

## Zápis č. 3

z jednání Výboru pro dopravu Zastupitelstva hl.m. Prahy konaného v pondělí 11. března 2013 v zasedací místnosti Nové Rady, 1. patro, Mariánské nám. 2.

**Přítomni:** Ing. Jiří Pařízek, Ing. Věra Šturmová, Petr Hána, Radek Lohynský, Ing. Karel Březina, Petr Šimůnek, Ing. Jan Heroudek

**Omluveni:** Aleksandra Udženija, JUDr. Ing. Miloslav Ludvík, MBA

V 15.08 hod. přítomné přivítal a jednání Výboru pro dopravu ZHMP zahájil předseda Ing. Jiří Pařízek.

Schválení zápisu z minulého jednání výboru ze dne 11.2. 2013.

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

Zápis z jednání dne 11.2. 2013 byl schválen.

Na ověřovatele dnešního zápisu byl navržen Petr Šimůnek.

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

Ověřovatelem dnešního zápisu byl zvolen Petr Šimůnek.

### Program dnešního jednání:

1. Automobilová doprava v roce 2012
2. Informace o komunikaci JVK
3. Pojmenování nových stanic metra na budované trase V. A
4. Různé

Předseda výboru uvedl, že na pozvánce v bodě č.1 je překlep a správný název bodu má být Automobilová doprava v roce 2012.

**Hlasování o programu:** pro: 6            proti: 0            zdržel se: 0

Program dnešního jednání byl schválen.

### Bod 1: Automobilová doprava v roce 2012

Předložený materiál okomentoval Ing. Vladimír Kadlec, Technická správa komunikací hl.m. Prahy: Materiál obsahuje základní statistické dopravní údaje jako např. výkony na komunikační síti, objem intenzit na centrálním a vnějším kordonu. V materiálu je také uvedena tabulka variací dopravy v průběhu celého dne. V roce 2012 bylo evidováno na území hl.m. Prahy 1 209 952 motorových vozidel z čehož bylo 952 726 osobních automobilů.

## Diskuse:

Ing. Pařízek: Zdali mám správné údaje, tak za loňský rok došlo k nárůstu počtu evidovaných osobních aut o cca 230 tis. Tento ukazatel je stále hodnocen stejnou metodikou?

Ing. Kadlec: Data jsou správná a my jsme je přebrali z odboru dopravně správních činností MHMP, který uvádí, že nárůst je způsoben novým klíčováním a novým způsobem evidence.

Ing. Pařízek: Nárůst může být způsoben i tím, že firmy se stěhují do Prahy z administrativních důvodů, ale svůj vozový park provozují mimo Prahu.

Ing. Heroudek: Tento nárůst vozidel jistě vychází ze skutečnosti a nedomnívám se, že firmy v řádu jednotek by takto ovlivnily statistiku.

Ing. Pařízek: Jak se vyvíjí celkový počet parkovacích míst v Praze?

Ing. Kadlec: Nedostatek parkovacích míst stále přetrvává. Celková bilance je obtížně zjistitelná, protože neexistuje na všech městských částech podrobná bilance parkovacích stání.

Hána: V grafu u výkonů automobilové dopravy v roce 2010 je uveden viditelný nárůst a v roce 2011 je viditelný pokles. Chtěl jsem se zeptat zdali pro tento výkyv existuje nějaké vysvětlení.

Ing. Kadlec: Domnívám se, že v roce 2010 je nárůst způsoben zprovozněním nové části Pražského okruhu.

Ing. Šenarová, o.s. Za naši budoucnost: Naše občanské sdružení je již léta účastníkem řízení na Blanku a proto i sledujeme intenzity vozidel. U nás než se zařadíme do proudu vozidel, tak nám to trvá např. i půl hodiny. V údolí Holešoviček jsou desítky mrtvých na ulicích i na chodnicích a máme k tomu i fotodokumentaci. Krom toho je zde špatné ovzduší a smog a lidé jsou ve větší míře postiženi rakovinou. Nemyslím si, že podané informace jsou pravdivé. Chci se zeptat, kdo materiál zpracovával?

Ing. Pařízek: Materiál zpracovala TSK hl.m. Prahy a zcela jistě správně. Největšího počtu intenzit vozidel bylo dosaženo v roce 1998 a od té doby intenzity vozidel klesají.

Ing. Kadlec: Čísla, která v materiálu uvádíme jako např. intenzity na kordonech a výkony na celé dopravní síti, jsou globální. Samozřejmě, že intenzity na jednotlivých konkrétních úsecích komunikací se mohou lišit od globálních čísel.

JUDr. Hromasová, starostka MČ Praha - Petrovice: Bylo zmíněno, že hl.m. Praha nemá celkovou bilanci deficitu dopravy v klidu. Naše městská část tuto bilanci má a jedná se zhruba o 1 tis. parkovacích stání. Chtěla bych se zeptat, zdali hl.m. Praha připravuje materiál, který by řešil deficit dopravy v klidu.

Ing. Pařízek: Deficit je možno řešit např. zónami placeného stání.

JUDr. Hromasová: Nám se nejedná o rezidenční zóny, neboť nemáme zásadní problémy s tím, že k nám dojíždí lidé, kteří u nás nebydlí. Ale občané, kteří u nás bydlí se těžko vejdou se svými vozidly na stávající parkovací stání, tedy potřebovali bychom více parkovacích míst.

náměstek primátora hl.m. Prahy pan Nosek: Musíme vycházet z toho, co je vůbec možné. Jako městská část máte možnost ovlivnit organizaci dopravy. Např. tam kde je to fyzicky možné, tak můžete změnit podélné stání na kolmé.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o automobilové dopravě v roce 2012.

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

**Usnesení bylo schváleno.**

**Bod 2:** Informace o komunikaci JVK

Materiál přednesl Ing. Marek Zděradička, vedoucí odboru INFR URM: Útvar rozvoje města byl loni osloven MČ Praha – Petrovice s tím, aby poskytl svoje vyjádření k informacím, že se připravuje komunikace JVK. V roce 1995 se projednával koncept dnes platného územního plánu, který měl u této akce tři podvarianty (JVK, JVD, JVR). V roce 1998 se začal projednávat návrh územního plánu, který byl schválen v roce 1999. Rozhodnutím zastupitelstva hl.m. Prahy byla opuštěna myšlenka sběrné komunikace mezi D1 a oblastí Uhřetěves a Petrovice. Pokud by někdo chtěl připravovat komunikaci JVK, musela by se akce objevit v podnětech nebo v zadání pro územní plán. V současné době takový to podnět neexistuje. Občas slýchávám, že společnost Metrans si komunikaci vynutí. V rámci zpracování konceptu územního plánu je zcela jasná představa o napojení areálu společnosti Metrans na uliční síť. Dojde k vytvoření nového komunikačního propojení z ulice Přátelství směrem na stavbu č. 511 Pražského okruhu.

**Diskuse:**

Ing. Pařízek: Všem je zřejmé, že tato oblast hl.m. Prahy čeká na výstavbu a zprovoznění stavby č. 511 Pražského okruhu.

JUDr. Hromasová: Děkuji za potvrzení pozitivní informace. Měla bych dotaz k rozsudku, kdy krajský soud zrušil Vesteckou spojku. My tento rozsudek nemáme k dispozici. Co bylo podstatou, že Vestecká spojka byla vyňata ze zásad rozvoje Středočeského kraje?

náměstek primátora hl.m. Prahy pan Nosek: Bylo to na základě šesti občanů a starosty MČ Praha – Křeslice Ing. Zápotockého. Radní pro dopravu Středočeského kraje podal kasační stížnost proti tomuto rozsudku.

Hána: Domnívám se, že by bylo vhodné, aby informace o komunikaci JVD dostali také obyvatelé dotčených městských částí.

Ing. Nouza, zastupitel HMP: Měl bych žádost, aby na některém z příštích jednání výboru byli členové seznámeni s vývojem územního rozvoje v souvislosti s výstavbou stavby č. 511 Pražského okruhu.

Ing. Pařízek: Děkuji za námět na další program.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí zprávu o komunikaci JVK.

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

**Usnesení bylo schváleno.**

**Bod 3: Pojmenování nových stanic metra na budované trase V. A**

Materiál přednesl Ing. Libor Šíma, vedoucí oddělení rozvoje a organizace dopravy: Projektant kdysi navrhl pracovně co nejjednodušší názvy stanic metra, které byly inspirovány názvy katastrálních území, na jejichž území se dané stanice nacházejí. Problémem bylo, že paradoxně všechny 4 stanice leží vždy na území dvou katastrálních území. Stanice s pracovním názvem Červený vrch na hranici Dejvic a Vokovic, stanice s pracovním názvem Veleslavín na hranici Vokovic a Veleslavína, stanice s pracovním názvem Petřiny na hranici Veleslavína a Břevnova a stanice s pracovním názvem Motol dokonce na území dvou městských částí Prahy 6 Břevnova a Prahy 5 Motola. Jediný navržený název Petřiny byl zcela konsensuální. U názvu stanice metra s pracovním názvem Červený vrch se pak Rada HMP přiklonila k názvu navrženému městskou částí a to Bořislavka. U názvu stanice metra s pracovním názvem Veleslavín, nebude její význam zdaleka tak podstatný pro obyvatele blízkého okolí, jako význam pro cestující, kteří budou směřovat do Prahy z okrajových částí Prahy a ze Středočeského kraje a to prostřednictvím železnice a příměstských autobusových linek. Pouze menšinu cestujících bude generovat blízké okolí. Z blízkého okolí však opět většinu budou tvořit občané nikoliv z Veleslavína, ale z Vokovic, neboť právě ve Vokovicích a okolí převládá obytná funkce. Občané ze samotného Veleslavína budou paradoxně ve většině případů využívat nikoliv tuto stanici, ale až stanici následující, tedy stanici Petřiny, kam spádově bude podstatná část Veleslavína příslušet. Stejně jako v předešlém případě se i u názvu stanice metra s pracovním názvem Motol jedná o název celého rozsáhlého katastrálního území s historickým centrem Motola vzdáleným cca 1 km. Tedy cestující, kteří se budou potřebovat dostat do Motola, nebudou používat přímo stanici Motol. Místopisně by tedy docházelo k tomu, že pokud bude cestující chtít jet do Motola, bude mít problémy identifikovat, jakou linku zvolit a kde vlastně vystoupit. Definitivní a schválené stanice metra mají následující názvy: Bořislavka, Nádraží Veleslavín, Petřiny, Nemocnice Motol. Jelikož se pracovní názvy stanic metra užívají poměrně dlouho a jsou vžitě, tak bych chtěl požádat zástupce investora a médií, aby nyní důsledně používali pouze schválené názvy stanic. V současné době byl v místopisné komisi projednán návrh na pojmenování staveb městského okruhu. Domnívám se, že by bylo vhodné, aby se výbor a následně i místopisná komise Rady HMP spolu s Radou HMP zabýval otázkou pojmenování stanic metra budoucí trasy D. Tak aby názvy, které se uvádějí v územním a následně stavebním řízení byly definitivní.

**Diskuse:**

Ing. Pařízek: Děkuji za námět k metru trasy D.

Hána: Je pravda, že pracovní názvy stanic metra se používají dlouho a tím se i zažijí. Podporuji myšlenku již nyní projednat v místopisné komisi Rady HMP, v našem výboru a následně v Radě HMP názvy stanic metra trasy D.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o pojmenování nových stanic metra na budované trase V. A

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

**Usnesení bylo schváleno.**

**Bod 4: Různé**

Ing. Smolík: Rád bych upoutal pozornost na 12. mezinárodní konferenci Podzemních staveb Praha 2013 ve dnech 22. – 24.4. 2013, kterou pořádá Česká tunelářská asociace ITA-AITES. Akce má záštitu primátora hl.m. Prahy MUDr. Bohuslava Svobody.

Ing. Pařízek: Rád bych navázal na předcházející jednání výboru, kdy se tu řešila otázka možného vrácení finančních prostředků vybraných na mýtném v souvislosti s oddálením výstavby 511 Pražského okruhu. Po prověření sdělují, že finanční prostředky, které byly vybrány na mýtném směřují do státního rozpočtu a dále jsou transferovány do rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury a ten není povinen ze zdrojů, které získal z mýtného financovat pražské silnice.

Ing. Březina: Rád bych, aby na příští jednání byla zařazena aktuální informace o rozšíření zón placeného stání.

Ing. Pařízek: Děkuji za další námět na jednání výboru a téma zařadíme na příští, nebo na přespříští jednání.

Jednání Výboru pro dopravu ZHMP bylo ukončeno v 16.04 hodin a trvalo 56 minut.

Ing. Jiří Pařízek  
předseda výboru pro dopravu

Petr Šimůnek  
ověřovatel zápisu

Ing. Jan Heroudek  
tajemník