30 hodin v budově Krajského úřadu Středočeského kraje, Zborovská 11, Praha 5, místnost č. 3072.

Zúčastnění členové:

Komise Rady Středočeského kraje (SČK):

Mgr. Petr Borecký (předseda),
JUDr. Zdeněk Šponar (místopředseda);

členové:
Ing. Marián Klásek,
Mgr. Petr Matura,
Michal Berounský,
Ing. Andrej Hoffman,
Ing. Pavel Winter.

Ing. David Janovský (tajemník)

Komise Rady hl. m. Prahy (HMP):

MUDr. Zdeněk Hřib (předseda),
Ing. et Ing. Petr Tomčík (místopředseda);

členové:
Mgr. Michal Andelek,
Ing. Zdeněk Kovářík,
Ing. Martin Sedeke,
Ing. Libor Šíma,
Ing. Václav Haas,
Ing. Jiří Vyčítal.

Mgr. Monika Sedmerová (tajemnice)

Jednání zahájil v 13:33 Mgr. Borecký, přivítal všechny přítomné na půdě Středočeského kraje a omluvil Mgr. Kašpara, který musel účast na jednání na poslední chvíli odříci. Následně se dotázal přítomných, zda chtějí připravený program jednání doplnit či rozšířit o další body. Takový požadavek se neobjevil, a tak byl program schválen ve své připravené podobě.

1) Příprava rozpočtů dopravní obslužnosti pro rok 2024

Mgr. Borecký představil rozpočet na dopravní obslužnost SČK a uvedl, že celkové náklady představují cca 7 mld. Kč. Od této částky se však odečítá výběr jízdného, příspěvky obcí a příspěvek Ministerstva dopravy. V současné době je systém PID na území SČK pokryt příjmem z jízdného ve výši cca 30 %, přičemž po započtení příspěvků obcí a Ministerstva dopravy se tato hodnota blíží 40 %. Od roku 2025 se očekává poměrně výrazný a trvalý růst nákladů na financování celého systému, související s výběrovým řízením na dopravce a pořizováním nových vlaků. Proto vyvstává potřeba společného postupu HMP i SČK ve věci dlouhodobě udržitelného financování systému dopravní obslužnosti v obou krajích. Součástí toho by měla být i pravidelná úprava jízdného (navzdory tomu, že jde o poměrně citlivou politickou otázku), a to ideálně formou „inflačního automatu", který by se odpoutal od volebních cyklů a byl tak nezávislý na rozhodování konkrétní politické reprezentace. Cílem je, aby výše jízdného pokrývala výrazně větší část celkových nákladů dopravního systému jak v Praze, tak i ve Středočeském kraji.
Ing. Kovářík uvedl, že indexace ceny má smysl jen tehdy, pokud je financování dopravní obslužnosti dlouhodobě udržitelné, což situace v Praze momentálně nesplňuje. Nejprve bude potřeba provést srovnání cenové hladiny stávajícího jízdného, protože dnes pokrývá pouhých cca 15 % nákladů na veřejnou dopravu v Praze, což je dlouhodobě neudržitelné. Za současné situace není HMP schopno uzavřít novou smlouvu na 22,5 roku s Dopravním podnikem hl. m. Prahy (DPP), která by měla být účinná od 1. 1. 2025.
Mgr. Borecký doplnil, že v ideálním případě by společný systém automatické valorizace jízdného v obou krajích mohl vzniknout na přelomu let 2024/2025 (což se časově kryje i s novou smlouvou HMP a DPP), kdy bude ve Středočeském kraji těsně po volbách a v Praze dva roky před volbami, tedy že expertní týmy obou krajů by tento systém valorizací měly připravit v průběhu roku 2024.
Ing. Kovářík zareagoval, že za stávající cenové hladiny jízdného v Praze je valorizační mechanismus nepoužitelný.
Mgr. Borecký pokračoval, že záměrem Středočeského kraje je dosáhnout alespoň 50% pokrytí nákladů na dopravní obslužnost z jízdného (čímž ovšem zároveň není řečeno, na jakou úroveň by se měla dostat Praha). Ing. Kovářík poznamenal, že současných 30 % v SČK by pro Prahu bylo ideálem, protože by to představovalo zdvojnásobení podílu jízdného na financování ZDO na území hlavního města ve srovnání se stávajícím stavem a ani to nebude snadné prosadit. Mgr. Borecký vyjádřil pochopení pro složitost situace, ve které se Praha nachází a přednesl návrh znění usnesení k tomuto bodu, již bylo následně schváleno.

Usnesení: Členové Řídící rady společného IDS Prahy a Středočeského kraje berou na vědomí předložený materiál a konstatují, že je nutné nadále hledat mechanismus dlouhodobé finanční udržitelnosti celého dopravního systému.

2) Soutěž vlaky 2029 – informace o možnostech soutěže na pořízení EMU400 via dopravce formou JŘSU/otevřeného řízení

Ing. Hoffman na úvod uvedl, že 99 % dopravních výkonů v železniční dopravě na území SČK a Prahy zajišťují České dráhy, přičemž jsou smluvně zajištěny do prosince 2029 a vyvstává otázka, jak dále smluvně zajistit provoz. V Praze je primárně sledována cesta formou zadávacích řízení a pouze okrajové využití přímých zadání v odůvodněných případech, v SČK se předpokládá v souladu s platnou legislativou dočasné využití přímých zadání ve větším rozsahu.

Předpokládá se vypsání několika zadávacích řízení (na elektrickou i motorovou trakci). Aktuálně probíhají předběžné tržní konzultace s dopravci za účelem zjištění situace na trhu, zjištění předpokládané účasti dopravců v zadávacím řízení, po vyhodnocení údajů od dopravců bude stanoven termín zahájení plnění pro motorové jednotky a vozy (nyní se předpokládá 12/2025, ovšem bez znalostí výsledků předběžných tržních konzultací). V případě elektrických tratí bude termín zahájení plnění stanoven na 12/2029. České dráhy využily možnosti pro povinný odkup a nabídly 54 jednotek řady 471, pro tato vozidla se předpokládá realizace zadávacího řízení na jejich nového provozovatele. Další zadávací řízení se předpokládá pro nové nebo použité elektrické jednotky EMU 240. Stěžejní pak bude zadávací řízení na nové velkokapacitní dvousystémové jednotky EMU 400.

Pro jednotky EMU 400 byla zvažována a detailně analyzována i možnost pořízení jednotek přímo do majetku objednatelů. Po zvážení mnoha aspektů (dluhová brzda, časové riziko) bylo doporučeno postupovat cestou zadávacího řízení na výběr dopravce, odpovědného i za pořízení vozidel. V tuto chvíli je diskutováno nad druhem zadávacího řízení – zda bude realizováno jako otevřené řízení, což je standardní postup v Praze i SČK nebo jako jednací řízení s uveřejněním.

Expertní skupina již nyní připravuje všechna zadávací řízení. Je složena ze zástupců obou organizátorů zadavatelů, dalších přizvaných specialistů (jak tuzemských, tak zahraničních), došlo k oslovení organizací sdružujících osoby se sníženou schopností pohybu a orientace a vybraných specialistů z vybraných dopravních vysokých škol. SČK by také rád získal souhlas HMP s přizváním Transparency International, kdy jejich role by spočívala v potvrzení postupu zadavatelů podle pravidel odpovědného zadávání.

MUDr. Hřib se vyjádřil k druhu zadávacího řízení – pro nové velkokapacitní jednotky EMU 400 preferuje HMP otevřené řízení, naopak pro zadávací řízení na nové či použité jednotky preferuje jednací řízení s uveřejněním.

Proběhla diskuse ohledně zapojení externích subjektů, kdy Mgr. Borecký navrhuje uzavření konzultačních smluv s vybranými dopravními fakultami, tedy právnickými osobami, na níž specialisté působí. Ing. Tomčík se ohradil, že uvažováno bylo vždy zapojení specialistů z dopravních fakult jako fyzických osob. Obecně samozřejmě platí, že čím více osob je zainteresováno do přípravy zadávacího řízení, tím větší je riziko úniku informací. Ing. Kovářík také preferuje zapojení fyzických osob, nikoliv dopravní fakulty jako právnické osoby, protože tak lze lépe eliminovat únik informací. Uzavření NDA smlouvy se sankcemi je pak samozřejmostí.

Ing. Hoffman ještě doplnil, že zvažovaná délka smluvního zajištění provozu EMU 400 je variantně 15 nebo 30 let. Pro delší variantu svědčí výše pořizovacích nákladů na vozidla a na vybudování technického zázemí pro jejich provoz, i rozložení následné amortizace investic v celém 30letém období. Zároveň by se předešlo možným komplikacím při předání vozidel mezi dopravci pro návaznou smlouvu, mimo jiné problémů s odkupy. V rámci expertní skupiny tedy bude prověřena možnost uzavření smlouvy na 30 let. Ing. Tomčík uvedl, že předběžné kroky již byly učiněny, když notifikace v Evropském věstníku byla uvedena na 30 let.

Mgr. Borecký dále navrhl zamyslet se nad uvažovanými provozními soubory pro zadávací řízení, když podle demografických prognóz vzroste počet obyvatel ve SČK a Praze do roku 2044 o 350–400 tisíc obyvatel, s čímž souvisí nebo bude souviset i výrazně vyšší tlak na přepravu osob po železnici. Je tedy otázkou, zda realizovat zadávací řízení na EMU 240 a EMU 400 s dobou zahájení provozu od 12/2029 v dosud uvažovaných parametrech nebo rovnou uvažovat o vyšší kapacitě a realizovat zadávací řízení jen na EMU 400, byť z počátku zahájení provozu s vyššími náklady na provoz PID. Jedná se o záležitost, kterou je nutné zanalyzovat, nelze ji vyřešit na jednání Řídící rady. Ing. Haas k tomu uvedl, že provozní koncepty jsou téměř zpracované a pokud by jednotky EMU 400 jezdily i do vzdálenějších oblastí SČK nebo dokonce sousedních krajů (např. až do Tábora), v okrajových částech kraje by byly z hlediska kapacity minimálně využívány, což by jistě přineslo kritiku kraje kvůli zbytečně vysokým nákladům, nutné je také zohlednit souhlas sousedního kraje. Podle Ing. Wintera je dalším protiargumentem skutečnost, že pokud by se soutěžily jen jednotky EMU 400, mohlo by se sice dosáhnout nižní jednotkové ceny, ale už tak velký objem zakázky by se navýšil, což je obecně vnímáno negativně z hlediska potencionálních uchazečů.

Ing. Klásek k diskusi dodal, že nelze zohledňovat jen předpokládaný demografický nárůst počtu obyvatel, ale i předpokládaný nárůst uživatelů železniční dopravy, kteří dříve využívali výhradně individuální dopravu. S moderními jednotkami, připojením k internetu, nárůstem cen paliva a ušetřeným časem, který lze věnovat např. pracovním záležitostem se bude počet uživatelů nejen železniční dopravy zvyšovat. K délce trvání smlouvy na jednotky EMU 400 pak uvedl, že nejvýhodnější je pořízení železničních kolejových vozidel do majetku objednatelů.
Mgr. Borecký a Ing. Hoffman uvedli, že pořízení majetku do vlastnictví dvou zadavatelů je komplikovanější, bylo zvažováno i zřízení právnického subjektu založeného pouze pro tyto účely, proběhlo mnoho konzultací a expertíz. Pořízení železničních kolejových vozidel do majetku objednatelů nebylo zamítnuto definitivně, lze k němu přistoupit v budoucnu u některých menších projektů.
K demografickému vývoji pak uvedl Ing. Kovářík, že sice dojde k nárůstu počtu obyvatel o zmiňovaných 350-400 tisíc obyvatel, jedná se však o globální číslo, když k nárůstu počtu obyvatel dojde jen na cca 30% území SČK a Prahy, a to až o 520 tisíc obyvatel, na zbývajících 70% území dojde naopak ke snížení počtu obyvatel, což představuje snížení poklesu poptávky po dopravě, minimálně její stagnaci.
Následovalo přijetí usnesení.

Usnesení:

I. ***Členové Řídící rady společného IDS Prahy a Středočeského kraje berou na vědomí informaci o přípravách soutěží vlaky 2029.***
II. ***Členové Řídící rady společného IDS Prahy a Středočeského kraje souhlasí s angažováním konkrétních specialistů z dopravních fakult vysokých škol k dospecifikování podmínek soutěží, berou na vědomí a souhlasí se záměrem Středočeského kraje angažovat zástupce Transparency International v rámci výběrového řízení.***
III. ***Členové Řídící rady společného IDS Prahy a Středočeského kraje souhlasí se závěry a doporučením expertní skupiny ohledně volby druhu zadávacího řízení (otevřené řízení i jednací řízení s uveřejněním) a prověření možnosti uzavření smlouvy na 30 let.***

3) Smlouva o společném zadávání a Mezikrajská smlouva mezi SČK a Prahou o dopravní obslužnosti

Ing. Tomčík představil předložený materiál, uvedl, že mezi Prahou a SČK je uzavřena smlouva o společném zadávání, na jejímž základě byla realizována společná zadávací řízení Prahy a SČK na výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID. Tato smlouva o společném zadávání se ovšem vztahuje pouze na výběr dopravců ve veřejné linkové osobní dopravě a byla uzavřena na dobu určitou (do 31. 3. 2025). S ohledem na plánovanou realizaci zadávacích řízení v režimu společného zadávání na výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici vyvstala potřeba nově upravit smluvní zajištění společného zadávání Prahy a SČK.
Předložená smlouva o společném zadávání vychází ze stávající smlouvy, některá příliš kogentní ustanovení byla nahrazena volnějšími, aby smlouva mohla reagovat na aktuální potřebu zadavatelů, navíc byly upraveny některé situace dříve neupravené. Do budoucna pak pokrývá všechny možné situace – společné zadávací řízení na výběr dopravců ve veřejné linkové osobní dopravě, ve veřejné osobní drážní dopravě, lodních linek (přívozů) a případně i zadávací řízení za účelem pořízení železničních kolejových vozidel nebo jiných dopravních prostředků do majetku zadavatelů.
Bez uzavřené smlouvy o společném zadávání nelze společné zadávací řízení Prahy a SČK ve smyslu zákona o zadávání veřejných zakázek realizovat. Její schválení v zastupitelstvech obou krajů je tak zcela zásadní.

K druhé části bodu programu – mezikrajské smlouvy mezi SČK a Prahou o dopravní obslužnosti - JUDr. Šponar uvedl, že současná mezikrajská smlouva z roku 2017 je zastaralá a nepokrývá

současný požadovaný rozsah spolupráce. Připravuje se proto nová mezikrajská smlouva mezi Prahou a SČK, která bude řešit mimo jiné např. souhlas s objednávkou HMP na území SČK, postupy změny objednávky včetně stanovení nákladů, náklady a indexační postupy, vyhrazenou změnu smlouvy na obnovu vozového parku ekologicky čistými vozidly nebo rozdělení sankcí mezi HMP a SČK.
Následovalo přijetí usnesení.

Usnesení:

I. ***Řídící rada společného IDS Prahy a Středočeského kraje ukládá oběma organizátorům předložit smlouvu o společném zadávání ke schválení orgánům Prahy a Středočeského kraje tak, aby byla platná a účinná nejpozději k 31. 3. 2024.***

II. ***Řídící rada společného IDS Prahy a Středočeského kraje ukládá oběma organizátorům připravit mezikrajskou smlouvu mezi Středočeským krajem a Prahou o dopravní obslužnosti a předložit ji ke schválení orgánům Prahy a Středočeského kraje tak, aby byla platná a účinná nejpozději k 1. 12. 2024.***

4) Tarifní problematika

Slova se ujal Ing. Hoffman, představil předložený materiál a akcentoval nutnost spolupráce Středočeského kraje a Prahy v tarifní oblasti, neboť jízdenky (např. za 30 Kč a 40 Kč) jsou v obou krajích společné. To však, jak zmínil, nebrání tomu, aby si jak Praha, tak SČK nastavil část produktů vlastních, platných jen na jeho území. Dále představil jako jeden z možných záměrů cenovou diferenciaci elektronického a klasického (papírového) jízdného.
Ing. Kovářík informoval, že Praha v současné době není schopna garantovat dlouhodobou udržitelnost financování dopravní obslužnosti (DO), pokud nedojde ke změně cen jízdenek, zejména předplatních, a k revizi slev, které jsou v současné době při cestách MHD po Praze aplikované. Proto všechny návrhy uvedené v předloženém materiálu jsou v tuto chvíli pro HMP neakceptovatelné, a to do doby, než bude vyřešeno celkové financování DO, protože stávající rozpočet není schopen vyčíslené náklady pokrýt.
Mgr. Borecký zmínil, že SČK byl před třemi lety v podobné situaci a nabídl Praze pomoc (včetně personální) v prosazení změn, optimálně společně v Praze i SČK v jednom termínu tak, aby se mohly spustit již od 1. 1. 2024. Pokud jde o větší zásahy do systému, tedy jak ho dostat na trajektorii dlouhodobé udržitelnosti, pak jsou ve hře dva aspekty: vnitřní dohoda v Praze (tedy na jakou úroveň a v jakém čase by mělo zdražení jít; SČK má jasno: cíl je 50% pokrytí nákladů z jízdného) a pak zavedení valorizačního (inflačního) automatu do systému předplatného. Na obou těchto věcech je SČK připraven s Prahou intenzivně spolupracovat tak, aby mohl být vypracován příslušný materiál jako společný projekt obou krajů v jednom balíku.
Ing. Kovářík považuje za zbytečné se v tuto chvíli zabývat detaily v řádech maximálně nízkých stovek milionů, pokud je potřeba urgentně řešit především deficit rozpočtu Prahy, který je v řádu několika miliard. Zabývat se v tuto chvíli diferenciací papírového a elektronického jízdného pokládá za kontraproduktivní, protože by to problematiku deficitu rozpočtu jenom zhoršilo. Mgr. Borecký zareagoval, že zavádět změny v tarifu PID bez účasti Prahy nedává smysl, nicméně aplikace cenové diferenciace elektronického a papírového jízdného by do rozpočtu SČK mohla přinést cca 200 mil. Kč navíc. Nicméně s ohledem na situaci v Praze je kraj připraven upřednostnit řešení dlouhodobé finanční udržitelnosti celého systému DO, pokud bude v této věci stanoven jasný harmonogram.
MUDr. Hřib považuje oddělení elektronického a papírového jízdného za důležité ve smyslu prodejních kanálů a jejich distribučních nákladů, které je potřeba vzít v úvahu. Ing. Kovářík zareagoval, že předčasné zavedení diferenciace elektronického a papírového jízdného, bez zajištění finanční udržitelnosti celého systému, celkovou situaci s financováním DO jen zhorší, protože odvede pozornost jinam – z pohledu Prahy otevřít tuto otázku nyní je špatně.
Ing. Sedeke doplnil, že problematika jízdného MHD v Praze je extrémně citlivou politickou otázkou, a proto nikdo ze zástupců Prahy na tomto jednání není schopen dát jednoznačnou odpověď ohledně jejího budoucího vývoje a nemá smysl zástupce Prahy nikam tlačit. Mgr. Borecký

zdůraznil, že zástupci Středočeského kraje své partnery z Prahy nikam netlačí, jen je potřeba mít na paměti, že SČK má s HMP část jízdného společnou, a to zejména tu část, která generuje podstatnou část tržeb jízdného ve Středočeském kraji, a proto kraj tuto problematiku řešit musí a nemůže ji již dále odkládat. Ing. Sedeke zareagoval, že zástupci Prahy problematiku vnímají a panuje mezi nimi shoda ohledně neudržitelnosti současného stavu. Proto přislíbil, že tato otázka bude v Praze nastolena a následně bude SČK v této věci doručeno stanovisko. Mgr. Borecký znovu deklaroval připravenost SČK intenzivně s HMP na systému finanční udržitelnosti spolupracovat tak, aby tato problematika byla v dohledné době vyřešena.
Ing. Kovářík zmínil ještě nutnost revidovat systém slev a jejich výše, což bude sice velmi bolestivý krok, ale bude potřeba ho udělat. Ing. Tomčík doplnil, že významným faktorem je i inflace, kdy v ročním období červen 2022 až červen 2023 došlo k nárůstu cen o 15 %.
Následovalo přijetí usnesení.

Usnesení: Členové Řídící rady společného IDS Prahy a Středočeského kraje projednali otázky tarifu současně s řešením udržitelného financování dopravní obslužnosti.

MUDr. Hřib a Ing. Sedeke se z dalšího jednání omluvili a ve 14:50 h jednání Řídící rady společného IDS Prahy a Středočeského kraje opustili.

5) Informace k návrhu na aktivaci vyhrazené změny rozšíření počtu vozidel Bezba dopravy

Ing. Tomčík na úvod uvedl, že záměr na aktivaci vyhrazené změny rozšíření počtu vozidel Bezba dopravy byl představen i na Komisi Rady Hl. m. Prahy pro pěší a bezbariérovost dne 7. 9. 2023. Dále stručně představil službu Bezba dopravy, uvedl, že při stanovení počtu vozidel pro výběrová řízení na poskytovatele Bezba dopravy se počítalo pouze s klienty s trvalým bydlištěm na území Prahy a k dohodě mezi Prahou a SČK o zahrnutí i části obyvatel s trvalým pobytem v tomto kraji došlo až dodatečně. Zahrnutí klientů s trvalým pobytem na území obcí v 1. tarifním pásmu znamenalo vytížení kapacity vozidel Bezba dopravy až o 20 % v podstatě již od počátku plnění smluv.
Po roce a půl fungování služby Bezba doprava se z dat provozu ukazuje kapacita služby jako nedostatečná. I přes veškerou snahu dispečinku Bezba dopravy efektivně optimalizovat jednotlivé jízdy stávajících vozidel musí být odmítány i opakované pravidelné jízdy. Proto je navrženo přistoupit k aktivaci vyhrazené změny smlouvy spočívající v rozšíření počtu vozidel Bezva dopravy (ze stávajících 35 na 43) i navýšení počtu asistentů přepravy. S tím souvisí i personální posílení dispečinku Bezba dopravy, neboť ten je již nyní personálně podhodnocen.
Záměr byl projednán a schválen na Komisi Rady Hl. m. Prahy pro pěší a bezbariérovost, současně se záměrem na zrušení speciální linky H1 (během přepravního průzkumu realizovaného na této lince bylo přepraveno 13 osob za den). Navýšením počtu vozidel Bezba dopravy by osoby se sníženou schopností pohybu orientace mohli namísto současné linky H1 využívat flexibilnější služby „ode dveří ke dveřím"
Pokud bude aktivace vyhrazené změny rozšíření počtu vozidel Bezba dopravy schválena i na Řídící radě společného IDS Prahy a Středočeského kraje, bude do samosprávných orgánů HMP předložen tisk k realizaci rozšíření služby Bezba doprava. S ohledem na dodací lhůty vozidel zajišťujících provoz Bezba dopravy se předpokládá rozšíření služby k 1. 8., příp. 1. 9. 2024.
Ing. Kovářík k ekonomickému aspektu uvedl, že rozšířením služby Bezba doprava opět dojde ke zrušení dotované služby jinými poskytovateli, jako tomu bylo již v minulosti.
Mgr. Borecký pak dodal, že SČK nemá v plánu navrhovat rozšíření stávající smlouvy o spolufinancování Bezba dopravy spočívající v zahrnutí klientů s trvalým pobytem i mimo obce v 1. tarifním pásmu. Současně nastavená smlouva funguje ke spokojenosti všech stran.
Následovalo přijetí usnesení.

Usnesení: Členové Řídící rady společného IDS Prahy a Středočeského kraje berou na vědomí předložené informace o aktivaci vyhrazené změny rozšíření počtu vozidel Bezba dopravy.

6) Informace o průběhu zadávacích řízení na veřejné služby na příměstských linkách PID

Mgr. Borecký na úvod poděkoval všem za přípravu zadávacích řízení na výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID. Jednalo se o rekordně velkou soutěž v rámci ČR a jako jediná v takovém rozsahu nebyla napadena u dohledového orgánu.
JUDr. Šponar pak uvedl některé statistiky (do 35 zadávacích řízení se přihlásilo 191 uchazečů, vyjma jedné oblasti jsou momentálně všechny smlouvy podepsány), v dalším odkázal na podrobný materiál.
Ing. Tomčík ještě doplnil k uzavření dodatku na zkrácení předrealizačního období v jedné oblasti, že se jedná o smluvní vztah mezi objednatelem a dopravcem a s jeho uzavřením není spojen souhlas žádného ze samosprávných orgánů Prahy.
Jmenovité poděkování pak zaznělo k předsedkyni pracovní komise, která přípravě zadávacích řízení věnovala i značnou část osobního volna.
Následovalo přijetí usnesení.

Usnesení: Členové Řídící rady společného IDS Prahy a Středočeského kraje berou na vědomí předložené informace o průběhu zadávacích řízení na veřejné služby na příměstských linkách PID.

7) Pilotní projekt smart linky 375

Na základě rozhodnutí Řídící rady společného IDS Prahy a Středočeského kraje byl tento bod přesunut na separátní jednání, které bude v této záležitosti svoláno.

8) Přepravní kontrola v SČK

Bod byl stručně představen a následovalo přijetí usnesení.

Usnesení: Členové Řídící rady společného IDS Prahy a Středočeského kraje berou na vědomí předložený materiál a děkují Dopravnímu podniku hl. m. Prahy za zajištění školení revizorů.

9) Strategie SČK na implementaci provozu lehkých kolejových vozidel a vlakotramvají na území SČK a HMP v systému PID

Bod byl stručně představen a bez další diskuse následovalo přijetí usnesení.

Usnesení: Členové Řídící rady společného IDS Prahy a Středočeského kraje berou na vědomí předložený materiál.

10) Informace o rozvoji systému PID pro nové členy Řídící rady – postup integrace místních MHD

Demografické předpoklady byly součástí diskuze bodu 2) tohoto programu. K integraci obecně uvedl Ing. Kovářík, že pro Prahu má integrace paradoxně velký dopad mimo PID, a to do oblasti školství, když jedním z negativních vlivů integrace je přeplněnost pražských středních škol.
Mgr. Borecký uvedl, že stejná situace je pak ve středních Čechách v oblasti využívání sociálních služeb.

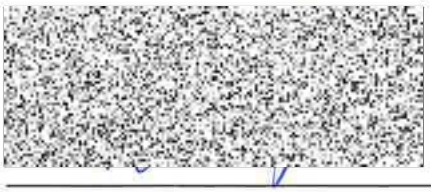
Jednání 16. společného IDS Prahy a Středočeského kraje skončilo v 15:17h.

Zapsali:

Mgr. Monika Sedmerová, tajemnice za ROPID (body programu 2), 3), 5), 6) a 10))
Ing. David Janovský, tajemník za IDSK (body programu 1), 4), 7), 8) a 9))

Ověřil:

V Praze dne 11. 12. 2023



Ing. et Ing. Petr Tomčík
ředitel ROPID
místopředseda komise Rady HMP
„Řídící rada společného IDS Prahy
a Středočeského kraje"

V Praze dne 11. 12. 2023

JUDr. Zdeněk Šponar
ředitel IDSK
místopředseda komise Rady SČK
„Řídící rada společného IDS Prahy
a Středočeského kraje"