

Zápis

z jednání Výboru pro dopravu Zastupitelstva hl.m. Prahy konaného 27.11. 2012 v místnosti č. 135, 1. patro, Mariánské nám. 2.

Přítomni: Ing. Jiří Nouza, Ing. Jiří Pařízek, Petr Hána, JUDr. Ing. Miloslav Ludvík, MBA, Ing. Jan Heroudek

Omluveni: Ing. Věra Šturmová, Aleksandra Udženija, Radek Lohynský, Ing. Karel Březina, Petr Šimůnek

V 15.40 hod. přítomné přivítal a jednání Výboru pro dopravu ZHMP zahájil předseda Ing. Jiří Nouza, který zároveň zkonstatoval, že jednání není usnášeníschopné.

Program dnešního jednání:

1. Bezbariérová přístupnost v MHD
2. Řešení návazné dopravy po zprovoznění tunelového komplexu Blanka
3. Návrh rozpočtu vlastního hl. m. Prahy na rok 2013
4. Různé

Bod 1: Bezbariérová přístupnost v MHD

Ing. Nouza: Dovolte mi, abych zde představil nově jmenovaného generálního ředitele Dopravního podniku hl.m. Prahy, a.s. pana Ing. Milana Křístka.

Předkládaný materiál přednesl Ing. David Dohnal, Dopravní podnik hl.m. Prahy, a.s.: Problematika bezbariérové přístupnosti MHD je na jednání výboru pro dopravu předkládána pravidelně. V současné době připravujeme bezbariérové zpřístupnění stanic metra Můstek, Anděl a I.P. Pavlova. Tyto akce by měly být spolufinancovány z operačního programu Praha - Konkurenceschopnost, zahájeny by měly být v příštím roce s tím, že dokončení předpokládáme během roku 2014. U stanice I.P. Pavlova bude bezbariérovost řešena pomocí navazujících osobních výtahů s vyústěním v domě č.p. 357 v Legerově ulici. V této souvislosti bych upozornil že navazující povrchové řešení zejména přechod pro chodce není řešen bezbariérově. Informace jsme již předali na TSK hl.m. Prahy. Dále v předloženém materiálu jsou uvedeny akce, jak s menší finanční náročností, tak i akce finančně velmi náročné. Na všechny akce připravujeme studie a finance jsou odvislé od možností města a od možností dalšího programovacího období 2014 – 2020 evropských fondů. Do roku 2017 bychom měli obdržet dalších cca 200 ks nízkopodlažních tramvají 15T. Také zlepšujeme poskytování informací o bezbariérovosti v MHD na internetu. Na našich webových stránkách existuje vyhledávač, který je specializovaný pouze na nízkopodlažní spoje. V případě, že vykonáváme kompletní rekonstrukci tramvajových tratí, tak i kompletně zajišťujeme bezbariérovost všech zastávek. Pokud realizujeme pouze opravy tramvajových tratí, tak z důvodu technicko - finančních neprovádíme bezbariérové úpravy.

Diskuse:

Hána: Všichni si přejeme, aby do roku 2014 byla realizovaná bezbariérová úprava tramvajové zastávky Lazarská. Probíhají nějaká jednání?

Ing. Dohnal: Probíhají jednání mezi MČ Praha 1, TSK hl.m. Prahy a námi. Bohužel tato jednání neprobíhají hladce zejména ze strany MČ Praha 1. Bude nutné realizovat zásah do tramvajové tratě

a okolí, což není možné bez rekonstrukce tramvajové trati v ulici Lazarská. Na příští jednání výboru můžeme dodat písemnou informaci v čem spočívají tato jednání.

Ing. Nouza: Doporučil bych, aby tato informace byla podána.

Hána: Domnívám se, že právě při řešení problematiky může Výbor pro dopravu ZHMP pomoci. Proto bych poprosil o podrobnou informaci k dané problematice.

Ing. Ludvík: Celkové investiční náklady 206 mil. Kč pro výstavbu výtahu ve stanici Můstek považuji za ohromné a neadekvátní.

Ing. Dohnal: Ve stanici Můstek se bude jednat o výtah, který propojí trasu metra B a A a dále výtah ze stanice A na povrch. Součástí samozřejmě budou i spojovací chodby. Problematické jsou i inženýrské sítě, jejichž přeložky akce prodražují.

Ing. Ludvík: V roce 2013 byste měli zahájit tři akce (Můstek, Anděl, I.P. Pavlova) a proto byste je již teď měly mít projekčně připraveny. V následujících dvou letech bude opravdu na bezbariérovost vyčleněno přibližně 0,5 mld. Kč? Materiál považuji za velmi nepřesný.

Ing. Dohnal: Akce na Můstku a na Andělu mají již stavební povolení. U všech tří zmiňovaných akcí bude financování realizováno ve spolupráci s evropskými fondy.

Hána: Vlastní realizace není nikterak složitá. Předložený materiál beru jako relevantní s určitou mírou nepřesnosti, což je při daných akcích obvyklé.

Erik Čipera, o.s. Asistence: Dle mého názoru neexistuje řádná koncepce bezbariérovosti MHD. V rámci pracovní skupiny pro Prahu bezbariérovou a otevřenou se budeme snažit takovou koncepci vytvořit. Zároveň budeme potřebovat nějakého garanta, který potřeby bezbariérovosti obhájí a vnese do návrhu rozpočtu. Při jednáních např. s MČ Praha 1 zejména u problematiky v Lazarské se dozvídáme, že MČ Praha 1 nikterak neblokuje danou akci.

Ing. Nouza: Děkuji za předložený materiál.

Ing. Marie Málková, Pražská organizace vozíčkářů: Tramvajová zastávka na Národní byla posunuta blíže ke křižovatce a stala se tudíž bariérovou. Tramvajová zastávka Vodičkova do centra není bezbariérově přístupná. Do nově zaváděných MIDI busů se vejde pouze jeden elektrický vozík nebo kočárek. Uvítali bychom, kdyby záměr pořizování vozidel byl popřípadě s naší organizací konzultován, tak abychom se mohli vyjádřit k dispozičnímu uspořádání vozidla.

Hána: Vnímám nepochopení mezi občanskými sdruženími, samosprávou hl.m. Prahou a samosprávou městských částí v rámci řešení bezbariérovosti MHD. Organizace města a i jeho vedení v rámci svých rozpočtových možností dělá maximum možného. Pociťuji tedy absenci ucelené koncepce bezbariérovosti hl.m. Prahy včetně zapracování priorit.

Ing. Prokel, ROPID: Na posledních zasedáních pracovní skupiny pro Prahu bezbariérovou a otevřenou jsme hovořili o tom, že takový dokument musí vzniknout.

Ing. Dohnal: Ještě bych upozornil, že nové stavby které realizujeme jsou bezbariérové a přístupné. Bohužel v tomto stále splácíme dluhy z předrevoluční doby a v zastavěném centru města se velmi obtížně hledá prostor pro bezbariérovost.

Hána: Bylo by dobře, kdyby ROPID ve spolupráci se všemi dotčenými orgány na základě dnešního jednání, vypracoval ucelenou koncepci bezbariérovosti hl.m. Prahy včetně priorit.

Bod 2: Řešení návazné dopravy po zprovoznění tunelového komplexu Blanka

Materiál přednesl Ing. Vladimír Kadlec, TSK hl.m. Prahy: V roce 2014 bude zprovozněna severní část Městského okruhu (MO) v úseku Malovanka - Pelc-Tyrolka (tunelový komplex Blanka - TKB). Tím dojde k významnému zvýšení plynulosti dopravy v celém severozápadním sektoru hlavního města a dále ke snížení intenzit dopravy na většině území Holešovic a na přilehlých nábřežích. Účelem prověření je zmapovat místa, která by dílčí úpravou byla upravena tak, aby po dočasnou dobu pomohla řešit chybějící východní část městského okruhu. V materiálu jsou uvedeny tři základní body, které je třeba řešit. Jedná se o světelně řízenou křižovatku Průmyslová – Poděbradská, křižovatka Kolbenova – Kbelská a Prosecká radiála. V územně plánovací dokumentaci je naznačeno přeřešení těchto křižovatek na mimoúrovňové, čímž by došlo ke zkapacitnění v těchto lokalitách. Ulice V Holešovičkách vyžaduje opatření, která by zmírnila negativní účinky dopravy na okolní zástavbu např. zahloubením trasy. Závěrem doporučujeme, aby byla vypracována studie proveditelnosti těchto variant.

Diskuse:

Ing. Nouza: Chtěl bych se zeptat v jakém stavu je územně plánovací dokumentace a jaký je časový odhad realizace tohoto provizorního řešení?

Ing. Luděk Dostál, ředitel TSK hl.m. Prahy: Zatím máme prověřovací studii, která prokazuje že z hlediska podélných sklonů se zahloubením prostorově vejde pod komunikaci Poděbradskou a Kolbenovu. Navrhované provizorní řešení není v rozporu s Územním plánem hl.m. Prahy a budeme žádat o územní rozhodnutí.

náměstek Nosek: Omlouvám se za pozdní příchod, ale účastnil jsem se Žofinského fóra. Po zprovoznění Blanky se dá předpokládat, že převážná část dopravy pojedje ulicemi V Holešovičkách a Povltavská. Doufáme, že zanedbatelná část dopravy se bude vracet do centra ulicemi Argentinskou. Odhadované náklady na prodloužení Blanky jsou zhruba 40 mld. Kč a také máme podmínku, že Blanku II můžeme realizovat až po zprovoznění stavby Pražského okruhu č. 518. Provizorní řešení spočívá ve zkapacitnění Průmyslové, vybudování mimoúrovňové křižovatky Poděbradská a Kbelská a zahloubení ulice V Holešovičkách. Celkové náklady odhadujeme zhruba 8 mld. Kč. Po dobudování městského okruhu bychom mohli dopravně zklidnit centrum.

Hána: Výhledově do budoucna by bylo toto provizorní dopravní řešení vyhovující?

náměstek Nosek: Výhodou řešení by bylo rychlejší dobudování městského okruhu s tím, že by okruh měl 2 a 2 jízdní pruhy, avšak Blanku II bychom stejně někdy v budoucnu měli realizovat.

Ing. Ludvík: Tímto způsobem by byla nahrazena i část vnějšího okruhu?

náměstek Nosek: Do realizace navrhovaného řešení by měla být hotová stavba Pražského okruhu č. 511.

Ing. Nouza: V rámci diskuze a dalších jednání výboru se domnívám, že bychom se měli zabývat i možným zklidněním centra města po dobudování a zprovoznění městského okruhu.

Vratislav Filler, Auto*mat: Je pro nás potěšující, že se budete zabývat zklidněním centra. U humanizace severojižní magistrály byly i dílčí termíny v roce 2014. Bude se něco z toho realizovat?

náměstek Nosek: Částečně se pokusíme zklidnit dopravu v centru, ale konečné řešení je možné až po dobudování městského okruhu.

Bod 3: Návrh rozpočtu vlastního hl. m. Prahy na rok 2013

náměstek Nosek: Návrh rozpočtu hl.m. Prahy v oblasti dopravy je dán tím, že hl.m. Praha se dostalo s propadem příjmů do kritické situace. Jediná kapitola, kde je nárůst prostředků je cyklistická doprava. Financovány budou zejména strategické projekty. Rozpočet byl výrazně zkrácen v oblasti dopravy a to jak v běžných tak i kapitálových výdajích.

Diskuse:

Ing. Ludvík: Hl.m. Praha se nechala připravit v rozpočtovém určení daní o zhruba 660 mil. Kč.

Hána: Je třeba nacházet různá řešení. Jedním z řešení je např. zavedení mýtného s tím, že se domnívám, že by jej neměli platit pražané.

Vratislav Filler, Auto*mat: Připravili jsme určitý komentář k rozpočtu, který jsme všem zastupitelům rozdali. Z rozpočtu např. vypadla kapitola chodníkový program, přitom efektivita bezmotorové dopravy je výrazně vyšší než peníze vynakládané do dopravních staveb pro automobilovou dopravu.

Hána: Základním dopravním prostředkem jsou lidské nohy respektive pěší doprava. Pokusím se najít finanční prostředky pro chodníkový program např. i na úkor cyklistické dopravy. Domnívám se, že cyklistická doprava v posledních letech byla populisticky zvýhodňována před ostatní nemotorovou dopravou.

Ing. Málková: Netroufnu si říci z které kapitoly brát, ale rozhodně na bezbariérové úpravy komunikací je třeba myslet a veřejností je toto sledováno.

Jednání Výboru pro dopravu ZHMP bylo ukončeno v 17:17 hodin a trvalo 1.37 hod.

Ing. Jiří Nouza
předseda výboru pro dopravu

Ing. Jan Heroudek
tajemník