



## ZÁPIS z 26. jednání

Výboru pro dopravu ZHMP konaného dne 26. 5. 2021 v 15:00 hod.

on-line, formou videokonference, v prostředí Cisco Webex

**Přítomni:** Ing. Pavel Richter, Mgr. Jan Šimbera, Václav Bílek, Ing. Lubomír Brož, Ing. Ladislav Kos, Mgr. Jiří Koubek, DiS., Viktor Mahrik, Mgr. Ondřej Mirovský, M.EM, Ing. Martin Sedeke, Ing. David Vodrážka, Ing. Jan Marek

**Omluveni:** Pavel Procházka

**Jednání řídil:** Ing. Pavel Richter, předseda Výboru pro dopravu ZHMP.

Předseda Výboru pro dopravu ZHMP Ing. Pavel Richter přivítal všechny přítomné a zahájil 26. jednání v 15:01 hod. Jednání proběhlo formou on-line prostřednictvím aplikace webex.

Schválení zápisu z 25. jednání Výboru pro dopravu ZHMP.

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

Zápis z 25. jednání Výboru pro dopravu ZHMP byl schválen.

Na ověřovatele zápisu byl navržen Mgr. Jiří Koubek, DiS.

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

Ověřovatelem zápisu byl zvolen Mgr. Jiří Koubek, DiS.

### Návrh programu jednání:

BOD	TISK	MATERIÁL	PŘEDKLÁDÁ	PŘIZVANÍ
1.		Úvod		
2.	T-VD-0236	Prezentace postupů silničního správního a speciálního stavebního úřadu (PKD MHMP)		
3.	T-VD-0237	Aktuální vývoj počtu cestujících a provozu PID v souvislosti s epidemií		
4.	T-VD-0239	Informace k zaslavnění výkonů veřejných služeb v přepravě cestujících		
5.	T-VD-0238	Návrh dopravního opatření zavedení tramvajové linky číslo 19		

BOD	TISK	MATERIÁL	PŘEDKLÁDÁ	PŘIZVANÍ
6.	T-VD-0240	Klimatický plán hlavního města Prahy do roku 2030		
7.	T-VD-0241	Podklady - tisky Rady HMP nám. Ing. Adama Scheinherra, MSc. Ph. D.		
8.	T-VD-0242	Z-9350 k návrhu dalšího postupu ve věci revitalizace horní části Václavského náměstí v souvislosti s umístěním tramvajové trati		
9.	T-VD-0243	Z-9263 k návrhu na poskytnutí účelové investiční dotace MČ Praha 9 pro potřeby realizace projektu jízdní kola pro handicapované děti na vybraná dětská dopravní hřiště		
10.	T-VD-0244	Z-9306 ke zprávě o průběhu implementace Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí a zahájení procesu jeho aktualizace		
11.	T-VD-0245	Z-9391 k návrhu na uzavření Memoranda o společném postupu k napojení Trojzemí CZ/D/PL na evropskou železniční dopravní síť TEN-T		
12.	T-VD-0246	Z-9395 o prováděných činnostech v nejbližším období na komunikacích v hl. m. Praze s významným dopadem na dopravu (Informace)		
13.		<i>Různé</i>		

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

Program jednání byl schválen.

## **Bod 2: Prezentace postupů silničního správního a speciálního stavebního úřadu (PKD MHMP)**

Ing. Aleš Krejča, ředitel PKD MHMP: Kolega Gottwald odprezentuje materiál za speciální stavební úřad.

Ing. Filip Gottwald, PKD MHMP: Máme speciální a obecné stavební úřady. Obecné stavební úřady umísťují a povolují obecné stavby a jsou jimi městské části. Speciální stavební úřady většinou pouze povolují speciální stavby (dráhy, místní komunikace, vodní díla). A mohou také být na městských částech nebo na magistrátu. Magistrát hl. m. Prahy je obecným stavebním úřadem pro stavby SSZ, speciálním stavebním úřadem pro stavby dráhy a místní komunikace I. třídy. Povolovací procesy se řídí stavebním zákonem. Každou stavbu je třeba umístit územním rozhodnutím a povolit stavebním povolením vyjma taxativně vyjmenovaných úlev dle § 79 resp. § 104 stavebního zákona. Stavební úřad dbá na zákonnost celého procesu. V každém řízení musí být doložena projektová dokumentace a odpovídající souhlasné doklady. Územním rozhodnutím umísťujeme stavbu do území, respektive stanovujeme její výšku, hloubku, rozsah, kapacitu, ochranná pásma, dopravní napojení stavby a další parametry v území. Ve společném řízení může stavební úřad společným rozhodnutím stavbu umístit a povolit. Stavební zákon umožňuje ještě řízení dle zákona č. 416/2009 Sb. (liniový zákon). V případě, že v navazujícím řízení bylo vydáno stanovisko o posouzení vlivu na životní prostředí, může do procesu řízení vstoupit veřejnost, dotčená veřejnost (spolky) a územně samosprávný celek. Např. stavba chodníku je drobnou stavbou, ale samotné řízení potrvá minimálně 2,5 měsíce. Rekonstrukce tramvajové trati má většinou velké množství účastníků a běžná doba trvání územního řízení je cca 4 až 8 měsíců. Dojde-li k odvolání, běžná doba přezkumu je jeden rok i více. Stavba části městského okruhu má např.

až desítky tisíc účastníků, běžná doba trvání územního řízení je od 8 do 26 měsíců. Dojde-li k odvolání, běžná doba přezkumu je jeden rok i více. Není výjimkou podávání žalob včetně přiznání odkladného účinku žaloby (stavba se nesmí stavět, i když např. druhostupňový orgán rozhodl, že stavební úřad postupoval správně).

#### **Diskuse:**

Ing. Richter: Předchozí prezentace byly spíše zaměřené na interakci s městskými částmi. Kolegové z městských částí někdy mají dojem, že mají nedostatečné informace, a že se nedostatečně mohou procesů účastnit.

Ing. Gottwald: Vše je stanoveno zákonem. Městská část do řízení může vstoupit v několika rolích např. jako dotčený orgán. Zákon o hl. m. Praze říká, že v územním řízení je městská část vždy účastníkem řízení. Když má městská část pozemek, na kterém se bude stavět, bude účastníkem územního a stavebního řízení. Naopak my nemáme příliš mnoho možností, jak konzultovat s městskými částmi záměry, které obdržíme. Zákon plně říká, jakým způsobem a jak máme oslovovat městské části.

Mgr. Mirovský: Myslím si, že téma jednání s městskými částmi by mělo být zařazováno minimálně jednou za volební období. Jaké změny si myslíte, že nastanou se změnou stavebního zákona?

Ing. Gottwald: Nejsme zapojeni do legislativního procesu. Stavební úřady budou mít pravděpodobně jinou strukturu. Říká se, že proces pro účastníky bude jednodušší. Je však otázka, v jaké podobě zákon vejde v účinnost.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí prezentaci postupů silničního správního a speciálního stavebního úřadu (PKD MHMP).

**Hlasování:** pro: 9            proti: 0            zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

### **Bod 3: Aktuální vývoj počtu cestujících a provozu PID v souvislosti s epidemií**

Ing. Martin Šubrt, náměstek ředitele ROPID pro městskou dopravu a marketing: Prognóza počítala s tím, že nyní bude cestujících cca o 100 tis. denně více. Dnešní poptávka pro metro je cca 665 tis. cest/den. Dnešní nabídka v metru je 1,125 mil. cest/den. Poptávka v tramvajích je o 30 % nižší nežli nabídka. Poptávka v autobusech DP je o 35 % nižší nežli nabídka. Rozdíl mezi nabídkou a poptávkou je poměrně vysoký. Předpokládáme, že v následujících měsících se dostaneme na úroveň, která byla obvyklá. Na plný provoz bychom chtěli přejít, až bude cca 900 tis. cest/den. Očekáváme, že k tomuto dojde od počátku září. Průzkumy noční autobusové dopravy proběhly 25. března a znovu 6. května. Došlo k nárůstu využití nočních autobusových spojů o 37 %. Nejvyšší nárůsty využití spojů nastaly v čase mezi 22:30 a 23:30 hodin. Přetížené spoje v tomto období se začaly vyskytovat cca v polovině dubna. Denní provoz metra, tramvajů a autobusů končí ve 23:30 hod. Zatím jde o dočasný stav.

Ing. Richter: Tento bod budeme zatím zařazovat na každé jednání výboru.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí prezentaci aktuálního vývoje počtu cestujících a provozu PID v souvislosti s epidemií.

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

Usnesení bylo schváleno.

#### **Bod 4: Informace k zasmluvnění výkonů veřejných služeb v přepravě cestujících**

Ing. Petr Tomčík et Ing., ředitel ROPIDu: Omlouvám se za pozdnější dodání materiálu pro jednání. V rámci zasmluvnění bude využito přímé zadání vnitřnímu provozovateli (Dopravní podnik hl. m. Praha, a.s.) na všechny tři trakce. Uvažujeme, že smlouva by byla uzavřena na 15 let. Je třeba získat optimální financování a úvěrování. V rámci příměstské a regionální dopravy budeme společně zadávat nabídková řízení se Středočeským krajem. Bude zadáno 35 výběrových řízení, z toho 24 bude společných. Záměr výběrových řízení bude muset být schválen v orgánech hl. m. Prahy. Počátky vypisování výběrových řízení počítáme v roce 2022. Zahájení dopravní obslužnosti dle nových smluv bude od 1. 12. 2024.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informace k zasmluvnění výkonů veřejných služeb v přepravě cestujících

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

Usnesení bylo schváleno.

#### **Bod 5: Návrh dopravního opatření zavedení tramvajové linky číslo 19**

Martin Fafejta, vedoucí odboru městské dopravy ROPID: Od 5. 6. 2021 připravujeme znovuobnovení tramvajové linky 19. Tato linka byla zavedena v roce 1990 a zrušena byla 30. 8. 2012. V roce 2016 jsme dostali za úkol připravit nové linkové vedení. Řada cestujících si přeje obnovení tramvajové tangenciální linky 19. Linku jsme neobnovili, protože byla absence obratišť v lokalitě Strašnic a Vršovic. V roce 2020 byla zrealizována tramvajová trať v úseku Pražského povstání – Pankrác. Připravili jsme 8 různých variant linkového vedení. Varianta č. 1 byla kladně projednána s MČ Praha 2, 3, 4, 9 a 10. Tato varianta bude realizována a bude zavedena linka 19 v úseku Pankrác – Lehovec. Pro linku byly realizovány drobné úpravy v uliční síti.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí prezentaci návrhu dopravního opatření zavedení tramvajové linky číslo 19.

**Hlasování:** pro: 9            proti: 0            zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

#### **Bod 6: Klimatický plán hlavního města Prahy do roku 2030**

Ing. Richter: Pan náměstek Ing. Hlubuček prezentoval Klimatický plán již na mnoha fórech, a proto jsem se s ním domluvil, že dnes se prezentace zaměří spíše na dopravní část.

RNDr. Martin Bursík: Odprezentujeme prioritní opatření. Opatření neřadíme podle nákladové křivky snižování emisí skleníkových plynů. Jednali jsme i o možných finančních zdrojích. Hl. m. Praha je oprávněným příjemcem z Modernizačního fondu.

Ing. Tomáš Voříšek, Pracovní skupina pro udržitelnou energetiku: Klimatický plán je velmi obsáhlý. Pro výchozí stav jsme zvolili rok 2010. Emise z dopravy zahrnují veřejnou dopravu (kolejovou i autobusovou), automobilovou dopravu a lodní dopravu. Veškerá automobilová doprava na území hl. m. Prahy produkuje 1,6 mil tun CO<sub>2</sub>. Padlo také rozhodnutí sledovat emise z letecké dopravy.

Mgr. Jaroslav Mach, předseda pracovní skupiny pro udržitelnou mobilitu: Chceme zvyšovat atraktivitu, kapacitu a výkony veřejné dopravy. Hlavní důraz je veden na kolejovou dopravu. Chceme zvyšovat atraktivitu, kapacitu a výkony nemotorové dopravy. Chceme snižovat intenzitu automobilové dopravy v Praze. Hlavní opatření jdou ekonomickým směrem a chceme snižovat negativní dopady z automobilové dopravy. Chceme nahrazovat vozidla s konvenčními pohony za nízkoemisní a bezemisní. Chceme podporovat transformaci letecké dopravy na udržitelnou. Hlavním cílem klimatického plánu v oblasti dopravy, je snížení energie s důrazem na fosilní paliva.

Ing. Voříšek: Pro jednotlivá opatření byly vypracovány jednotlivé karty. Prioritní projekty v dopravě jsou např. postupná obnova vozového parku městských organizací, modernizace veřejného osvětlení a jeho rozšíření o dobíjecí infrastrukturu pro elektromobilitu. Chceme mít až 10 tis. dobíjecích míst pro veřejnost. Plánujeme, že jedno dobíjecí místo bude sloužit až pro 15 vozidel. Automatizace linky metra C. Investiční náklady jsou odhadovány na 16 - 17 mld. Kč. Výstavba nové linky metra D. Finance na realizaci aktivit spojených s Klimatickým plánem by mohly být využity z Modernizačního fondu.

### **Diskuze:**

Mahrik: Dnes jsme od pana náměstka Ing. Hlubučka dostali email s pozměňovacím návrhem. Můžete to okomentovat?

Ing. Voříšek: Ve verzi, která byla schválena Radou HMP nebylo explicitně zmíněno, že by se systém pro mýto používal primárně v závislosti na třídě vozidla. Zpoplatnění by se týkalo počtu najetých km. Podmínkou zavedení mýta je změna legislativy.

Mgr. Mirovský: Rychlé využívání obnovitelných zdrojů energie všemi organizacemi města a jejími složkami, je možné a realizovatelné?

Ing. Voříšek: Připravujeme Pražské společenství obnovitelné energie. Chceme maximálně využít střechy budov pro získávání solární energie. Rádi bychom, aby se do tohoto společenství zapojila většina městských organizací.

Mgr. Šimbera: Vítám klimatický plán a považuji jej za kompromisní řešení mezi tím, co by bylo potřeba udělat a mezi tím, co je reálně v současné době možné.

Ing. Sedeke: Také vítám tento materiál. Pouze na veřejné dobíjecí stanice v Praze budete potřebovat přenést přes přenosovou soustavu denně cca 30 MW. To nebude možné v nejbližší době.

Ing. Voříšek: Podmínkou elektromobility bude nástup inteligentního řízení přenosové soustavy respektive spojitě dynamické řízení soustavy a inteligentní elektroměr.

Ing. Sedeke: Stávající elektrické rozvody nedokáží přenést předpokládané zatížení. Bude se muset rozkopat Praha a stávající rozvody obměnit. Je to konzultované s energetiky?

Ing. Voříšek: Komunikovali jsme s PREdistribuce, a.s. Víme, jaké je současné zatížení. Víme, že se plánuje výstavba rozvodny Praha sever. Elektromobilita bude využívat noční pokles odběru výkonu. Vítám Vaši odbornost. Mohu Vás přizvat do pracovní skupiny Udržitelná mobilita.

Ing. Vodrážka: Chybí mně, že neproběhly diskuze s jednotlivými městskými částmi. Na straně č. 62 jsou nepřesně uvedena data za ZPS a to v souvislosti s naší městskou částí. U mýtného systému mně chybí informace o návaznosti na městský a Pražský okruh. Nemyslím si, že je vhodné, aby zhruba hodinu před jednáním výboru jsme obdrželi úpravu usnesení v zastupitelském tisku.

Mgr. Mach: Dokument jsme zestručňovali a pravděpodobně při tom vypadl komentář, že na MČ Praha 13 se nachází ZPS na malém území. Osobně to však nepovažuji za zásadní zásah do kvality dokumentu. Způsob projednávání dokumentu je spíše na diskuzi přímo s panem náměstkem Ing. Hlubučkem. Harmonogram, který jsme v pracovní skupině měli, byl poměrně napjatý.

Ing. Vodrážka: Můžete ještě okomentovat parkoviště P+R?

Mgr. Mach: Klimatický plán doplňuje Plán mobility, respektive posouvá dál některá témata. Parkoviště P+R a jejich rozvoj je obsažen v Plánu mobility.

Pakostová, zástupce veřejnosti: Jak je počítáno s elektromobilitou? Předpokládáte, že si zítra každý pořídí elektromobil?

Ing. Voříšek: I kdyby hl. m. Praha nic neudělala, tak elektromobilita se bude rozvíjet dál. Automobilky se rozhodly, že musí vyhovět emisním normám EU. Na tento přístup musí velká města reagovat. Otázky k budoucímu využití vodíku jsou těžko predikovatelné.

Pakostová, zástupce veřejnosti: Hodně obyčejných lidí si elektromobil nebude moci finančně dovolit.

Ing. Voříšek: V hl. m. Praze je již registrovaných přes 1 mil. elektro vozidel. Ročně se registrace těchto vozů pohybuje okolo 100 tis. ročně. Předpokládáme, že v roce 2025 budou firmy hromadně využívat elektromobily.

Ing. Sedeke: Vodík se tankuje. Nyní tankovací stanice nejsou. Vodík bude lepší než elektromobilita, protože elektrickou energii musíte někde vyrobit. Do jisté fáze se elektromobilita může rozvíjet, pak narazí na svůj strop. Zajímalo by mne, zdali existuje propočít, který říká, jaký efekt při jakých ekonomických nákladech bude dané opatření mít? K tomuto materiálu by mně dávalo smysl, mít vyhodnocení ekonomické závislosti na očekávaných efektech.

Ing. Voříšek: Navrhuji na příští jednání výboru pozvat pana kolegu ze Siemensu s jeho prezentací. Jedním z plánovaných opatření je náhrada tepelné elektrárny v Mělníku za tepelný zdroj.

Bílek: Podle mezinárodní agentury pro energii bude v roce 2030 na světě kolem 7 % (pokud se nebude dotovat) nebo 12 % aut na elektrický pohon. Vy počítáte s 20 – 25 %.

Ing. Voříšek: Čísla jsou ze schváleného generelu.

Mgr. Mirovský: Přimlouval bych se, abychom tato témata řešili i na dalších jednáních výboru. Dovedu si představit, že vodík bude dobrou alternativou pro nákladní dopravu případně pro autobusovou dopravu. Nyní potřebujeme zajistit dostupnost dobíjení.

Ing. Vodrážka: Vnímám naši diskuzi, ale nejsem připraven takto narychlo souhlasit s materiálem. Ale nejsem proti elektromobilitě, ba naopak. Např. na území městské části zřizujeme fotovoltaiku i máme ve své flotile elektromobily.

Ing. Richter: Pan Ing. Hlubuček se snažil problematiku diskutovat, byla prezentace i pro zastupitele.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí Klimatický plán hlavního města Prahy do roku 2030.

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

Usnesení bylo schváleno.

### **Bod 7: Podklady - tisky Rady HMP nám. Ing. Adama Scheinherra, MSc. Ph. D.**

Ing. Richter: Materiál jste obdrželi v podkladech.

#### **Diskuze:**

Ing. Vodrážka: Měl bych dotaz k tisku R 40392 ohledně výjimky z pravidel pro externí právní služby v 18. jednání Rady HMP. Co to znamená?

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Na MHMP máme vysoutěžené advokátní kanceláře na zastupování. V tomto případě, ale MHMP bude zastupovat firma Fröhlich & Partners, advokátní kancelář s.r.o. Jelikož firma není na schváleném seznamu, potřebovali jsme jí udělit výjimku.

### **Bod 8: Z-9350 k návrhu dalšího postupu ve věci revitalizace horní části Václavského náměstí v souvislosti s umístěním tramvajové trati**

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: V rámci revitalizace dojde také k výstavbě retenční nádrže pro akumulaci dešťové vody, která bude určena pro závlahu stromů. Retenční nádrž bude ve správě PVS, a.s., ale domníváme se, že bude vhodné, aby byl na akci jeden investor. Tedy retenční nádrž postaví Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., který následně předá nádrž do správy PVS, a.s.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí a doporučuje Zastupitelstvu HMP odsouhlasit tisk Z – 9350.

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

Usnesení bylo schváleno.

### **Bod 9: Z-9263 k návrhu na poskytnutí účelové investiční dotace MČ Praha 9 pro potřeby realizace projektu jízdní kola pro handicapované děti na vybraná dětská dopravní hřiště**

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: V rámci provozu a správy dětských dopravních hřišť se spolkem Černí koně jsme oslovili všechny provozovatele hřišť, zda si nechtějí pořídit kola pro handicapované děti. MČ Praha 9 projevila zájem, proto jí poskytujeme dotaci. Další dětská hřiště jsou ve správě Městské policie hl. m. Praha a té jsme dali peníze napřímo.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí a doporučuje Zastupitelstvu HMP odsouhlasit tisk Z – 9263.

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

Usnesení bylo schváleno.

**Bod 10: Z-9306 ke zprávě o průběhu implementace Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí a zahájení procesu jeho aktualizace**

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Před dvěma lety jsme schválili Plán udržitelné mobility. Každý rok máme průběžnou informaci o jeho implementaci.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí a doporučuje Zastupitelstvu HMP odsouhlasit tisk Z – 9306.

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

Usnesení bylo schváleno.

**Bod 11: Z-9391 k návrhu na uzavření Memoranda o společném postupu k napojení Trojzemí CZ/D/PL na evropskou železniční dopravní síť TEN-T**

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Jedná se o memorandum o vzájemném apelu na Vládu ČR, aby byla zrychlena železniční doprava na sever od Prahy a dále na Německo a Polsko.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí a doporučuje Zastupitelstvu HMP odsouhlasit tisk Z – 9391.

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

Usnesení bylo schváleno.

**Bod 12: Z-9395 o prováděných činnostech v nejbližším období na komunikacích v hl. m. Praze s významným dopadem na dopravu (Informace)**

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Aktuálně běží souvislá údržba na Patočkově ulici. Je prováděna rekonstrukce tramvajové tratě u Hlavního nádraží. Na Strakonické stále probíhá stavba třetího jízdního pruhu.

**Diskuze:**

Ing. Vodrážka: Úpravy na Smetanově nábřeží. Co konkrétně znamenají?

Ing. Scheinherr: Jedná se o stávající omezení jednoho jízdního pruhu.

Jednání Výboru pro dopravu ZHMP bylo ukončeno v 17:38 hod. a trvalo 157 minut.



---

**Ing. Pavel Richter**  
**předseda Výboru pro dopravu ZHMP**

**Ing. Jan Marek**  
**tajemník Výboru pro dopravu ZHMP**

**Ověřil:** Mgr. Jiří Koubek, DiS., člen Výboru pro dopravu ZHMP  
**Zapsal:** Ing. Jan Marek, tajemník Výboru pro dopravu ZHMP