

Zápis

z jednání Výboru pro dopravu Zastupitelstva hl.m. Prahy konaného 25.9. 2012 v místnosti č. 430, 4. patro, Mariánské nám. 2.

Přítomni: Ing. Jiří Nouza, Ing. Věra Šturmová, Ing. Jiří Pařízek, Petr Hána, Aleksandra Udženija, Ing. Karel Březina, Petr Šimůnek

Omluveni: Radek Lohynský, JUDr. Ing. Miloslav Ludvík, MBA, Ing. Jan Heroudek

V 15.47 hod. přítomné přivítal a jednání Výboru pro dopravu ZHMP zahájil předseda Ing. Jiří Nouza.

Na ověřovatele dnešního zápisu byli navrženi Petr Hána, Ing. Karel Březina.

Hlasování: pro: 7 proti: 0 zdržel se: 0

Ověřovateli dnešního zápisu byli zvoleni Petr Hána, Ing. Karel Březina.

Schválení zápisu z minulého jednání výboru ze dne 19.6. 2012.

Hlasování: pro: 7 proti: 0 zdržel se: 0

Zápis výboru ze dne 19.6. 2012 byl schválen.

Program dnešního jednání:

1. Bikesharing
2. Nájezdové rampy lávky Komořany – Lahovice cyklotrasy A50
3. Analýza variantních řešení trasy metra D
4. Doprava a dopravní infrastruktura na území HMP
5. Doprava v JV části Prahy (Uhříněves – Jižní Město, Uhříněves – Hostivař, návaznost na okruh)
6. Různé

Hlasování o programu: pro: 7 proti: 0 zdržel se: 0

Program dnešního jednání byl schválen.

Bod 1: Bikesharing

Materiál uvedla zastupitelka HMP JUDr. Monika Krobová Hášová: Projekt vzniká mnoho měsíců a komise Rady HMP pro cyklistickou dopravu se od počátku roku mimo jiné zabývá možnostmi bikesharingu. Dělalí jsme průzkumy mezi obyvateli a zjistili jsme, že o projekt je velký zájem. Obdobný projekt je úspěšně realizován ve větších i menších městech Evropy. V Karlíně je již provozován bikesharing firmou Homeport. Pokud by se město rozhodlo pro tento projekt, bude vypsáno řádné výběrové řízení.

Jan Klenka, firma Homeport: Jsme jediná firma v ČR, která bikesharing tedy sdílení jízdních kol provozuje. V Karlíně fungujeme řadu let a nový systém zde provozujeme rok. Systém funguje tak, že uživatel se zaregistruje do systému, zvolí si tarif, který bude využívat, zaplatí a může dle zvoleného tarifu využívat jízdní kola. Kolo si může v kterékoliv stanici vypůjčit a vrátit tam kde mu

to vyhovuje. Celosvětový úzus je, že prvních 20 až 30 minut služby je bezplatných, delší výpůjčky jsou pak zpoplatněny. 95 % výpůjček je realizováno do 30 minut. Jsme schopni nabídnout bikesharing s klasickými koly či elektrokoly. V prezentaci je znázorněno co jsme schopni za 50 mil. Kč vytvořit za předpokladu využití klasických kol.

Diskuse:

Hána: Neočekávejme stejný úspěch bikesharingu jako v Evropě, Praha je velmi specificky členitá. V materiálu chybí odůvodnění, proč je prvních 20-30 minut zdarma.

Klenka, firma Homeport: Nastavení řešení je velmi individuální. Prvních 30 minut služby zdarma je kvůli motivaci a aby uživatelé pokud možno využívali službu celoročně. Následné časové zpoplatnění je proto, aby kola v systému nechyběla.

Ing. Šturmová: Jak jsou kola a elektrokola chráněna proti krádeži? Jak je systém navázán na MHD?

Klenka, firma Homeport: Kola mají řadu technických opatření proti krádeži a elektrokola jsou chráněna ještě více. Krom toho v kolech je aktivní GPS s oboustrannou komunikací ze systémem. Systém může být propojen s MHD a nebo nemusí, záleží na objednateli.

Ing. Březina: Chtěl bych se zeptat, jaký je dle Vás nejlepší poměr kol, stanic a stojanů u těchto stanic, tak aby kola byla rozmístěna rovnoměrně?

Klenka, firma Homeport: V každém systému je třeba kola redistribuovat, což představuje třetinu provozních nákladů. Celosvětově se používá koeficient 0,6 kol na jeden zámek.

radní Udženija: Systém podporuji a chtěla bych se zeptat, jaká je návratnost investice? Je projekt koncipován jako komerční a nebo půjde o investici města?

zastupitelka HMP JUDr. Hášová: V komisi jsme na toto téma hodně diskutovali a nejvhodnější je sponzoring. Pokud by město zajistilo významné sponzory projekt by mohl být realizován.

náměstek Nosek: Snažíme se zajistit infrastrukturu, tedy vytipovat a připravit vhodné lokality.

Hána: Chtěl bych si ujasnit, zda město nebude financovat vlastní technická zařízení.

náměstek Nosek: Ano, mohou to být místa, kde je možné stanice provozovat.

Ing. Nouza: Měl jsme mimo jiné možnost vyzkoušet elektrokolo. Projekt by bylo možné provozovat jako komerční, s tím že město by vyjádřilo podporu spíše formálně. Ve spolupráci s paní radní Udženijí a náměstkem Noskem bychom se dále scházeli ve věci bikesharingu či carsharingu a zhruba po 3 měsících bychom mohli výbor informovat o dalším vývoji v této věci.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o bikesharingu.

Hlasování: pro: 7 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

Bod 2: Nájezdové rampy lávky Komořany – Lahovice cyklotrasy A50

Materiál uvedla zastupitelka HMP JUDr. Monika Krobová Hášová: Byla bych ráda, kdyby výbor podpořil snahu komise Rady HMP, abychom v tomto či příštím roce realizovali dokončení lávky respektive nájezdových ramp. V prosinci loňského roku Zastupitelstvo HMP schválilo kupní smlouvu. Pozemek, který navazuje na tyto rampy je již ve vlastnictví HMP. Stavební povolení na rampy by již měla být účinná. Trápí nás finanční stránka respektive cena za rampy. Cena jedné rampy byla vyčíslena zhruba na 20 mil Kč.

Ing. Dostál, ředitel TSK hl.m. Prahy: Rampy pravděpodobně budou realizovány v příštím roce.

náměstek Nosek: Poprosil bych o podporu výboru tak, aby tento projekt zůstal respektive byl zařazen do rozpočtu na příští rok.

Ing. arch. Radim Šimko: Architekt okomentoval připravenou prezentaci, ve které promítl fotografie ze kterých je patrné, že dochází k zcizování částí již vystavěné lávky.

Ing. Nouza: Lávka je nyní v majetku ŘSD ČR a nebo hl.m. Prahy?

Ing. Dostál, ředitel TSK hl.m. Prahy: Lávka byla budována z prostředků města a tudíž je i v majetku města. ŘSD ČR odmítlo danou lávku vybudovat a my jsme její výstavbu koordinovali s výstavbou této části Pražského okruhu.

zastupitelka JUDr. Hášová: Kolik stála lávka, která zde visí?

Ing. Dostál, ředitel TSK hl.m. Prahy: Lávka stála přibližně 40 mil. Kč bez DPH. A o dokončení celé stavby se snažíme již několik let.

Ing. Hvizdal, firma Pontex s.r.o.: Jsme projektanti zmiňované lávky a úspora na ceně lávky vznikla tím, že lávka byla přeceněna dle ceníku, který využívá TSK hl.m. Prahy. Původně byla lávka projektována pro ŘSD ČR.

Ing. Pařízek: Nevytvoříme lávkou prostor pro úrazy cyklistů či mládeže? Bude stavba bezpečná?

Ing. arch. Šimko: Konstrukce byla projednávána s Policií ČR a bude zde systém zábradlí, aby zde cyklisté nejezdili příliš rychle.

Ing. Hvizdal, firma Pontex s.r.o.: Bezpečnost lávky se projednávala zhruba dva roky a proto je i stavba tak drahá a lávky tak dlouhé, protože jsme z bezpečnostního hlediska nepřipustili maximální sklony dané normami.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o nájezdových rampách lávky cyklotrasy A50 Komořany – Lahovice. Výbor pro dopravu ZHMP podporuje a doporučuje Zastupitelstvu HMP při schvalování rozpočtu HMP zachovat tuto položku v návrhu rozpočtu HMP na příští rok.

Hlasování: pro: 7 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo přijato.

Bod 3: Analýza variantních řešení trasy metra D

Materiál představil Ing. David Krása, generální ředitel METROPROJEKT Praha a.s.: Návrh trasy metra D byl projednáván zde na výboru v červnu. Na základě projednání jsme měli předložit studii variantního řešení. Na konci srpna jsme výsledky studie předali Dopravnímu podniku hl.m. Prahy a předsedovi Výboru pro dopravu ZHMP a náměstkovi primátora pro dopravu. Se studií Vás seznámí kolega Cigánek.

Ing. Cigánek, Metroprojekt Praha a.s.: Pan Cigánek okomentoval perfektně připravenou prezentaci. Nyní srovnáváme informace s materiálem, který byl zpracován v roce 2011 dle zadání z roku 2010. Dokumentace je v úrovni územního rozhodnutí na autonomní trasu metra. Nyní předkládáme varianty, které mají za cíl minimalizaci počátečních nákladů s maximálním užitkem města. Navrhli jsme tři varianty. 1. varianta potvrzuje autonomní dopravní systém a optimalizaci stavebních prvků s tím, že další stavby se dají dostavit později. 2. varianta je posun od autonomního systému ke kompatibilnímu s trasami A,B,C. Podvariantou je zachování přestupu ve stanici Pankrác. 3. varianta je odbočka z trasy C tedy větvení trasy metra C. Změna však by znamenala změnu stávajícího územního plánu.

Ing. Krása, generální ředitel METROPROJEKT Praha a.s.: S Dopravním podnikem hl.m. Prahy a.s. jsme se domluvili na společném doporučení, které bych zde chtěl uvést. Doporučujeme Výboru pro dopravu ZHMP přijmout takový závěr, který by podpořil pokračování přípravy trasy D a přípravy dokumentace pro stavební povolení. Aby výbor podpořil sledování varianty č. 3 jako nejúspornější řešení s možností, aby byla sledována i příprava stanice Pankrác odpovídající variantě 2. V budoucnu v dalších etapách by bylo vhodné sledovat trasu ze stanice Pankrác směrem přes Náměstí Míru do prostoru Náměstí Republiky.

Diskuse:

Hána: K variantě 3 bych se chtěl zeptat, zda v případě, že uspokojíme přepravu v úsecích Pankrác – Háje a Pankrác – Depo písnice, nebude úsek Pankrác – Nádraží Holešovice přetížen? Změna ÚPn může trvat třeba i dva roky. Je možné učinit taková rozhodnutí, aby i přestože např. nebude schválen ÚPn, bylo by možné pracovat na projekční přípravě?

Ing. Březina: Dle mého názoru varianta č. 3 naprosto neřeší problematiku Nuselského mostu a přetíženost současné trasy C ze stanice Háje. Doporučoval bych sledovat varianty 1 a 2 jako maximální varianty.

Ing. Krása, generální ředitel METROPROJEKT Praha a.s.: Ve všech třech variantách se uvažuje s etapou Pankrác – Náměstí Míru. Projektová příprava trasy D ve variantách je rozdílná pouze v úseku Olbrachtova – Pankrác.

Ing. Zdřadička, vedoucí odboru INFR ÚRM: Teoreticky by lhůta na změnu ÚPn mohla být přes jeden rok, ale zatím se v tak krátkém čase nikdy nepodařilo změnu ÚPn realizovat. V případě, že by se prováděla SEA je reálná lhůta dva roky.

náměstek Nosek: Přikláním se k variantě č. 3, která by však měla být etapizována, s tím že projekční práce nebudou zastaveny při projednávání změny ÚPn.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o variantách řešení přípravy trasy metra D. Výbor pro dopravu ZHMP doporučuje pokračovat v přípravě výstavby trasy metra D a etapizovat návrh výstavby trasy metra D tak, aby byly maximálně optimalizovány investiční náklady na výstavbu a náklady na provoz. Výbor pro dopravu ZHMP žádá radního pro dopravu

pana náměstka Noska o projednání komplexního návrhu postupu výstavby metra D v Radě HMP. Výbor pro dopravu ZHMP ukládá předsedovi výboru projednat další trasování metra D z oblasti Náměstí Míru do centra města a s radním pro územní plán náměstkem RNDr. Hudečkem a s předsedou Výboru pro územní rozvoj ZHMP Ing. Schmalzem.

Ing. Březina: V bodě č. 2 usnesení se zdá, že doporučujeme jakoukoliv variantu.

Ing. Nouza: Jedná se tedy o variantu č.3.

Udženija: Nevidím důvodu, proč usnesení nemůže zůstat v navrženém znění.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o variantách řešení přípravy trasy metra D. Výbor pro dopravu ZHMP žádá radního pro dopravu pana náměstka Noska o projednání komplexního návrhu postupu výstavby metra D v Radě HMP. Výbor pro dopravu ZHMP ukládá předsedovi výboru projednat další trasování metra D z oblasti Náměstí Míru do centra města a s radním pro územní plán náměstkem RNDr. Hudečkem a s předsedou Výboru pro územní rozvoj ZHMP Ing. Schmalzem.

Hlasování: pro: 7 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo přijato.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP doporučuje pokračovat v přípravě výstavby trasy metra D a etapizovat návrh výstavby trasy metra D tak, aby byly maximálně optimalizovány investiční náklady na výstavbu a náklady na provoz.

Hlasování: pro: 5 proti: 0 zdržel se: 2

Usnesení bylo přijato.

Bod 4: Doprava a dopravní infrastruktura na území HMP

Materiál představila Mgr. Martina Křížková, Euromanagers: Materiál Vám byl předkládán na červnovém jednání. Návrh operačních programů bude přibližně hotov v listopadu letošního roku a dá se předpokládat, že do konce letošního roku by mohla vláda ČR schválit návrh operačních programů. Z Fondu soudržnosti by měl být financován i operační program Páteří infrastruktura, který bude v gesci Ministerstva dopravy ČR. Snahou HMP bude zasadit se o to, aby OP Páteří infrastruktura umožnila podporu aktivit obsažených v seznamu strategických dopravních projektů jako je rozvoj sítě metra, infrastruktura tramvajových tratí, dopravní telematika, protihluková opatření (úprava vozovek), nadřazená síť komunikací (městský okruh, radiály, spojky). Domníváme se, že by bylo vhodné intenzivně pokračovat ve vyjednávání s Ministerstvem dopravy ČR tak, aby hlavní město Praha neztratilo možnost získat podporu z budoucího operačního programu.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o dopravě a dopravní infrastruktuře na území HMP. Výbor pro dopravu ZHMP žádá radního pro dopravu pana náměstka Noska, aby v termínu do konce ledna 2013 informoval výbor o vývoji jednání z řídicími orgány o zahrnutí záměrů hl.m. Prahy v oblasti dopravy do nového programovacího období na roky 2014 – 2020.

Hána: Navrhují odsouhlasit i konkrétní investiční záměry, které jsou uvedeny v tabulce.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o dopravě a dopravní infrastruktuře na území HMP. Výbor pro dopravu ZHMP souhlasí s předloženými investičními záměry uvedenými v informaci. Výbor pro dopravu ZHMP žádá radního pro dopravu pana náměstka Noska, aby v termínu do konce ledna 2013 informoval výbor o vývoji jednání z řídicími orgány o zahrnutí záměrů hl.m. Prahy v oblasti dopravy do nového programovacího období na roky 2014 – 2020.

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

Usnesení bylo přijato.

Bod 5: Doprava v JV části Prahy

Materiál představil Ing. Pařízek. V Uhříněvsi je umístěn velký logistický areál firmy Metrans. V původním záměru se počítalo, že již bude v provozu stavba 511 Pražského okruhu. Nyní, když okruh není dokončen dochází k zahuštění dopravy v dané oblasti, k čemuž přispívá i urbanizace území Říčanska. Důsledkem dopravy jsou nepříjemné kongesce na hlavních komunikacích a i v okolní uliční síti v dané oblasti. Materiál berte jako upozornění na danou situaci s tím, že bych rád se k dané problematice za nějaký čas vrátil.

Diskuse:

Hána: Bylo komunikováno i s dotčenými starosty městských částí?

Ing. Pařízek: Starostové v této oblasti se výrazně sdružují a mají jednotné stanovisko. Víím, že starosta Říčana i komunikuje se starosty městských částí v dané oblasti a že vzniká petice na podporu zrychleného řešení dopravní situace.

Ing. Zděradíčka: Obrázek použitý v předložených materiálech je výřezem z připravovaného katalogu dopravních staveb, který připravujeme s panem předsedou Výboru pro dopravu ZHMP a který Vám v budoucnu bude předložen jako podklad k výběru investičních priorit. Část 14, což je obchvat Dolních Měcholup, byla v podrobné územní přípravě, ale podoba komunikačního obchvatu byla odlišná, než byl stabilizován v ÚPn v 90. letech a proto je požizována změna ÚPn. Na část 13, která by propojila východní část Pražského okruhu s Uhříněvsí a výrazným způsobem mohla přesměrovat těžkou nákladní dopravu, jsme podali návrh na změnu ÚPn.

Ing. Pařízek: V současné době jsem zaregistroval v dané oblasti oživení trasy jihovýchod krátká.

Ing. Zděradíčka: Po zásahu soudem, není uvedena část Pražského okruhu v platných zásadách územního rozvoje. V projednávané aktualizaci zásad se okruh vrací v stabilizované podobě (JVD), která odpovídá i zásadám územního rozvoje středočeského kraje. Tedy nepřipravuje se část Pražského okruhu v trase JVK. Rozhodnutí o trasách padlo v polovině 90. let

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o dopravě v jihovýchodní části Prahy.

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

Usnesení bylo přijato.

Bod 6: Různé

Ing. Nouza: Nyní bych udělil slovo zástupci o.s. Pražské matky

Jarmila Johnová, o.s. Pražské matky: Chtěla bych poděkovat za možnost, že můžeme vystoupit s prosbou, abyste podpořili náš požadavek na zvýšení rozpočtu pro pěší dopravu. Financování pěší dopravy je ve srovnání s automobilovou dopravou značně disproporční, tj. neodpovídá jejímu významu ani objemu, což má za následek odkládání plánovaných úprav komunikací ve prospěch chodců, zesilující tendenci dovážet děti do školy autem a obecně zhoršování podmínek pro chůzi ve městě. Pěší doprava je nejzákladnější a k prostředí města nejšetrnější doprava. Naše sdružení se dlouhodobě zabývá podporou pěší dopravy a máme dva významné programy Bezpečné cesty do škol a Chodci sobě. Bezpečné cesty byly jako program města realizovány od roku 2008, projektanti v jejich průběhu zpracovali více než 150 návrhů, z nichž byla dosud uskutečněna, většinou pro nedostatek prostředků, méně než polovina. Chodci sobě byl zahájen v únoru a jde o internetový projekt, kde občané mají možnost nahlašovat nedostatky v pěší infrastruktuře. Zatím občané podali 330 podnětů z nichž bylo vyřešeno pouze 25 podnětů. Byly bychom proto rády, kdybyste při hlasování o rozpočtu podpořili navýšení položky BESIP na 40 mil. Kč, což představuje městem vyčíslené požadavky v rámci plánu BESIP pro rok 2012. A dále bychom byly rády, kdybyste navýšili finanční prostředky pro chodníkové programy.

Diskuse:

Hána: Pěší doprava je nedocenenou dopravou a to zejména ve veřejném mínění. Dnes velmi módní cyklo doprava jak ve veřejném mínění, tak i finančně, zásadně převyšuje pěší dopravu.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci. Výbor pro dopravu ZHMP doporučuje radnímu pro dopravu a náměstkovi primátora panu Noskovi v rámci ekonomických možností města navýšit položky rozpočtu BESIP a chodníkový program.

Hlasování: pro: 5 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo přijato.

Vratislav Filler, Auto*Mat: Měl bych žádost o zařazení bodu na příští jednání výboru k tématu Smetanovo nábřeží, protože dochází k určitému posunu při zřizování pěší zóny a máme návrh konečného řešení. Dostala se k nám oponentura ke změnám linkového vedení MHD. Byl bych rád, kdyby se materiál dostal na jednání výboru, protože studie ukazuje, že přijaté změny nebyly kvalitně připravené. Celý způsob rozhodování nebyl standardní. Proto bychom požádali pana náměstka pro dopravu pana Noska a Vás pane předsedo o rezignaci z funkcí.

Ing. Nouza: Na červnovém jednání výboru jsem zmiňovanou studii neměl k dispozici a deklaroval jsem, že změnami se budeme dále zabývat. Dle mých informací v současné době probíhají jednání s městskými částmi. Od 10. září probíhá akce ROPIDu k sčítání dopravy v uzlových bodech. Od 10. října je naplánováno další sčítání v uzlových bodech s fyzickým sčítáním cestujících v dopravních prostředcích. Na přelom měsíce listopadu a prosince je naplánován anketní průzkum o změnách v MHD.

Ing. Prokeš, ROPID: Ano další jednání probíhají a chtěl bych zde říci, že žádný zásadní problém při změnách v MHD jsme nezaznamenali.

Ing. Nouza: Všichni členové výboru budou informováni o tom, že říjnové jednání výboru bude společné jednání s Výborem pro územní rozvoj ZHMP.

Jednání Výboru pro dopravu ZHMP bylo ukončeno v 18:17 hodin a trvalo 2.30 hod.

Ing. Jiří Nouza
předseda výboru pro dopravu

Petr Hána
ověřovatel zápisu

Ing. Karel Březina
ověřovatel zápisu

Ing. Jan Heroudek
tajemník