

Zápis

z jednání Výboru dopravy Zastupitelstva hl.m. Prahy konaného 12. 5. 2011 v zasedací místnosti Nové Rady, 1. patro, Mariánské nám. 2, Praha 1.

Přítomni: Petr Hána, Ing. Věra Šturmová, RNDr. Tomáš Hudeček Ph.D., Mgr. Jan Kalousek, Mgr. Lukáš Kaucký, Ing. Jiří Pařízek, Petr Šimůnek, Ing. Antonín Weinert, CSc., Ing. Karel Březina

Omluveni: Josef Nosek, Ing. Jan Heroudek

Ve 14.00 hod. přítomné přivítal a jednání Výboru dopravy ZHMP zahájil předseda Petr Hána.

Ověřovatelem dnešního zápisu byla zvolena Ing. Věra Šturmová.

Program dnešního jednání:

1. Zavedení kongresového jízdného v MHD
2. Železniční infrastruktura na území hl.m. Prahy
3. Parkoviště P+R
4. Městský okruh a radiály
5. Různé

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

Program dnešního jednání byl schválen.

Bod 1: Zavedení kongresového jízdného v MHD

Materiál představil Mgr. Jan Kalousek. Cílem materiálu, který je součástí tzv. kongresového balíčku, je začlenit kongresové jízdné do tarifů MHD na území hl.m. Prahy. Má sloužit jako jakási incentiva pro kongresové turisty případně pro filmové štáby. Kongresové jízdné by mohlo přilákat organizátory k zajišťování většího počtu kongresů na území hl.m. Prahy. Kongresový turista utratí v průměru až 3x více financí než běžný turista a tudíž přináší významný příjem do rozpočtu státu. Rozpočet státu uvádím záměrně, neboť náš daňový systém neuplatňuje lokální daň, ze které by mohly být následně hrazeny jiné městu potřebné aktivity. V některých zahraničních městech např. ve Vídni obdobné jízdné funguje spolehlivě. Hl.m. Praha se dostává s těmito městy do přímé konkurence. Případné Vaše dotazy k tématu může profesionálně zodpovědět přizvaná Ing. Lenka Žlebková, ředitelka Prague Convention Burelu.

Diskuse:

Hána: Z uvedeného jasně vyplývá, že chceme Prahu zatraktivnit jako kongresovou destinaci.

Procházka, pověřen řízením ROPIDu: Kongresové jízdné vítáme a rádi bychom jej zapracovali do tarifu. Pouze bych požádal, zdali by bylo možné konkrétně vyřešit technické záležitosti, tak aby se do tarifů dala zapracovat konkrétní informace a dohodnout se na formě prokazování kongresmanů.

Ing. Lenka Žlebková, ředitelka Prague Convention Burelu: Upřesnila bych, že dle našich materiálů by se mělo jednat o konference a kongresy o počtu nad 500 lidí. Dále v materiálech je uvedena přesná definice kongresů a konferencí.

Ing. Weinert: Chtěl bych se zeptat, zdali kongresové jízdné by se týkalo jak zahraničních kongresů, tak i českých?

Ing. Žlebková: Vycházíme z mezinárodních statistik a definic. Jednalo by se o mezinárodní kongresy, na kterých musí být účastníci minimálně ze tří zahraničních zemí a minimální počet zahraničních účastníků je 20 %.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP doporučuje Radě HMP, aby v rámci tarifní politiky v PIDu bylo zohledněno zvýhodnění kongresového jízdného.

Hlasování: pro: 8 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

Bod 2: Železniční infrastruktura na území hl.m. Prahy

Materiál představil Ing. Pavel Mathé, ředitel Stavební správy Praha SŽDC. Podklad pro dnešní jednání byl sestaven podle jednotlivých tratí, které jsou zaústěny do železničního uzlu Praha. Prakticky nejlepší technický stav z celého uzlu Praha vykazuje páteřní kolínská trať a to i přesto, že vykazuje určité nedostatky. V úseku mezi Běchovicemi a Úvaly brání rekonstrukci spor občanů a městských částí a to zejména o rozsah protihlukového opatření. V současné době byla dokončena dokumentace EIA, která byla zapracována do dokumentace pro územní řízení. Pokud se povede utlumit spory a zahájit stavební řízení mohlo by dojít k rekonstrukci tohoto úseku trati v tomto rozpočtovém opatření EU tedy v letech 2012 – 2014. Finančně je tato stavba zajištěna. Další trať, která je pro město z hlediska vytížení velmi významná je Praha – Lysá nad Labem. V současné době probíhá soutěž na realizaci tzv. první stavby, která umožní zvýšit kapacitu tratě a zlepšit podmínky pro nástup a výstup cestujících v oblasti Horních Počernic. SŽDC bude obnovovat přípravu optimalizace trati Praha – Řevnice - Beroun, avšak v oblasti Černošic bude velký problém s hlukovou zátěží.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí informaci o železniční infrastruktuře na území hl.m. Prahy a žádá Radu HMP, aby prosazovala urychlení realizace železničního napojení letiště Praha Ruzyně a Kladna na kolejovou infrastrukturu hl.m. Prahy.

Ing. Březina: Při jednáních vedeme velmi významný tlak na stát, aby modernizace propojení letiště Praha – Kladno byla jednou z priorit státu. Významný posun však může nastat za situace, že se etapy obrátí respektive, že by modernizace začala v úseku Kladno – Veleslavín.

Hána: Domnívám se, že zde nejsme ve sporu a že jde o podporu výborem pro aktivity, které již Rada HMP vyvíjí.

Hlasování: pro: 8 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

Bod 3: Parkoviště P+R

Materiál představil Ing. Luděk Dostál, ředitel TSK hl.m. Prahy. V současné době je kapacita parkovišť P+R nedostačující a my se snažíme velmi výrazně rozšířit síť těchto parkovišť. Nejvíce jsou obsazovány parkoviště, které jsou umístěny u stanic metra. Samozřejmě, že i s novými trasami metra chceme stavět nová parkoviště. Stávající parkoviště bychom chtěli zkapacitnit výstavbou lehkých montovaných parkovacích domů. Výstavba klasických parkovacích domů např. P+R Chodov se ukazuje provozně velmi náročná a proto se budeme snažit, aby parkovací domy byly jednoduché, levné a efektivní.

Diskuse:

Hána: Výstavbě parkovišť P+R brání finance či spíše majetkoprávní otázky?

Ing. Dostál: Problém nedostatku finančních prostředků je spíše až druhotný. Prvotní problém je spíše v přípravě parkovišť. Např. parkoviště na Zličíně se snažíme cca 6 let zkapacitnit výstavbou objektového parkoviště integrovaného s autobusovým nádražím. V tomto případě nejsme schopni prorazit přes negativní stanoviska některých dotčených orgánů státní správy včetně příslušné městské části. Městská část argumentuje špatným dopravním skeletem a dává nám za povinnost vyřešit dopravní obslužnost téměř celého Zličína, což po zastavení území obchodními centry prakticky není možné. Výstavbou respektive provozem parkoviště P+R nedojde ke zvýšení zatížení dané oblasti dopravou.

Hána: To znamená, že při přípravě parkovišť P+R obecně narážíte na negativní stanoviska a nebo se zde jedná o ojedinělý případ?

Ing. Dostál: Obecně to takto nelze říci. V tomto případě se jedná spíše o konkrétní případ Zličína. Chceme zkapacitňovat P+R Černý most a nepředpokládáme odpor příslušné městské části. Někdy však na danou lokalitu, kde bychom chtěli stavět P+R, příslušné městské části mají jiný názor a chtěli by na tom samém pozemku stavět třeba bytovou výstavbu. Parkoviště P+R pro městské části nejsou tak zajímavé respektive nevnímají je tak prioritně jako město.

Hána: Je dostatek vhodných majetkově vypořádaných pozemků pro výstavbu P+R?

Ing. Dostál: Rozhodně ne.

Ing. Březina: Musíme si uvědomit, že Praha v podstatě financuje parkoviště pro nerezidenty a to proto, aby zejména obyvatelé jiných krajů nezajížděli do centra města. Další možností rozvoje P+R je jednání se středočeským krajem, tak aby parkoviště P+R vznikala ještě před hranicemi Prahy např. u železničních zastávek.

Hána: Chtěl bych se zeptat zdali v územním plánování či v konceptu ÚPn je počítáno s dostatečnou kapacitou P+R ve vhodných lokalitách?

Ing. Zděradička, vedoucí odboru INFR ÚRM: Přílohou dokumentu je i tabulka konceptu nového územního plánu hl.m. Prahy. Z konceptu nového ÚPn vyplývá odhadnutá kapacita parkovišť. V mnoha případech se potýkáme s protichůdnými požadavky na využití daného území. Příkladem je lokalita v Podbabě, kde by bylo dobré situovat kapacitní parkoviště P+R, ale taktéž zde máme jasné požadavky v souladu s ÚPn na dostavbu lokality. Proto jsme tedy přišli s návrhem kombinovaného způsobu využití této lokality. Velkokapacitní parkoviště jsou v ÚPn vymezeny jako veřejně prospěšné stavby. Nový územní plán oproti stávajícímu předpokládá, že jako regulativ bude stanovena kapacita parkoviště P+R.

Ing. Dostál: Z dopravního hlediska jsme navrhovali, aby celková kapacita parkovišť byla mezi 20 a 30 tisíci parkovacích míst. ÚRM umístil cca 16 tisíc parkovacích míst. Z toho jasně vyplývá, že opravdu nejprve je třeba začít územním plánováním.

Ing. Pařízek: Chtěl jsem se zeptat, zdali máme nějaké přibližné termíny budování parkoviště v oblasti Veleslavína? Připravované zdražení ceny za P+R je také pochopitelné. Avšak P+R Běchovice nejsou téměř využívány. Je připravena nějaká myšlenka respektive nějaký benefit jak zlepšit využitost tohoto parkoviště?

Ing. Dostál: Pro využívání parkovišť je velmi významné jejich umístění a druh návazné dopravy. Parkoviště Černý most, které je od Běchovic vzdáleno několik km je v 8 hodin ráno zaplněno, přičemž parkoviště Běchovice je celkově využíváno max. na 10 %. Domnívám se však, že Běchovice po dostavbě stavby č. 511 Pražského okruhu nabyde na svém významu. S ROPIDem se snažíme najít v rámci příměstské dopravy zatraktivnění tohoto parkoviště. Parkoviště na Veleslavíně bude součástí výstavby metra.

Procházka: Ohledně Běchovic by mě zajímaly počty parkujících za první pololetí, protože na návazné železniční trati došlo od prosince loňského roku ke změně grafikonu a posílení železniční dopravy.

Ing. Mathé: P+R Běchovice je dispozičně umístěno až za silnicí. Před železniční stanicí je tzv. divoké parkoviště na pozemcích ČD, soukromých a obce Běchovice o kapacitě zhruba 30 aut, které je neustále plné.

Dohnal, Dopravní podnik hl.m. Prahy: Jsme si vědomi, že P+R Veleslavín bude dlouhodobě suplovat P+R Dlouhá míle, takže předpokládáme, že souběžně s metrem by zde byl realizován jak autobusový terminál tak i objektové parkoviště.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí informaci o stávající síti parkovišť P+R, žádá Radu HMP, aby v přípravě Územního plánu hl.m. Prahy zohlednila nedostačující kapacitu stávajících parkovišť P+R.

Ing. Dostál: Nevím zdali by nebylo vhodné zadat ÚRM ve spolupráci s námi úkol k vytipování dalších ploch, které by Rada HMP mohla následně schválit.

Hána: Takto definovaný úkol by byl činěn za zády náměstka, který má Územní plán na starosti. Domnívám se, že pokud výbor takovéto usnesení přijme náměstek Josef Nosek vám podobný úkol zadá.

Hlasování: pro: 8 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

Bod 4: Městský okruh a radiály

Materiál uvedl Jiří Zeman, specialista OMI MHMP, který z dnešního jednání omluvil Ing. Jiřího Zlatohlávka. Včera proběhl super kontrolní den Rady HMP na Blance, který vedl přítomný náměstek Ing. Březina. V ulici Patočkova probíhá výstavba hloubeného tunelu a je prováděna tak, aby v úseku od křižovatky Malovanka po ulici Myslbekova byl hotový povrch do letošního prosince. Na stavbě 9515 se dokončují ražby, provádí se definitivní ostění tunelů, provádí se odtěžování jámy na Prašném mostě, přičemž na Prašném mostě byly archeology nalezeny hroby, čímž dojde zhruba k dvouměsíčnímu posunu stavebních prací. Navazující stavba Prašný most – Špejchar je v hrubé konstrukci téměř hotová. Na stavbě Špejchar – Pelc Tyrolka se provádí hrubá konstrukce garáží v jámě letenské pláně a dokončuje se definitivní ostění tunelů, tak aby mohla co nejdříve započít montáž technologie. Na radlickou radiálu je již zpracována dokumentace k územnímu řízení, která se nyní projednává. Vysočanská radiála, která je financována ze Státního fondu dopravní infrastruktury je v současné době ve výstavbě a předpokládáme, že bude do konce roku zprovozněna.

Diskuse:

Hána: Včera na tunelu Blanka byl kontrolní den a chci ubezpečit členy výboru dopravy, že až bude vytvořena podrobná zpráva bude předložena do našeho výboru respektive na příští jednání výboru předloží náměstek primátora zprávu z kontrolního dne.

Ing. Březina: Kontrolní den v tomto rozsahu proběhl poprvé v dějinách stavby tunelového komplexu Blanka a bude se opakovat v pravidelných intervalech. Na příštím zasedání výboru bude předložen komplexní materiál k Blance. K včerejšímu dni nám zbývá vyrazit posledních 43 metrů v části Myslbekova – Prašný most. S městskou částí Praha 6 se nám podařilo dojednat otevření Patočkovi ulice na konci letošního roku.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí informaci o realizaci městského okruhu a radiál.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 5: Různé

Hána: Členové výboru dopravy ZHMP dnes před jednáním obdrželi informaci o změně tarifů v MHD. Dnes před jednáním jsem vysvětloval Ing. Pařízkovi, že návrh se dopracovával ještě dnes ráno a po dopracování Vám byl návrh neprodleně zaslán elektronickou cestou. U prezence jste materiál ještě obdrželi v tištěné podobě. Neumím vysvětlit, jak je možné, že dnešní Mladá fronta měla k dispozici materiál dříve než já. Odložení materiálu na příští jednání výboru by nebylo možné, neboť změny jsou navrženy od pololetí a tudíž by nebylo technicky možné, aby Dopravní podnik hl.m. Prahy a ROPID zajistil realizaci změn. Změnu tarifů bude projednávat Rada HMP a nikoliv Zastupitelstvo HMP.

Ing. Březina: V dnešních i elektronických médiích se píše mimo jiné o zdražování jízdného v Praze, což není tak úplně pravda. Dochází k plnění koaliční smlouvy a programového prohlášení Rady HMP ve kterém jsme se zavázali, že zatraktivíme městskou hromadnou dopravu tím, že zavedeme bezplatné jízdné pro občany do 15 let a od 65 let výše. Současně nedochází k žádnému zdražení předplatného jízdného. Dochází k úpravě tarifu v oblasti jednorázového jízdného, kde je zvýšena cena, ale i prodloužena doba platnosti jízdenky.

RNDr. Hudeček: Domnívám se, že tedy můžeme uvádět, že se zdražily jízdenky. Dále se domnívám, že jde pouze o přerozdělování peněz, protože jedné skupině obyvatel umožníme jezdit zadarmo a další skupině obyvatel zdražíme jednorázové jízdenky. 24 hodinové jízdenky platí opravdu 24 hodin?

Procházka: Ano, tato jízdenka platí 24 hodin. A budeme ji také zavádět jako sms službu. Odhady z nárůstu tržeb jednotlivého jízdného jsou velmi konzervativní.

Ing. Pařízek: V prodeji jízdenek u personálu dochází také k navýšení a nebude v této souvislosti narušován jízdní řád?

Procházka: Prodej jízdenek u řidiče se týká pouze autobusů Dopravního podniku hl.m. Prahy. Cena 40,- Kč byla zvolena záměrně jednoduše tak, aby řidič nebyl zdržován vrácením drobných mincí. Prodej jízdenek u řidiče využívá velmi malé procento cestujících.

Ing. Březina: V souvislosti s činností Výboru dopravy ZHMP a se zadanými úkoly jsem měl jednání s panem náměstkem hejtmana pro oblast dopravy Středočeského kraje panem Robinem Povšíkem. Na základě tohoto jednání jsem od něj obdržel dopis, který jsem vám zde rozdal. V odpovědi je i

reakce na jednání, kdy tento výbor vyzval k integraci ROPIDu s organizátorem dopravy Středočeského kraje. V této souvislosti jsme se s panem Povšíkem dohodli, že Praha připraví nějaký návrh integrace obou organizátorů dopravy, který projednáme v orgánech hl.m. Prahy a poté předložíme zástupci středočeského kraje.

Hána: V souvislosti s možným spojením obou organizátorů dopravy mě tento týden navštívila Miloslava Vlková, předsedkyně Výboru pro dopravu Zastupitelstva Středočeského kraje s tím, že pro toto spojení bude nezbytně nutné nechat vypracovat audit ROPIDu a organizátora dopravy Středočeského kraje. S tím, že další jednání by mohla probíhat po seznámení se s daty vyplývající z obou auditů.

Ing. Březina: V rámci zdaňování stavebního spoření a snahy ministerstva financí o zmrazení 2,6 mld. Kč na financování ztráty regionální železniční dopravy na hl.m. Prahu připadá v letošním roce ztráta 205,5 mil Kč. Tato problematika bude určitě jedním z tématem nejbližšího zasedání dopravní komise a asociace krajů, kde zastupují hl.m. Prahu. Domnívám se, že Praha se ve svém postupu připojí k postupu ostatních krajů.

Ing. Březina: Radě HMP předkládám návrh na zřízení dvou komisí Rady HMP v oblasti dopravy a to komise pro pražskou integrovanou dopravu a komise pro cyklistickou dopravu. Do obou navrhovaných komisí navrhuji zástupce všech politických subjektů, které jsou zastoupeny v Zastupitelstvu HMP.

RNDr. Hudeček: Jakým způsobem hodláte řešit situaci na Spořilovské?

Ing. Březina: Byl bych rád kdybych mohl na příštím jednání výboru podat nějakou komplexnější informaci. V tuto chvíli k problematice mohu uvést, že vedu intenzivní jednání. Nedovedu si však představit, že by se rozsah kamionové dopravy před otevřením Pražského okruhu vrátil na jižní spojku.

RNDr. Hudeček: Je např. otázka zdali kamionovou dopravu nějak časově nerozdělit.

Ing. Březina: Byl bych rád, kdybychom toto téma odpolitizovali a můžeme se nad tímto tématem sejít. Dále bych byl rád, abychom si uvědomili, že komplexním a jediným řešením je dostavba Pražského okruhu respektive zprovoznění stavby č. 511 a abychom tedy společně vytvářeli tlak na stát pro dostavbu Pražského okruhu.

RNDr. Jan Růžičková, o.s. SOS Spořilovská: Z právní analýzy našeho o.s. vyplývá, že byla porušena řada zákonů např. listina základních práv a svobod či zákon o životním prostředí. Žádám, aby na příštím jednání byla problematika nadměrné kamionové dopravy na Spořilovské zařazena jako samostatný bod. Dále požadujeme, aby v rámci tohoto projednání bylo umožněno vystoupit o.s. SOS Spořilov s informací o současném stavu na Spořilovské. Z jednání by měla vzejít závazná doporučení, jak dále tuto situaci řešit ve prospěch práv občanů Spořilova. Navrhujeme ustanovení pracovní skupiny, ve které budou i zástupci MČ Praha 4 a našeho občanského sdružení.

Hána: Na příštím jednání bude předložena zpráva v této věci.

RNDr. Hudeček: Od TSK - UDI jsem na minulém jednání obdržel analýzu zatížení ulice V Holešovičkách po zprovoznění Blanky. Analýza ukazuje, že se zprovozní tunelový komplex Blanka, Vysočanská radiála a regulace V Holešovičkách a pak bude na komunikaci stejný objem aut jako dnes. Chci se zeptat, co znamená ta regulace?

Ing. Pivec: Regulace dopravy se netýká pouze ulice V Holešovičkách. V případě, že by bylo nutné zprovoznit severozápadní část městského okruhu za předpokladu, že nebude zprovozněn Pražský okruh, bude třeba v celé oblasti přistoupit k regulačním opatřením. Tato opatření by především zamezila situaci, aby dopravní vztahy, které by se za předpokládaného provozu po Pražském okruhu, nerealizovala přes území hl.m. Prahy včetně ulice V holešovičkách. Základní řešení regulace dopravy je doby volné na SSZ, snížení počtu jízdních pruhů. O způsobu, jak omezit průjezd či omezit nákladní dopravu se již uvažuje.

Hána: V ulici V Holešovičkách mnoho řidičů nedodrží rychlost a domnívám se tedy, že by bylo vhodné, abychom jako výbor přijali usnesení ve kterém bychom požádali o zřízení radaru na této komunikaci.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP žádá o zřízení úsekového měření rychlosti v ulici V Holešovičkách.

Hlasování: pro: 4 proti: 0 zdržel se: 1

Usnesení nebylo schváleno.

Hána: Přestože usnesení v této věci nebylo přijato, rád bych požádal náměstka primátora Ing. Březinu, zdali by toto úsekové měření mohlo být na této komunikaci realizováno.

Hanus, o.s. Za naši budoucnost: Úsekové měření rychlosti na této komunikaci městem již bylo v minulosti odsouhlaseno, ale nebylo realizováno. Prosím, aby tentokrát toto opatření bylo realizováno.

RNDr. Hudeček: Chci se zeptat zástupců Dopravního podniku hl.m. Prahy k nelegálnímu výlepu v metru. Zdá se mi, že téměř na každých dveřích v metru je nelegálně něco vylepeno. Jedno zahraniční město tuto situaci řeší velmi originálně a to tím, že pracovníci, kteří uklízí nelegální výlep za plného provozu. Tento způsob má určitě i výchovný účinek.

Dohnal: K tomuto tématu bychom na příští jednání dali písemný materiál.

Ing. Šenarová, předsedkyně o.s. Za naši budoucnost: Závěrem jednání vystoupila předsedkyně o.s. Za naši budoucnost, která mimo jiné zmínila, že situace v ulici V Holešovičkách je obdobná jako v ulici Spořilovská.

Jednání Výboru dopravy ZHMP bylo ukončeno v 15.58 hodin a trvalo 1.58 hod.

Petr Hána
předseda výboru dopravy

Ing. Věra Šturmová
ověřovatel zápisu

Ing. Jan Heroudek
tajemník výboru dopravy