

Jednání PB komise dne 15.11. 2023, od 13:00

v prostorách Technické správy komunikací hl. m. Prahy a.s., Veletržní 1623/24 (OC Stromovka), Praze
7. Konkrétně pak ve 3.patře v jednacím sále Trojský most

Přítomni:

Předseda komise: Gabriela Lněničková

Členové komise: František Brašna, Ondřej Matěj Hrubeš, Alena Jančíková, Karolína Klímová, Sylva Machová, Tomáš Prousek, Ema Rónová, Petra Syrová, Jan Tomandl, Kristina Ullmannová, Ondřej Nováček

Omluveni: Aneta Ečková Maršalová, David Dohnal, Martin Duška, Milan Zach

Tajemník komise: Jaroslav Hájek

Hosté komise: Václav Stránský, Dagmar Lanzová, Martin Havelka, Tomáš Havlíček

Při zahájení jednání předsedkyně komise konstatovala, že komise vzhledem k počtu 10 přítomných členů z celkového počtu 16 členů je usnášení schopná.

Program:

- 1. Hlasování o hostech a programu**
- 2. Realizace opatření BESIP z rozpočtu HMP**
- 3. Nastavení časů pro chodce na SSZ**
- 4. Návrh opatření s ohledem na avizované zrušení linky H1, která by mohla změkčit dopad na cestující s postižením**
- 5. Různé**

1. Hlasování o hostech a programu

Před zahájením jednání nechala předsedkyně hlasovat o hostech a programu, dle seznamu výše uvedeného.

Hlasováno: 10 pro, 0 proti, 0 se zdrželo - návrh programu byl schválen.

Hlasováno: 10 pro, 0 proti, 0 se zdrželo - návrh hostů byl schválen.

Ve 13.20 hod dorazila Sylva Machová – 11 členů komise

2. Realizace akcí BESIP z rozpočtu HMP – prezentoval Ing. Martin Havelka (ODO MHMP)

Statistika DN – celkový trend sestupný, v posledních letech spíše stagnace, ale od 2019 stoupá počet těžkých zranění (i během covid lockdownu!).

Národní strategie BESIP, město zatím formulovanou strategii nemá.

Položka rozpočtu HMP na krytí akcí BESIP, obvykle cca 100 mil/rok, realizuje se cca 10-15 opatření/rok plus cca 100 akcí v přípravě a k tomuto řada opatření ke zvýšení BESIP v rámci jiných investičních akcí.

Formalizovaný proces k zařazení akce do celopražského seznamu akcí BESIP (žádosti do konce února příslušného roku, pracovní skupina BESIP věc posoudí – objektivní i subjektivní kritéria, podle priority se akce vloží do celopražského seznamu BESIP, u cca 15 akcí/rok se zahájí příprava).

Průměrná finanční náročnost akcí se zvyšuje – nyní se požaduje komplexní řešení veřejného prostoru.

Diskuze:

O.M. Hrubeš: Schéma BESIP je efektivní a nabízí pružné řešení potřebných opatření – pro položku BESIP je zapotřebí navýšit finanční prostředky.

Havelka: Limit je v personálním zajištění této agendy, především na TSK.

T. Prousek: Stejný problém se jeví v kapitole Infrastruktura pro MHD.

F. Brašna: Všechny, i nové, stavby jeví velké nedostatky v BB řešení – nenaplnují principy bezpečného pohybu osob se sníženou schopností orientace.

V. Stránský: Jak dlouhý je celopražský seznam akcí BESIP? Které jsou připraveny k realizaci?

M. Havelka: cca 100-110 akcí je připravováno na TSK, dalších cca 100 žádostí je v zásobníku. Dodáme seznam připravovaných akcí s označením stavu řešení a seznam akcí v zásobníku.

Usnesení:

Komise bere na vědomí informace o programu BESIP. Komise doporučuje Radě HMP, aby akce BESIP byly prioritou a byly na ně navýšeny personální kapacity TSK i objem finančních prostředků v rozpočtové položce BESIP. Komise doporučuje přednostně realizovat akce s platným stavebním povolením. Komise žádá ODO o poskytnutí přehledu připravovaných a evidovaných akcí BESIP vč. stavu přípravy a odhadu nákladů.

Hlasováno: 11 pro, nikdo proti, nikdo se nezdržel – **usnesení bylo přijato**

Ve 13.52 odešel M. Havelka

3. Zohledňování chodců na SSZ v Praze – prezentoval Ing. Tomáš Havlíček (TSK a.s.)

Východiska: TP 81, ČSN 736110, 398/2009, 183/2006

T. Havlíček: Vizualizovaný odpočet volna pro chodce nelze použít u dynamicky řízených SSZ (cyklus se neustále mění v závislosti na aktuální poptávce).

S. Machová: Proč není projektováno SSZ s prvotní preferencí chodců? Tj. chodci mají zelenou tak dlouho, dokud potřebují (do maxima) a zelená pro vozidla přichází až v důsledku jejich poptávky?

T. Havlíček: Pravděpodobně by to vyústilo v totální zahlcení ulic automobily (nebylo by možné zkoordinovat cykly SSZ podél trasy), ale technicky by to možné bylo.

V. Stránský: Proč se neuplatní nárok chodce těsně před začátkem červené pro vozidla?

T. Havlíček: Jedná se o starší praxi v nastavování SSZ (dnes cca 20 % SSZ v Praze), nově to již možné je, starší SSZ se průběžně upravují.

O.M. Hrubeš: Můj původní návrh, který vedl k projednání tohoto tématu, byl, aby byla použita menší návrhová rychlost pro chodce při výpočtech/nastavování SSZ. Co brání tomu, aby byla v Praze paušálně používána nižší návrhová rychlost chodců?

T. Havlíček: Tento požadavek může být vznesen ze strany příslušného silničního správního úřadu (v případě Prahy PKD MHMP), ale je třeba současně přijmout důsledky takového kroku – tím je poměrně významné prodloužení cyklu SSZ, což povede k větší tvorbě kolon vozidel před SSZ. Takový požadavek na projekci SSZ může být vznesen rovněž ze strany zadavatele/investora (Praha, potažmo TSK) a pokud to akceptuje státní správa, bude takto SSZ odsouhlaseno.

O.M. Hrubeš: Je to jistě politické rozhodnutí, kdo dostane na SSZ větší preferenci.

T. Prousek: Povede to každopádně k prodloužení cestovních časů vozidel MHD.

S. Machová: Nevnímám to jako uzurpování prostoru pro vozidla, ale spravedlivější postoj vůči chodcům.

A. Jančíková: Pro lidi na vozíku je velmi obtížné překonávat rychle vozovku tam, kde je hrubá dlažba, koleje atd. – zejména zde by bylo zapotřebí mít možnost prodloužit „volno“ pro chodce.

F. Brašna: Ohledně optimálního nastavení akustického výstupu SSZ je to do značné míry otázka využití vhodné technologie. Víme, že jsou k dispozici majáčky s dynamickým řízením hlasitosti, ale v Praze nejsou využívány.

O.M. Hrubeš: Navrhuji, aby komise doporučila Radě HMP zadávat výpočet SSZ s nižší návrhovou rychlostí chodců, např. 4 km/hod.

K. Klímová: Doporučíme Praze, aby paušálně zadávala výpočet s nižší rychlostí chodců nebo aby flexibilně řešila konkrétní křižovatky, kde je to nastaveno nevyhovujícím způsobem? Plus existují technologie, které by uměly dát delší „volno“ konkrétním uživatelům?

T. Havlíček: Máme „tlačítka pro školky“ na klíček.

T. Prousek: Kolik stojí přeprogramování SSZ? Jakou máte kapacitu na TSK?

T. Havlíček: Cca 60 SSZ/rok (6 lidí á 10 SSZ/rok). Cenu nelze paušálně říci. Přibližně se pohybuje okolo řádově statisíc za jednotlivý přechod se SSZ do jednotek milionů za velké křižovatky.

O. M. Hrubeš: Trvám na svém návrhu doporučit plošně používat pro výpočet nižší návrhovou rychlost chodců.

Ve 14.31 se dostavila P. Syrová – 12 členů komise.

Ve 14.45 odešla K. Ullmanová – 11 členů komise.

V 15.06 odešel F. Brašna – 10 členů komise.

Usnesení:

Komise bere na vědomí informace o praxi v nastavování SSZ v Praze. Komise doporučuje Radě HMP, aby byla v rámci nastavení SSZ v Praze používána návrhová rychlost chodců 4 km/hod oproti stávající praxi 5 km/hod.

Hlasováno: 8 pro, 1 proti, 1 zdržel se - usnesení nebylo přijato

V 15.29 opustil jednání Ondřej Nováček – 9 členů.

Usnesení:

Komise dále doporučuje Radě HMP hledat řešení u vybraných problematických křižovatek, jak zohlednit nároky chodců s pohybovým a smyslovým znevýhodněním na délku volna pro překonání křižovatky.

Návrh proti usnesení: Přerušení projednání tohoto bodu do příštího jednání.

9 pro, nikdo proti – usnesení bylo přijato

Vzhledem k přijetí protinávrhu nebyl původní návrh hlasován.

V 15.30 byla vyhlášena přestávka do 15.35 hod. Jednání opustil T. Havlíček.

4. Návrh opatření s ohledem na avizované zrušení linky H1, která by mohla změkčit dopad na cestující s postižením

Podnět pro Komisi Rady hl. m. Prahy pro pěší a bezbariérovost od POV.

S ohledem na avizované zrušení linky H1 navrhujeme opatření, která by mohla změkčit dopad na cestující s postižením:

- 1 / ponechat linku H1 v provozu do doby zprovoznění klíčového přestupu mezi linkami metra A a C ve stanici Florenc (současná rekonstrukce výtahu);
- 2 / v rámci služby Bezba doprava zavést bezplatné, nebo aspoň snížené cestování průvodců osob se zdravotním postižením; v aktuálním provozu služby Bezba doprava platí za přepravu cestující i jeho doprovod, což je ve vztahu s běžnou PID neadekvátní (tarifní podmínky PID uvádějí: **Bezplatně se přepravuje** průvodce držitele českého průkazu ZTP/P, kterým může být buď doprovázející osoba, nebo vodící pes, pokud se přepravují současně s tímto držitelem (bezplatně se přepravují též kompenzační

pomůcky, které držitel českého průkazu ZTP/P potřebuje po dobu přepravy nebo následný pohyb).

Ad.bod 1. ROPID nedoporučuje jakkoliv prodlužovat provoz linky H1 – vytiženost se blíží 0. Ukončení provozu H1 bude doprovázeno navýšením kapacity Bezba dopravy.

Ad. Bo 2. ROPID navrhuje 2 možnosti: 1) snížení cestovného pro doprovod, 2) cestovné pro klienty s průkazem ZTP/P zdarma.

Diskuze:

J. Tomandl: Již teď je převis poptávky po Bezba dopravě tak velký, že tam na stávající cestující H1 ani nezbude místo.

O. M. Hrubeš: Kolik cestujících H1 přepraví?

T. Prousek: cca 13 osob/den.

T. Prousek k bodu 1): Zdůrazňuji, že prostředky ušetřené za provoz H1 budou využity na dofinancování provozu Bezba dopravy.

T. Prousek k bodu 2): Zvažujeme 2 možnosti: 1) snížení cestovného pro doprovod, 2) cestovné pro klienty s průkazem ZTP/P zdarma.

J. Tomandl: Obojí považujeme za vítané zlepšení.

K. Klímová: Někteří oprávnění uživatelé Bezba dopravy, např. osoby s diagnózou těžkého autismu, mají velmi omezené možnosti přepravy (nemohou cestovat ve VHD, nevezmou je do taxi) a přitom nemají nároky na speciálně upravená auta. Kolik je mezi klienty Bezba dopravy lidí, kteří jsou na tom podobně? Byla zvažována možnost, že budou do vozového parku zařazeny osobní vozy bez úpravy pro uspokojení potřeb těchto klientů?

T. Prousek: Bezba doprava je doplňkovou službou, která kompenzuje nedostatečnou přístupnost VHD – tato přístupnost se odehrává zejména v rovině specifických potřeb osob se sníženou schopností pohybu. Je třeba, aby byly vozy Bezba dopravy vytiženy celý den a aby nabízely tento komfort přepravy. Náklady na úpravu auta nejsou v celkovém financování Bezba dopravy zásadní.

V 15.52 opustil jednání O.M. Hrubeš – počet členů 8

V 16.14 od opustily jednání P.Syrová a S.Machová – počet členů 6, komise není usnášení schopná.

Různé:

1.) E. Rónová: Penta dokončuje investiční akci v ulici Na Florenci. Stavba jeví mnohé vady z hlediska aplikace zákonných předpisů v oblasti bezbariérové přístupnosti staveb. Stavba je zkolaudována. Vedení Prahy 1 se rozhodlo nepodávat stížnost na stavební úřad.

Diskuze:

J. Tomandl: Stížnost může podat kdokoliv, není třeba jít politickou cestou.

A. Jančíková: To bychom si měli vyřešit v rámci Prahy.

2.) Jančíková: Ve vozidlech BUS není na zemi označen prostor pro vozíčkáře/dětský kočárek. Cestující často stojí v tomto prostoru a je velmi náročné dosáhnout jeho vyklizení.

Diskuze

T. Prousek: Je to podnět na DP.

E. Ronova: Kdo kontroluje, že jsou poutací systémy v pořádku?

T. Prousek: Řidič vozidla kontroluje stav vozidla průběžně, ale může se stát, že mu tato věc unikne. Pokud zjistíte problém, použijte nahlašovací aplikaci DP s podrobnou specifikací linky a spoje.

Jednání komise bylo ukončeno dne 15.11.2023 v 16.30 hod.

Termín příštího jednání komise bude 7.12.2023 od 13.00 hod.

Ing. Gabriela Lněničková, MBA

předsedkyně Komise Rady HMP pro pěší a bezbariérovost

Zápis provedl: J. Hájek