



## ZÁPIS z 12. jednání

Výboru pro dopravu ZHMP konaného dne 16. 4. 2024 v 16:30 hod.

místnost č. 349, Nová radnice, Mariánské nám. 2, Praha 1

**Přítomni:** Ing. Martin Sedeke, Mgr. Michal Andelek, Mgr. Ing. Jaromír Beránek, MUDr. Klára Cingrošová, Ing. Gabriela Lněničková, MBA, Stanislav Nekolný, MBA, doc. Ing. Pavel Peterka, Ing. Ondřej Prokop, Ph.D., Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., Mgr. Bára Soukupová, Pavel Zelenka

**Omluveni:** Ing. Tomáš Slabihoudek, Ing. David Vodrážka

**Jednání řídil:** Ing. Martin Sedeke, předseda Výboru pro dopravu ZHMP

**Text zahájení:** 12. jednání bylo zahájeno v 16.37 hod.

Na ověřovatele zápisu byl navržen Ing. Ondřej Prokop.

**Hlasování:** pro: 11 proti: 0 zdržel se: 0 nehlasoval: 2

Ověřovatelem zápisu byl zvolen Ing. Ondřej Prokop.

Schválení zápisu z 11. jednání ze dne 19. 3. 2024

**Hlasování:** pro: 11 proti: 0 zdržel se: 0 nehlasoval: 2

Zápis z 11. jednání byl schválen.

### Návrh programu:

BOD	TISK	MATERIÁL	PŘEDKLÁDÁ	PŘIZVANÍ
1.		Úvod		
2.	T-VD-0127	Z - 12 220 o prováděných činnostech v nejbližším období na komunikacích v hl. m. Praze s významným dopadem na dopravu (informace)	TSK hl. m. Praha, a.s./PKD MHMP	
3.	T-VD-0128	Zavedení jednotného charakteru zastávek v autobusové síti PID	ROPID	
4.	T-VD-0129	Změna územního plánu Z 2908 v souvislosti s možným rušením parkovacích míst ve stopě tramvaje	Ing. Prokop	Ing. arch. Foglar
5.		Různé		

Zelenka: Chtěl bych vědět, jak to vypadá s návrhem na úpravu ZPS.

Ing. Sedeke: Zařadíme do bodu různé.

**Hlasování o návrhu programu:** pro: 11 proti: 0 zdržel se: 0 nehlasoval: 2

Program byl schválen.

### **K jednotlivým bodům programu:**

#### **Bod č. 2 Z - 12 220 o prováděných činnostech v nejbližším období na komunikacích v hl. m. Praze s významným dopadem na dopravu (informace)**

Ing. Sedeke: Tento bod jsme zařazovali zpravidla jako poslední. Po kolapsu dopravy v rámci opravy Nuselského mostu jsme tento bod zařadili na začátek jednání.

Ing. Josef Richtr, náměstek GŘ Sekce investiční, TSK hl. m. Prahy, a.s.: Opatření k rekonstrukci Barrandovského mostu jsou relativně dobrá. Pro případ nehody máme zde připraveny 3 odtahové vozy. Problematika Nuselského mostu je spjata s ulicí 5. května, kde provádíme obnovu protihlukového asfaltu. Dopravní opatření jsou stejná, jako v loňském roce. Je uzavřen rychlý pruh na Nuselském mostě, protože vedeme část jednoho směru do centra v protisměru, tak abychom byli schopni zachovat 2 + 2 jízdní pruhy. Na dopravně inženýrské opatření byl vydán DIR. Můžeme zkusit zajistit vozidlo odtahové služby pro případ nehody. Ale ve zúžených jízdních pruzích je problematické se k nehodě vůbec dostat. Další velké akce jsme minimalizovali, neboť nás čeká mistrovství světa v ledním hokeji a maratony.

#### **Diskuse:**

MUDr. Cingrošová: Mám obecný dotaz. Jak se zachází s dočasným dopravním značením? V několika případech je dopravní značení po ukončení akce stále na komunikaci a je např. převrácené.

Ing. Richtr: Pro tyto případy máme např. aplikaci závady nebo [Změňte.to \(zmente.to\)](#). Všechna dopravní značení mají své stanovení, DIO, DIR, tedy podmínky, za kterých se umísťují na komunikacích. Ne všechny dopravní značky umísťuje naše organizace. Je třeba řešit konkrétní případ.

Ing. Sedeke: Prosím, nechte na Nuselském mostě odtahové vozidlo pro případ dopravní nehody. V úterý, před tím kolapsem, se tam stala dopravní nehoda. Následně trvalo asi 110 minut, než bylo vozidlo odstraněno.

#### **Bod č. 3 Zavedení jednotného charakteru zastávek v autobusové síti PID**

Ing. et Ing. Petr Tomčík, ředitel ROPID: Toto téma již na Výboru pro dopravu ZHMP v roce 2019 bylo a bylo jednohlasně schváleno. Ale projekt nebyl realizován, protože určitá kategorie autobusů neměla dostačující počet tlačítek. Nyní jsou tyto autobusy vyřazeny. V současné době máme cca 2,5 tis. autobusových zastávek v rámci PID a 69 % je již na znamení. Od roku 2011 již není třeba mávat na řidiče a postačí viditelně stát na zastávce. Projekt se týká PID jako celku, takže i Středočeského kraje. Výhodou může být zkrácení cestovních dob, nižší náklady na pohonné hmoty, finanční úspora, nižší vibrace a opotřebení vozovek. Nevýhodou je to, že cestující musí stát viditelně na zastávce. Před výstupem cestujícího je nutnost upozornit řidiče na plánovaný výstup. Tlačítka v autobusech pro poptávku výstupu a tlačítka na otevírání dveří jsou synchronní. Budeme muset přizpůsobit jízdní řády tak, aby nedocházelo k zbytečným zastavením v zastávkách bez poptávky cestujících, kvůli dorovnání jízdního řádu. Projekt chceme se Středočeským krajem realizovat k termínu 29. 6. 2024, protože je to termín celostátních změn jízdních řádů. Počítáme s masivní informativní kampaní pro cestující. Problematika bude ještě projednána v Komisi Rady HMP pro veřejnou dopravu a následně v Radě HMP.

## Diskuse:

Mgr. Beránek: Lze předpokládat, že v okrajovějších hodinách musí být zkráceny jízdní doby. Připravujete úpravu? Jak bude řešena praxe sjednocení poptávkového otevírání dveří u autobusů na městských linkách? Všímám si, že v praxi je občas vidět otevírání všech dveří vozu než poptávkového otevírání.

Ing. Tomčík: Již 69 % zastávek je v tomto režimu. Jízdní řády byly také v průběhu času upravovány i v okrajových oblastech. Někteří řidiči si ulehčují práci v tom, že raději otevrou dveře. Někdy dochází ke zdržení, než si lidé navolí poptávku otevření dveří. Informační kampaň bychom cílili i na správné chování cestujících.

Ing. Jan Šurovský, Technický ředitel - Povrch DP hl. m. Prahy, a.s.: Předpis do značné míry umožňuje, aby se řidič rozhodl dle aktuální situace. Pokud máte ve voze cestujícího se sníženou schopností pohybu a orientace, dle mého názoru, není správné takového cestujícího vychovávat a čekat, až si tlačítko navolí sám. Takové vyčkávání může způsobit, že řidič nestihne SSZ a na další zastávku přijede pozdě. Téma je vhodné na diskusi. Předpis v tomto nehovoří jednoznačně. Sjednotit postup je správné.

Ing. Pakostová, veřejnost: Uvažuje se všude s informačními tabulemi signalizujícími odjezdy spojů?

Ing. Tomčík: Instalaci samostatných odjezdových panelů na zastávkách tramvají či autobusů má na starosti naše organizace. Vysoutěžili jsme dodávku na 150 panelů, které průběžně instalujeme.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o zavedení jednotného charakteru zastávek v autobusové síti PID.

**Hlasování:** pro: 11            proti: 0            zdržel se: 0            nehlasoval: 2

**Usnesení bylo schváleno.**

## Bod č. 4 Změna územního plánu Z 2908 v souvislosti s možným rušením parkovacích míst ve stopě tramvaje

Ing. Prokop: Na Výboru pro územní rozvoj ZHMP jsme v březnu probírali tuto změnu ÚPn. MČ Praha 4 k tomu má záporné stanovisko. Chtěl bych se zeptat, zdali hl. m. Praha počítá v rámci změny ÚPn v souvislosti s tramvajovou tratí s nahrazením parkovacích míst. Okolo Budějovické je velký deficit parkovacích míst.

Ing. Lněničková: Myslím si, že by bylo nejprve potřeba zmapovat parkovací místa, jejich poptávku a nabídku. Praha připravuje reformu parkování. Možná dojde ke snížení poptávky pro parkování se zavedením férové ceny. Mít parkování všude zdarma či velmi levně vede k tomu, že poptávka je obrovská. Je potřeba mít tržní regulaci parkování.

Jaroslav Míth, radní pro dopravu MČ Praha 4: MČ Praha 4 podporuje výstavbu tramvajové tratě, ale chceme, aby bylo zachováno co nejvíce parkovacích míst.

Ing. Jan Šurovský, Technický ředitel - Povrch DP hl. m. Prahy, a.s.: Změna územního plánu neurčuje samotné stavební provedení tramvajové tratě. Pro nás je důležité, aby stavba tramvajové tratě byla v seznamu veřejně prospěšných staveb. Dále bude záležet na formě zadání tramvajové tratě. V současné době stavíme tramvajovou trať pouze k Arkádám u stanice Pankrác. Zároveň máme pravomocně povolené pokračování k poště, kde je založené ostrovní nástupiště.

Ing. Scheinherr: Přijde mi škoda, že v letošním roce se tramvajová trať nebude realizovat až k poště. V rámci tramvajového okruhu je důležité podporovat výstavbu této tramvajové tratě. Navrhuji usnesení, že Výbor pro dopravu ZHMP podporuje realizaci tramvajové tratě Na Veselí – Pankrác – Budějovická.

Ing. Prokop: Navrhuji usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP podporuje výstavbu tramvajové tratě Na Veselí – Pankrác – Budějovická. Výbor pro dopravu ZHMP žádá, aby při projektování prodloužení této tramvajové tratě byl kladen maximální důraz na zachování parkovacích míst.

Mgr. Beránek: Je řešitelné z pohledu Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. potencionální zaústění tramvajové tratě do Vyskočilovy ulice, kde je ostrý úhel zatáčky?

Ing. Šurovský: V urbanistickém obrázku sídliště Novodvorská, je zakreslena tramvajová trať. V roce 2019 bylo prověřeno, že umíme jet tramvají z Budějovické do Vyskočilovy ulice.

Míth: Náš požadavek byl, aby s vyhledáváním a umístěním tangenty, která prochází Budějovickou bylo i řešeno vedení tramvajové tratě Budějovickou ulicí. Ostrovní nástupiště u pošty se nám nelíbí, protože tuto zastávku chceme řešit až s tím, jak bude finálně řešeno vedení tramvajové trati.

Ing. Scheinherr: Už se konalo veřejné projednání této změny územního plánu?

Ing. Prokop: Ano, veřejné projednání bylo. Změna směřuje k vydání.

Mgr. Soukupová: Chtěla bych připomenout, že v ulicích Budějovická i Olbrachtova nám chybí bezpečné řešení pro cyklisty i přesto, že obě ulice máme v páteřním systému.

Ing. Šurovský: Úsek Na Veselí – Pankrác je ve výstavbě nebo je postaven.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP podporuje výstavbu tramvajové tratě Pankrác – Budějovická.

**Hlasování:** pro: 11 proti: 0 zdržel se: 0 nehlasoval: 2

**Usnesení bylo schváleno.**

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP žádá Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. projekt stavby tramvajové tratě Pankrác – Budějovická připravit s důrazem na zachování maxima parkovacích míst.

**Hlasování:** pro: 7 proti: 0 zdržel se: 4 nehlasoval: 2

**Usnesení bylo schváleno.**

Ing. Beránek: Navrhuji ještě usnesení, že žádáme Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., aby při projekčních pracích navrhl takové řešení, které zajistí co nejbezpečnější pohyb cyklistů.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP žádá Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., aby při projekčních pracích stavby tramvajové tratě Pankrác – Budějovická navrhl takové řešení, které zajistí co nejbezpečnější pohyb cyklistů.

**Hlasování:** pro: 6 proti: 0 zdržel se: 5 nehlasoval: 2

**Usnesení nebylo schváleno.**

## **Bod č. 5 Různé**

Ing. Sedeke: Byla zde žádost, aby náměstek podal nové informace k přípravě zón placeného stání.

MUDr. Zdeněk Hřib, 1.náměstek primátora: Zapracováváme připomínky městských částí. Předmětem diskusí je např. to, zdali v modrých zónách zůstanou virtuální parkovací hodiny, nebo zdali by mělo být v modré zóně zakázáno návštěvnické parkování. Myslím si, že v modré zóně by mělo být podstatně dražší parkování než ve fialové zóně. Zaznamenal jsem, že MČ Praha 7 plánuje anketu k problematice ZPS.

Zelenka: Nedalo by se vzít v potaz v modré zóně, aby režim virtuálních parkovacích hodin mohl být vypnut? Ceník není jednotný, a tudíž by neměl být problém časový horizont virtuálních parkovacích hodin. Je nějaký časový harmonogram?

MUDr. Hřib: K problematice musí probíhat i koaliční jednání. Je zde i návaznost na Plán udržitelné mobility.

Ing. Sedeke: Je snaha sjednotit pravidla v ZPS pro všechny Pražany.

MUDr. Hřib: Prosím zástupce TSK, Ing. Filipa Hájka, aby mně připravil data k nočnímu parkování i v návštěvnickém režimu.

Ing. Pakostová, veřejnost: Je problém, že u nových developerských staveb chcete vymýtit parkování v podzemí. V ZPS nevím, za co platím.

MUDr. Hřib: Parkovací minima je regulace, která vznikla kvůli přeregulovanému prostředí na ulici. Máme extrémně dotované parkování na ulicích. Platba v ZPS je určitá participace řidiče např. za údržbu vozovek a za využití pozemků. Možností využití pozemků ve veřejném prostoru je mnoho (např. předzahrádky pro restaurace, výstavba zeleně apod.).

Ing. Sedeke: Do různého jsme měli požadavek od pana starosty MČ Praha 12 Ing. Vojtěcha Kose, ale není tu, tak téma dáme na příští jednání.

Ing. Scheinherr: Chtěl jsem se zeptat, zdali budeme dávat připomínky k aktualizaci Plánu udržitelné mobility?

Ing. Sedeke: Požádal mě pan předseda Výboru pro strategické investice ZHMP, abychom udělali společné jednání výborů k tomuto tématu.

Ing. Scheinherr: Od pana náměstka přišlo, že připomínky se mají zasílat do 19. 4. 2024.

MUDr. Hřib: Aktualizace Plánu mobility má určitý harmonogram a musí být včas schválen, protože je tam i návaznost na dotace z EU. Připomínky prosím do 19. 4. 2024.

Ing. Sedeke: Budeme hledat cestu, jak připomínky promítnout do plánu.

Ing. Scheinherr: Ještě jsem se chtěl zeptat na nařízení ohledně vjezdu do centra města na Smetanovo nábřeží.

MUDr. Hřib: Nemáme v koaliční smlouvě napsáno, že zpoplatnění je jediné možné řešení. Městské části doručily nějaké připomínky, které nyní vypořádáváme.

Doc. Peterka: V programu SPOLU pro Prahu jsme měli jako hlavní témata okruhy (tramvajový a městský okruh). Měli bychom se přihlásit k pokračování projektování tramvajového okruhu a Hloubětínského tunelu a zkapacitnění dopravního uzlu Barrandovský most.

MUDr. Hřib: Stavby, které nejsou v Plánu udržitelné mobility, tak jen nejsou v aktualizovaném akčním plánu do roku 2026. Stavby typu městský okruh jsou plánované, ale víme, že je nezačneme stavět do roku 2026. Pokud vím, tak do této doby se ani nestihne stavět Hloubětínský tunel.

Ing. Scheinherr: Podle mě by v akčním plánu měly být zahrnuty i projekty u kterých bude probíhat přípravná projektová práce, i přestože stavby nebudou realizovány do roku 2026.

MUDr. Hřib: Na městský okruh nebudeme mít peníze, pokud nám na něj významně nepřispěje stát. Asi by do Plánu udržitelné mobility měla být zahrnuta informace a seznam akcí u kterých je zřejmé, že na přípravě se pracuje, ale víme, že se nebudou stavět do roku 2026.

Ing. Libor Šíma, ředitel ODO MHMP: Ano, do důvodové zprávy dáme seznam, aby bylo jasné, které akce již mají investiční položku a jsou v rozpočtu.

Doc. Peterka: Tabulku jsme neviděli. Byl bych raději, abychom poslali doporučení, že zmíněné stavby nesmí z tabulky vypadnout.

Zelenka: V případě, že nějaká stavba začne např. v roce 2027, tak já to vnímám, že do rozpočtování už i patří projektová příprava, protože je to součástí investice.

Jednání výboru bylo ukončeno v 17:37 hodin a trvalo 80 minut.

---

**Ověřil:** Ing. Ondřej Prokop

**Předseda výboru:** Ing. Martin Sedeke

**Zapsal:** Ing. Jan Marek, ODO MHMP

**Tajemník výboru:** Ing. Libor Šíma, ředitel ODO MHMP