



ZÁPIS z 2. jednání

Výboru pro dopravu ZHMP konaného dne 14. 6. 2016 v 16:00 hod.

Velký Radniční klub, Staroměstská radnice, Staroměstské náměstí 1, Praha 1

Přítomni: PhDr. Matěj Stropnický, Ing. Michal Hašek, Ing. Jarmila Bendová, Ing. Karel Březina, Mgr. Ondřej Mirovský, M.EM, Ing. Jan Marek

Omluveni: Mgr. Petr Bříza, Filip Humplík, Ing. Jiří Nouza, Petr Šimůnek

Jednání řídil: PhDr. Matěj Stropnický, předseda Výboru pro dopravu ZHMP

Předseda výboru PhDr. Matěj Stropnický přivítal přítomné a zahájil jednání výboru v 16.10 hod.

Schválení zápisu z jednání dne 17. 5. 2016.

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

Zápis z jednání 17. 5. 2016 byl schválen.

Na ověřovatele dnešního zápisu byla navržena Ing. Jarmila Bendová.

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

Ověřovatelem dnešního zápisu byla zvolena Ing. Jarmila Bendová.

Návrh programu jednání:

BOD	TISK	MATERIÁL	PŘEDKLÁDÁ	PŘIZVANÍ
1.		<i>Úvod</i>		
2.	T-VD-0041	Zklidnění severojižní magistrály - Tisk R 22176	<i>Ing. Marek Zděradička, Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy</i>	<i>starosta MČ Praha 1, starosta MČ Praha 2, starosta MČ Praha 4, starosta MČ Praha 7</i>
3.	T-VD-0039	k záměru vymezení míst, kde bude provozování osobního přepravníku (tzv. Segway) zakázáno	<i>Ing. Libor Šíma, vedoucí oddělení organizace dopravy</i>	<i>starosta MČ Praha 1, starosta MČ Praha 2, starosta MČ Praha 4, starosta MČ Praha 5, starosta MČ Praha 6, starosta MČ Praha 7, ASOCIACE SEGWAY ČR, O.S.</i>
4.	T-VD-	Komunikační propojení MČ Praha 12 na		

BOD	TISK	MATERIÁL	PŘEDKLÁDÁ	PŘIZVANÍ
	0043	Pražský okruh		
5.	T-VD-0044	aktualizace příprav akcí na komunikační síti v souvislosti se zprovozněním tunelového komplexu Blanka		
6.	T-VD-0037	Aktualizace Strategického plánu hl. m. Prahy	<i>PhDr. Ivan Duškov, Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy</i>	
7.	T-VD-0042	K záměru změn tramvajové dopravy	<i>Ing. Martin Šubrt, zástupce ředitele ROPID pro dopravu</i>	
8.		<i>Různé (Informace k Hlavní dopravní řídicí ústředně)</i>		

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

Program dnešního jednání byl schválen.

Bod 2: Zklidnění severojižní magistrály – Tisk R 22176

PhDr. Stropnický: Materiál byl zadán Radou HMP v září loňského roku.

Ing. Marek Zděradíčka, Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy: Při tvorbě materiálu jsme vycházeli z usnesení Rady HMP a z následujících faktů. V klíčových dokumentech města je dlouhodobě informace o tom, že se charakter magistrály má změnit (humanizovat). V lednu tohoto roku jsme se setkali se zástupci dotčených městských částí. Nejprve je třeba najít všeobecnou shodu nad principy a opatřeními, jakým způsobem by magistrála měla být humanizována. Následně potom je třeba se detailněji zabývat jednotlivými úseky. Principy opatření jsou např. stromořadí, chodníky, přechody a cyklopřejezdy, povrchová veřejná doprava, zúžení vozovky, optimalizace řízení signalizovaných křižovatek, sjednotit rychlost vozidel na 50 km/h, tichý asfalt, sjednocující vizuální prvky. Navrhujeme následující postup: 1. Prodiskutovat a schválit Koncepti humanizace tj.cíle a principy a opatření k dosažení cílů, které určují okrajové podmínky pro veškeré zásahy v celém úseku magistrály. 2. Posléze ve spolupráci s městskými částmi zpracovat zadání jednotlivých úseků dle výše uvedených principů jako zadání pro podrobné rozpracování studii. 3. V dalším kroku zpracovat a pořídit studie na jednotlivé úseky na základě schváleného a projednaného koncepčního zadání.

Diskuze:

Ondřej Profant, zastupitel HMP: Zapadá do tohoto projektu protihluková stěna, kterou máme na čtvrtčním jednání Zastupitelstva HMP? Stěna mi nepříjde moc humanizační. Pokud se tato komunikace zklidní, není zde zbytečné pokládat tichý asfalt?

nám. Dolínek: Mnohá protihluková opatření realizuje hl. m. Praha na základě výjimky hygienické stanice. Tato protihluková stěna se týká této staré hlukové zátěže. V případě, že by na některých úsecích byla použita mobilní stěna, bylo by možné jí po humanizaci využít i v jiné lokalitě. Tichý asfalt používáme tam, kde se ještě následně měří hluk. Tichý asfalt má životnost cca 6 let.

PhDr. Stropnický: Na zklidnění magistrály čeká hl. m. Praha velmi dlouho. Hlavní podmínkou, aby k realizaci došlo, bylo otevření tunelového komplexu Blanka. Tato podmínka byla splněna v září loňského roku. Jsou zapracovány připomínky městských částí? Cyklisté jsou vedeni mimo

komunikaci, ale je nebezpečí, že na nesvětelných křižovatkách při odbočování je budou řidiči přehlížet. Není tedy lepší, aby cyklista jel v blízkosti vozovky v samostatném pruhu?

Ing. Zděradička: Pro každý konkrétní úsek bude opatření pro cyklisty následně rozpracováno detailněji. Vedení cyklistů v oblasti MČ Praha 4 je velmi složité a zároveň existuje mnoho názorů na tyto úpravy. Na základě diskuse s městskými částmi bychom rádi detailně rozpracovali jednotlivé úseky.

Ing. Vlastislava Šenarová, o.s. Za naši budoucnost: Děsí mne neinformovanost vás všech. Dále paní Šenarová měla emotivní výstup o oblasti ulice V Holešovičkách. Závěrem se dotázala odkud kam by měla být magistrála humanizována.

Ing. Zděradička: Humanizace by měla být vedena v oblasti uvnitř městského okruhu tedy od Jižní spojky po Most Barikádníků.

Mgr. Mirovský: Mezi hlavním nádražím a Štvanicí je rychlost pro vozidla 70 km/hod. přežitek.

Ing. Daniel Kunc, zastupitel MČ Praha 4: Chtěl bych poprosit členy výboru, aby materiál podpořili. Proběhly další měření hluku v úseku Kačerov - Pankrác. Měření jsou nadlimitní. Protihlukové stěny vyšší patra budov neochrání.

Ing. Oldřich Lomecký, starosta MČ Praha 1: Praha 1 projednala navržený koncept a souhlasíme s ním.

Mgr. Jan Čížinský, starosta MČ Praha 7: Také souhlasíme s navrženým konceptem.

Ing. arch. Václav Vondrášek, místostarosta MČ Praha 2: MČ Praha 2 vítá, že se začíná intenzivně pracovat na tomto problému.

Ing. Hašek: Musíme si říci, jaké toto opatření bude mít dopady na dopravu v hl. m. Praze. V uvedeném materiálu toto není zmíněno. Blanka rozhodně nevyřešila dopravu v centru města. Dnes, když neexistují ucelené okruhy, tak zklidnění magistrály způsobí dopravní kolaps. Navrhují, abychom tento materiál vzali na vědomí.

Ing. Březina: Je dobré vést detailnější debatu o opatřeních. Přejít magistrály by měl být postupný a měl by finišovat při otevření celého vnitřního okruhu. Dostavba Pražského okruhu nemá tak významný vliv na severojižní magistrálu. Součástí dalších prací by měl být i dopad každého opatření na dopravu.

Mgr. Mirovský: Souhlasím s navrženým konceptem.

Ondřej Profant, zastupitel HMP: Nám se studie líbí a podporujeme jí.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP doporučuje schválit principy humanizace severojižní magistrály navržené IPR Praha.

Hlasování: pro: 3 proti: 0 zdržel se: 2

Usnesení nebylo schváleno.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí předložený materiál.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 3: k záměru vymezení míst, kde bude provozování osobního přepravníku (tzv. Segway) zakázáno

Ing. Libor Šíma, vedoucí oddělení organizace dopravy: Zhruba před pěti lety se objevila tato vozítka v centru města. Ptali jsme se Ministerstva dopravy ČR, jakou povahu má toto zařízení. Tehdy jsme dostali odpověď, že se jedná o chodce. Z tohoto názoru jsme byli překvapeni, protože se jedná o chodce, který "chodí" daleko rychleji, než-li ostatní chodci. I jeho kinetická energie je výrazně odlišná od běžného chodce. Situace se rok od roku zhoršovala, neboť docházelo k nárůstu těchto vozítek a to obzvláště v centru města. Bylo jasné, že bez nějakého stupně regulace nelze dále pokračovat. Iniciativa měst a obcí se snažila, aby Ministerstvo dopravy ČR vymezilo pravidla pro tato vozítka. Od letošního roku existuje v zákoně osobní přepravník, který má již nějaká pravidla. Novelou zákona o provozu na pozemních komunikacích bylo umožněno obcím regulovat provoz osobních přepravníků. Města mají v přenesené působnosti možností nařízením obce vymezení míst, kde je pohyb na osobním přepravníku zakázán. Když tato novela vyšla ve sbírce zákonů, kontaktovali jsme především MČ Praha 1, neboť je provozem těchto přepravníků nejvíce postižena, zdali chce, aby město využilo možnosti regulace. Nejen MČ Praha 1, ale i další městské části nám sdělili, že chtějí regulovat. Proto jsme tedy připravili do Rady HMP další 4 možné scénáře dalšího postupu. Jedna varianta je zakázat provoz, ale vymezení trasy, kde bude povolena jízda na osobním přepravníku. Další varianta je zakázat uvnitř pražské památkové rezervace. Další varianta je obdobná, ale hranice bude shodná se zákazem vjezdu nákladních vozidel nad 3,5 t. Poslední varianta je zákaz v rozsahu zákazu vjezdu vozidel nad 6 t. Rada HMP na základě doporučení MČ Praha 1 doporučila do připomínkového řízení vyslat návrh, který je zde promítán respektive zákaz v rozsahu pražské památkové rezervace. Rada HMP zkrátila připomínkové řízení na 12 dní. Připomínkové řízení se týká odborů MHMP, všech 57 městských částí, Městské policie hl. m. Prahy, občanů a Ministerstva dopravy ČR. Připomínkové řízení končí 28. 6. 2016. Ministerstvo dopravy ČR bude i ručit za zákonnost tohoto opatření. Pokud by byla namítána nezákonnost tohoto opatření, je třeba se obracet na Ministerstvo dopravy ČR. Připomínky vypořádáme a návrh nařízení předložíme Radě HMP k rozhodnutí.

nám. Dolínek: MČ Praha 7 v minulosti přijala usnesení, že chce celý katastr městské části jako zónu, kde je zákaz. Předpokládám, že tato městská část by zde měla být zahrnuta. Až budeme mít zpracované finální nařízení, tak ho dáme paní primátorce, protože ona má v kompetenci legislativní kroky.

Ing. Oldřich Lomecký, starosta MČ Praha 1: My jsme iniciovali řadu novel zákona. Ale 4 roky se tady udržovala myšlenka, že segway je chodec. V řadě Evropských měst se tato problematika řeší a mnohdy má segway povahu kola. V Londýně segway zakázali. Situace na chodnících v MČ Praha 1 je neudržitelná. Praha 1 udělá vše proto, aby na svém území segway zakázala. Rada MČ Praha 1 přijala usnesení o absolutním zákazu jízdy na segway. MČ Praha 1 má 5,5 km². Celé území města má 496 km².

Mgr. Jan Čížinský, starosta MČ Praha 7: My jsem aktualizovali naše usnesení, tak abychom nekomplikovali situaci v Tróji a zároveň, aby se dal zákaz lépe vyznačit značkami v uliční síti.

PhDr. Stropnický: Provozovatelé segway chtějí provozovat svoji živnost a dělí se na ty, kteří chtějí nějaké omezení a na ty, kteří omezení nechtějí.

Jan Voráček, zástupce Asociace Segway ČR: Mimo to osobně zastupuji distributora segway v ČR. Asociace vznikla na základě nekontrolovatelného rozšiřování podnikatelů s rychlým businessem. Asociace vznikla, aby vnesla do tohoto segmentu turistického ruchu nějaká pravidla. Někteří provozovatelé chtějí dodržovat pravidla a někteří ne. My jezdíme vždy s dozorem a naši klienti mají bezpečnostní prvky. Klienti mají povinná 15 minutová školení. Připravovaný zákaz zlikviduje naše

živnosti. Zhruba 300 vysokoškolských studentů přijde o práci. V podkladech jsme vypracovali cca 5 otázek.

Ing. Šíma: Odpověď na otázku č. 1: Pokud by v centru města byly vymezeny cyklostezky, toto nařízení by se na ně nevztahovalo. Neděláme ze segway cyklistu, ale nařízení nám umožňuje regulovat provoz segway, tam kde se chodec a osoba na přepravniku pohybují společně ve sdíleném prostoru. Odpověď na otázku č. 2: Již jsem vysvětlil. Ze zákona je hl. m. Praha vlastníkem všech místních komunikací. Odpověď na otázku č. 3: Připravili jsme to tak, aby bylo co nejméně dopravních značek a aby byly využity v maximální možné míře stávající dopravní značky. Odpověď na otázku č. 4: Necítíme tlak dojíždějících občanů na segway do Prahy. Infrastruktura záchytných parkovišť P+R umožňuje již dnes umístit jízdní kolo na těchto parkovištích. Není zde problém umístit segway, pokud by nám občané začali dojíždět na segway do hl. m. Prahy. Odpověď na otázku č. 5: Hl. m. Praha se nebude vypořádávat, jedná se o přenesenou působnost a je to otázka na Ministerstvo dopravy ČR. Odpověď na otázku č. 6 je pane předsedo na Vás.

PhDr. Stropnický: Ano, v rámci přípravy udržitelné mobility hl. m. Prahy bude Asociace Segway ČR na návrh výboru zařazena do pracovních skupin.

Mgr. Mirovský: Základ problematiky je to, že segway nepatří na chodník. Cílem hl. m. Prahy je snižovat bezpečnostní rizika a ne je zvyšovat.

Zuzana Eliášová, zástupkyně Asociace Segway ČR: Novela zákona umožňuje segway, aby nemusel být na chodníku a mohl používat různé cyklostezky. My jsme vypracovali souhrn pravidel a návrh koridorů, kde bychom se mohli pohybovat, tak abychom co nejméně obtěžovali občany. Proč má dojít k úplnému zákazu a ne jen k regulaci? A proč ten zákaz přichází tak rychle?

Ing. Oldřich Lomecký, starosta MČ Praha 1: V novele zákona byl vydefinován segway. Od 1.1. 2016 začala platit tato novela. 26. 1. 2016 MČ Praha 1 přijala usnesení, ve kterém žádá hl. m. Prahu o vytvoření nařízení. Rozhodně nebylo nic připraveno narychlo. Já jsem s Asociací byl v mnoha různých televizních debatách a tedy Asociace ví o názoru MČ Praha 1 na segway.

nám. Dolínek: Rozhodně i já jsem Asociaci dopředu informoval o záměru městských částí. Po dopracování návrhu odbor ode mne dostal pokyn k přípravě tohoto legislativního návrhu. Následně budou vypořádány připomínky k tomuto nařízení. Předpokládám, že koncem července bude toto nařízení předloženo Radě HMP. Koridory nenavrhujeme, protože je nenavrhují městské části. Elektromobilita v rámci cyklistiky bude existovat, neboť připravujeme bikesharing ve kterém budou pravděpodobně zahrnuta i elektrokola.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí předložený materiál.

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

Bod 4: Komunikační propojení MČ Praha 12 na Pražský okruh

Zdeněk Šudák, zástupce OSI MHMP: Z rozsudku vyplývá, že žaloba byla podána asi v 8 bodech. Soud se především zajímal otázkou systémové podjatosti úředníků, kteří v odvolacím řízení rozhodovali o námitkách. Bylo konstatováno, že došlo k porušení vypořádání se systémovou podjatostí. Věc bude postoupena Ministerstvu pro místní rozvoj ČR, které rozhodne o podjatosti. Poté bude spis vrácen k druhoinstančnímu správnímu řízení odboru stavebního řádu MHMP.

Diskuze:

Ing. Daniel Kunc, zastupitel MČ Praha 4: Došlo k setkání starosty MČ Praha 4 a starostky MČ Praha 12 a bylo konstatováno, že městským částem by nevyhovovalo propojení v podobě jednopruhové komunikace respektive obchvatu Komořan, aby vozidla nejezdila přímo přes střed městské části.

PhDr. Stropnický: Bylo by dobré, kdybychom obdrželi oficiálně stanoviska městských částí. Nyní nebudeme přijímat žádné usnesení.

Bod 5: Aktualizace příprav akcí na komunikační síti v souvislosti se zprovozněním tunelového komplexu Blanka

PhDr. Stropnický: Chtěl bych, abychom si vyslechli, zdali se podařila nějaká opatření realizovat.

Ing. Vladimír Kadlec, TSK hl. m. Prahy: 19. 11. 2013 bylo přijato usnesení Rady HMP, které uložilo IPR Praha připravit ideové záměry možností, které by bylo možná realizovat. Rada HMP uložila TSK hl. m. Praha zjistit proveditelnost těchto akcí. A pokud některá opatření bude možné realizovat, tak směřovat k jejich realizaci. Byla utvořena pracovní skupina. Prověřovali jsme např. SSZ na severojižní magistrále, řešení v prostoru I. P. Pavlova, bezmotorovou dopravu na magistrále, zneprůjezdnění Malé Strany a Smetanova nábřeží. V létě 2014 byla připravena svodná zpráva, která do Rady HMP předložena nebyla. Na jaře 2015 byla svolána schůzka zástupců městských částí, na které zazněly různé připomínky. Většina doporučila po zprovoznění tunelu vyhodnotit skutečné dopady a následně vyhodnotit další postup. Po zprovoznění tunelu Blanka byly operativně řešeny některé opatření např. úpravy na SSZ Vypichu, Patočkova, řešení problematiky odbočování z Brusnického tunelu do ulice Pod Královkou. Samostatným problémem je záležitost Vítězného náměstí a Svatovítské. Toto je řešeno speciální pracovní skupinou ve spolupráci s MČ Praha 6. Regulace nákladní dopravy byla doplněna, tak aby do tunelového komplexu Blanka nemohly vjíždět nákladní automobily těžší než 12 t. Zdrojem dalších informací mohou být webové stránky TSK hl. m. Prahy případně www.tunelblanka.info.

nám. Dolínek: Na webových stránkách www.tunelblanka.info se začaly objevovat modelace jednotlivých ulic např. Patočkova. Byla prováděna dílčí měření emisí a hluku. MČ Praha 1 bude jednat s MČ Praha 2 a 4 o dopravní situaci na Smetanově nábřeží. Některá opatření limituje Policie ČR např. v Rumunské jsme chtěli více přechodů a jeden nám Policie ČR nepovolila. Poměrně dlouho se projednává problematika Karlova náměstí i ve vztahu k Ječné a Žitné ulici. V Ječné ulici musí být vyřešen kolektor. Ve zrychleném řízení připravujeme usměrnění nákladní automobilové dopravy.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP trvá na dopravních opatřeních uvedených v usnesení č. 2165 Rady HMP ze dne 19.11. 2013. Výbor pro dopravu ZHMP žádá nám. Petra Dolínka o předložení harmonogramu realizace jednotlivých akcí uvedených v tomto usnesení.

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

Ing. Karel Březina odešel z jednání.

PhDr. Stropnický: Nyní jednání výboru je neusnášeníschopné. Zvážím krátké jednání výboru ještě v červnu, abychom doprojednali zbývající body dnešního jednání.

Jednání Výboru pro dopravu ZHMP bylo ukončeno v 17:53 hodin a trvalo 104 minut.

PhDr. Matěj Stropnický

předseda Výboru pro dopravu ZHMP

Ing. Jan Marek
tajemník Výboru pro dopravu ZHMP

Ověřil: Ing. Jarmila Bendová, členka Výboru pro dopravu ZHMP

Zapsal: Ing. Jan Marek, tajemník Výboru pro dopravu ZHMP