

Zápis z jednání Výboru pro dopravu ZHMP, ze dne 17.3. 2011

Zápis

z jednání Výboru dopravy Zastupitelstva hl.m. Prahy konaného 17.3.2011 v zasedací místnosti Nové Rady, 1. patro, Mariánské nám. 2,,

Přítomni: Petr Hána, Ing. Věra Šturmová, RNDr. Tomáš Hudeček Ph.D., Mgr. Jan Kalousek, Mgr. Lukáš Kaucký, Josef Nosek, Ing. Jiří Pařízek, Petr Šimůnek, Ing. Antonín Weinert, CSc., Ing. Karel Březina, 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. Tunel Blanka
2. BESIP
3. MČ Praha – Šeberov - hluk plynoucí z provozu D1
4. Severojižní magistrála (studie URM)
5. Stav přípravy a výstavby trasy metra D
6. Různé

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

Program dnešního jednání byl schválen.

Bod 1: Tunel Blanka

Hána: Všichni členové výboru obdrželi podklady k tomuto bodu zpracované OMI MHMP. Prosím o stručný komentář či doplnění zaslaných informací 1.náměstka primátora Ing. Karla Březinu.

Ing. Březina: V příloze důvodové zprávy k usnesení Rady HMP č. 232 ze dne 1.3. 2011 je uveden podrobný materiál. Rada HMP si po svém zvolení nechala zpracovat investiční výhled nákladů strategických investic. V koaliční smlouvě je např. deklarováno dokončení tunelového komplexu Blanka v tomto volebním období či dokončení prodloužení trasy metra A do Motola. Dle zpracovaného materiálu dochází v případě tunelového komplexu Blanka k předpokládanému navýšení finančních prostředků dle odůvodněných přání TSK hl.m. Prahy či dotčených městských částí. Celková cena se ve všech částech (stavební, technologické a ostatních nákladech) vyšplhala až k částce cca 37 mld. Kč. Na základě tohoto zjištění jsme zpracovali materiál do Rady HMP, který deklaruje, že Rada HMP bude pravidelně dostávat informace a to: 1x měsíčně - soupis faktur a plnění bude dostávat náměstek pro dopravu a radní pro infrastrukturu, 1x za 2 měsíce proběhne superkontrolní den za účasti zástupců Rady HMP, 1x za 3 měsíce bude zpracována zpráva o průběhu výstavby pro Radu HMP a 1x za 6 měsíců bude tato zpráva předložena do Zastupitelstva HMP a do výborů (kontrolní, dopravy a finanční). Zároveň mě bylo uloženo, aby byly vypracovány detailní podklady k požadavkům dotčených orgánů státní správy a samosprávy s tím, že tyto zprávy budou podkladem pro velké jednání za účasti všech zúčastněných subjektů v procesu výstavby tunelového komplexu Blanka. Závěry těchto jednání by měly být promítnuty do jednání s dodavateli souborů staveb městského okruhu. 3. května by měl být předložen výsledek jednání Radě HMP k projednání. Rada identifikovala čtyři hlavní důvody navýšení investičních nákladů, kterými jsou tzv. nový trojský most, rozhodnutí báňského úřadu, nové technické normy, nové rozhodnutí a nové požadavky městských částí a dalších orgánů státní správy.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí informaci o realizaci souboru staveb městského okruhu v úseku Myslbekova – Pelc Tyrolka.

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

Usnesení bylo schváleno.

Předsedkyně o.s. Ing. Šenarová se dožadovala udělení slova s tím, že jejich o.s. je účastníkem řízení.

Hána: Upozornil předsedkyni sdružení, že na tomto jednání neprobíhá žádné správní řízení, nýbrž jde o jednání samosprávných orgánů města. Slovo nebylo uděleno.

Bod 2: BESIP

Materiál přednesl Mgr. Mach, odbor dopravy MHMP. Vývoj nehodovosti za rok 2010 na území hl.m. Prahy byl oproti roku 2009 velmi pozitivní. K výraznému poklesu došlo zejména v počtu usmrčených osob a to o 11 osob. Údaje o nehodovosti jsou nejmenší i za celé sledované období a to od roku 1990. Konkrétní čísla a grafické vyjádření různých sledovaných skutečností jsou uvedeny v dodaných podkladech. Město v této oblasti mimo jiné podporuje dopravní výchovu dětí a mládeže, vykonává kontrolu dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích či fyzicky upravuje komunikace, tak aby byly bezpečnější. Dále bych rád zmínil existenci promotýmu, který zřídil odbor PR MHMP. Město podporuje a spolufinancuje projekt Bezpečné cesty do školy, který je koordinován s o.s. Pražské matky. Cílem projektu je zvýšit povědomí zástupců škol a dětí o udržitelných a bezpečných způsobech dopravy do škol.

Diskuse:

Hána: Všichni členové Zastupitelstva HMP při projednávání rozpočtu hl.m. Prahy na letošní rok byli osloveni dopisem o.s. Pražské matky s tím že žádají o navýšení finančních prostředků na BESIP respektive na projekt Bezpečné cesty do škol. Domnívám se, že by bylo účelné v průběhu roku navýšit rozpočet na akce BESIP.

Ing. Březina: Při projednávání rozpočtu jsem také říkal, že bych byl rád, kdyby se na BESIP uvolnilo více finančních prostředků.

Ing. Weinert: Měl bych dotaz k tabulkám o nehodovosti a to zda nedošlo ke změně metodiky při sledování dopravních nehod respektive zda se dopravní nehody sledují stále stejně?

Ing. Heroudek: K žádné změně metodiky nedošlo. Jediný rozdíl je v limitech škodních událostí, které jsou stanoveny pojišťovny. Setkáváme se však s přirozeným vývojem, že řidiči volají k dopravním nehodám policii, i když by dle těchto limitů být přítomna nemusela.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí předložený materiál a doporučuje Radě HMP navýšit v průběhu letošního roku rozpočet na akce BESIP v kapitole 03.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 3: MČ Praha – Šeberov - hluk plynoucí z provozu D1

Hána: Byl jsem osloven starostkou MČ Praha – Šeberov, která se současně z dnešního jednání omluvila, se žádostí o projednání dané problematiky na tomto výboru. Městská část Praha – Šeberov trpí hlukovou zátěží z D1. ŘSD ČR přislíbilo situaci řešit, avšak v průběhu loňského roku se žádné opatření nerealizovalo. MČ Praha – Šeberov by si ráda zorganizovala vlastní hlukové měření, bohužel však je to nad jejich finanční možnosti. O úvodní slovo prosím místostarostku MČ Praha – Šeberov.

Mgr. Květoslava Vitvarová, místostarostka MČ Praha Šeberov: Přicházíme se žádostí o spolupráci při řešení hlukové zátěže z provozu D1. Sousední městská část Praha - Újezd již na svém území má dokončené protihlukové opatření. My od roku 2005 máme pouze přislíbeno od ŘSD ČR, že se situací budou zabývat.

Diskuse:

Mgr. Kalousek: Je mi známo, že existují mobilní protihlukové stěny, které mají snažší instalaci.

Hána: Tato oblast by si však spíše zasloužila trvalé opatření formou nějaké přírodní terénní vlny.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP žádá Radu HMP, aby se angažovala v řešení hlukové zátěže na územní MČ Praha Šeberov způsobené dopravou po D1.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 4: Severojižní magistrála (studie URM)

Materiál uvedl Ing. Marek Zděradička, URM hl.m. Prahy. Připravili jsme pro vás prezentaci, která je stručným výtahem z poměrně rozsáhlé studie, kterou jste obdrželi v podkladech na cd. Materiál vznikl na základě úkolu, který byl uložen Výborem dopravy ZHMP, TSK hl.m. Prahy a primátorem hl.m. Prahy. V dubnu a květnu minulého roku jsme za účasti MČ Praha 1, 2 a 4 uspořádali workshop. V červnu loňského roku jsme tak materiál předali k připomínkování. Studie má charakter úvodního materiálu k celkové diskusi nad komplexním řešením magistrály.

Diskuse:

RNDr. Hudeček: Uvažovali jste přesun lidí z aut na MHD v rámci zvýšených intenzit v centrální části?

Ing. Kadlec: Model pracuje s maticí dopravních vztahů konstantně, tak aby se jednotlivé změny na komunikační síti daly dosledovat. Tedy matice byla v těchto výpočtech vždy stejná.

Ing. Pařízek: Myslím, že by bylo vhodné materiál ještě někdy prodiskutovat. Máte nějaké konkrétní poznatky ze snížení rychlosti na SJM před nuselským mostem?

Ing. Kadlec: Pokud jde o podrobnější projednání materiálu, jsme připraveni prezentaci předvést v delším čase. Co se týká snížení rychlosti, je to velký problém. Principiální příčinou snížení rychlosti bylo odstranění hlukového působení dopravy na okolní zástavbu.

Ing. Zděradička: Jsme připraveni zorganizovat obdobné setkání, jako jsme měli s městskými částmi.

RNDr. Hudeček: Modelovali jste možnost humanizace SJM, když nebude zprovozněna Blanka?

Ing. Zděradička: Modelově tuto situaci není problém zpracovat, ale z dopravního hlediska by situace byla komplikovaná a i nebezpečná zejména s ohledem na chybějící alternativu průjezdu územím.

RNDr. Hudeček: Můžeme tedy požadovat analýzy stavu humanizace severojižní magistrály v době kdy ještě nebude dokončena Blanka?

Hána: Obávám se, že humanizovat SJM bez zprovozněné Blanky by znamenalo dopravní kolaps a to zejména na nábřeží. V této souvislosti se ještě obávám, aby URM nedělal zbytečnou práci.

Ing. Březina: Jelikož nás bude čekat oprava nuselského mostu, budeme muset zpracovat analýzu dopadů opravy nuselského mostu na okolní dopravu. V tuto chvíli však vytvářet požadovanou analýzu považuji za zbytečnou.

Ing. Weinert: Jaká je předpokládaná shoda modelů s následnou reálnou situací?

Ing. Kadlec: U modelů je podstatné, že nám ukazují možné trendy, kde dochází k nárůstu či poklesu dopravy. Při reálném zatížení si musíme uvědomit, že nyní pracujeme s modelem, který má rozptyl přesnosti a závisí na přesnosti vstupních dat.

Ing. Pivec: Obecně uvádíme, že přesnost našich prognóz je vyšší než 80 %. Data která modelujeme na období 1-5 let jsou vysoce přesná. Data na období 10 - 15 let mají nižší vypovídací hodnotu. Samozřejmě, že také záleží na kvalitě vstupních dat. Pokud bychom 100% věděli, že bude mýto zavedeno vytvoříme model s 95 % úspěšností.

RNDr. Hudeček: Kdy je plánována oprava nuselského mostu?

Ing. Březina: Rada HMP schválila termín 1.5. – 30. 11. letošního roku.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí studii URM k severojižní magistrále.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 5: Stav přípravy a výstavby trasy metra D

Ing. Březina: Začátkem bych rád uvedl, že v koaliční smlouvě jsme se zavázali urychlit přípravu trasy metra D, tak aby v tomto volebním období mohla být zahájena výstavba.

Ing. Dvořák, generální ředitel Dopravního podniku hl.m. Prahy, a.s.: V současné době jsme ve stadiu přípravy dokumentace pro územní rozhodnutí. Dokumentaci pro Dopravní podnik hl.m. Prahy zpracovává Metroprojekt. V tomto projektu máme ambici, aby trasa metra D byla technologicky modernější, investičně méně náročná a provozně maximálně účelná. Za tímto účelem bylo vytvořeno i několik pracovních skupin.

Dohnal, Dopravní podnik hl.m. Prahy, a.s. Předpokládáme, že půjde o lehké moderní metro bez strojvedoucích s moderní technologií. Mělo by se tedy jednat o plně automatizované metro a nástupiště by měla být oddělena zábranami. Prověříme také možnost financování prostřednictvím projektu PPP. O tomto způsobu financování zatím není rozhodnuto, ale rádi bychom, aby celý projekt byl dodán na klíč. Dále pan Dohnal okomentoval zobrazenou prezentaci.

Ing. Cigánek, Metroprojekt: Metro je v současné době navrženo jako otevřený systém tzn., že chceme zachovat možnost prodloužení oběma směry. Dále pan Cigánek okomentoval připravenou prezentaci, ve které provedl zúčastněné celou připravovanou trasou metra D a jejími stanicemi.

Ing. Dvořák: Jelikož některé skutečnosti se budou ještě upřesňovat navrhuji, aby odprezentovaný materiál měl charakter průběžné informace, s tím že finální verzi bychom odprezentovali např. v květnu či červnu letošního roku na jednání výboru.

Hána: S navrženým postupem souhlasím.

Diskuse:

Ing. Šturmová: Jaký je plánovaný sklon mezi zastávkami Náměstí míru a Náměstí bratří synků? Jakých hodnot dosahují max. spády? Je plánováno v některém úseku vyvést trasu na povrch?

Ing. Cigánek: Obecně v této trase držíme sklon 40 promile. Ve výhledu plánujeme využít větších sklonů. Mezi zastávkami Náměstí míru a Náměstí bratří synků plánujeme max. sklon. Povrchovou variantu uvažujeme v oblasti Nádraží Krč, neboť velmi mělce trasa podchází Jižní spojku.

Mgr. Kalousek: Budou architektonické studie stanic metra soutěženy?

Ing. Dvořák: Ano, chtěli bychom architektonické ztvárnění stanic soutěžit.

Mgr. Kaucký: Existuje studie na budoucí vytiženost trasy metra C v případě, že bude zprovozněno metro D? Pokud dojde k prodloužení trasy linky č. 18 na Pankrác, kde bude umístěna smyčka? Z MČ Praha 4 vyšel podnět, aby stanice metra Olbrachtova nebyla vůbec budována, neboť nedaleko již existuje stanice Budějovická trasy metra C.

Ing. Dvořák: Pokud realizujeme stavbu cca za 40 mld. Kč a máme možnost v hustě obydlené zástavbě postavit další stanici metra, považujeme za účelné tuto možnost využít. Nejdražší na stavbě metra jsou tunely. Co se týká konečné stanice prodloužené linky tramvaje č.18, tak obratiště nemáme kde vybudovat, proto zde budeme muset využívat obousměrné tramvaje. Konečná etapizace trasy metra D ještě není rozhodnuta.

Ing. Cigánek: Stanice Olbrachtova má z hlediska obratu cestujících obdobný význam jako stanice Nové Dvory.

Ing. Urban, zastupitel HMP: Bylo zmíněno, že v další etapě by metro D mohlo v budoucnu obsloužit oblast Jesenice. Chtěl bych se zeptat, zda metro, které bude napovrchu bude kompatibilní např. s klasickou železnicí?

Ing. Cigánek: V tuto chvíli neuvažujeme o kompatibilitě metra se železnicí. Metro na povrchu musíme bezpečně zabezpečit a zdali to bude tubusem či jinými nástroji, není v tuto chvíli řešeno. Je možné i v tomto území vytvořit hloubené tunely, které následně umožní plné využití dotčených pozemků.

RNDr. Hudeček: Turnikety budou zavedeny jen na této trase či na všech trasách metra?

Ing. Dvořák: Když jsme počítali variantu PPP, tak základním předpokladem byl i samostatný systém turniketů. V případě, že turnikety nebudou zavedeny vůbec, nebude mít smysl je zavádět ani na trase D.

Mgr. Kalousek: Kdy budeme seznámeni s parametry PPP týkající se této akce?

Ing. Dvořák: Ve spolupráci se společností Deloitte a Proserf jsme připraveni tuto otázku řádně prezentovat. Pokud o to máte vážný zájem, můžeme jedno celé jednání výboru věnovat této prezentaci.

Hána: Domnívám se, že by měla být připravena prezentace této záležitosti a ne jen pro členy výboru dopravy ZHMP, ale pro všechny zastupitele HMP, protože problematika bude zajímat např. i členy finančního výboru.

Mgr. Kalousek: Můžeme si tedy říci nějaký časový horizont, kdy by se to dalo uskutečnit?

Ing. Šturmová: Navrhuji, abychom to spojili s jednáním výboru a následně poté byla prezentace projektu.

Hána: Na příští jednání výboru dopravy zařadíme tuto problematiku. Místnost setkání ještě upřesníme.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP žádá Radu HMP o urychlení rozhodnutí o etapizaci a způsobu financování výstavby trasy metra D.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 6: Různé

Hána: Zástupcem výrobce tramvají 15T jsme byli pozváni k návštěvě výrobní linky v Plzni. Takovéto setkání velmi vítám, neboť bychom se mohli dozvědět informace o těchto tramvajích přímo od výrobce. Navrhuji zorganizovat jednodenní pracovní cestu. Kdo by měl zájem o toto setkání?

Hána: Domluvíím přesný termín o kterém vás budu informovat.

RNDr. Hudeček: Kolik tramvají 15T Praha má a kolik jich jezdí a zda jezdí bez nějakých problémů?

Ing. Milan Slunečko, vedoucí správy jednotky tramvaje: Začátkem roku začala přebírka nových vozů, v současné době máme 12 tramvají 15T na území hl.m. Prahy. Z toho 4 tramvaje se neprovozují, neboť čekají na administrativní schválení. Žádné výrazné závady se na provozovaných tramvajích neobjevily. Tramvaje 15 T jsou z hlediska techniky nad rámcem normy, která stanoví průjezdnost sněhem a sloupcem vody (norma udává 5 cm sněhu, 15T umí 6 cm sněhu, norma udává 1 cm sloupce vody, 15T umí 3 cm).

RNDr. Hudeček: Tramvaje 15T jezdí bez problémů a žádná porucha nebyla?

Ing. Milan Slunečko, vedoucí správy jednotky tramvaje: Záleží co berete za poruchu. Poruchu mají např. i nové tramvaje, že se rozbije světlo nebo dojde k poškození v rámci dopravní nehody. Systémová závada však není.

RNDr. Hudeček: Takže byla nějaká porucha?

Ing. Milan Slunečko, vedoucí správy jednotky tramvaje: Byla, např. že nefungoval zvonek. Nemám však zde žádný výčet. Na prvních dodaných 12 vozech jsme neuplatňovali žádnou typovou závadu nebo reklamaci.

RNDr. Hudeček: Financování obnovy vozového parku, je spíše otázka na náměstka, který tady už není, takže tento dotaz bych nechal na příště.

Ing. Dvořák: Pan náměstek dostane podklady zítra. Tato otázka bude otevřena na finančním výboru ZHMP.

Ing. Pařízek: Zdali to bude předloženo na finančním výboru, prosím o zaslání podkladů s dostatečným předstihem.

Hána: V tomto bodě Vám byl rozdán materiál Praha elektromobilní, který projednala Rada HMP dne 15.3. letošního roku.

RNDr. Hudeček: Existuje studie na téma, co se stane s dopravní situací V Holešovičkách po zprovoznění Blanky?

Ing. Heroudek: Veškeré tyto podklady musely být zpracovány proto, aby vůbec mohla být stavba povolena. A také mimo jiné i proto, aby bylo možné naplánovat a vyprojektovat vyvolané investice.

RNDr. Hudeček: Mohu tedy poprosit o poskytnutí analýzy dopadů zprovoznění Blanky na návazných úsecích komunikační sítě?

Ing. Heroudek: Toto je otázka na TSK-UDI, která pro město analýzy zpracovává.

Ing. Pivec: Analýzy jsou k dispozici a zpracovávala je firma Satra pro OMI MHMP.

Ing. Heroudek: Ano, zdroje informací jsou dva, nicméně poprosím, aby TSK-UDI analýzy předala.

RNDr. Hudeček: Mám návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP žádá 1. náměstka primátora Ing. Karla Březinu o zahájení dialogu se středočeským krajem ve věci rušení linek veřejné dopravy ve středočeském kraji a prosím o seznámení výboru s řešením dané situace.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP žádá 1. náměstka primátora Ing. Karla Březinu, aby v souvislosti s omezováním autobusové veřejné dopravy ve Středočeském kraji projednal s příslušným radním Středočeského kraje dopady

těchto opatření na dopravní situaci v hl.m. Praze a podal o tom zprávu na příštím jednání Výboru dopravy ZHMP.

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

Usnesení bylo schváleno.

Ing. Pařízek: Požádal jsem, aby nám ředitel TSK hl.m. Prahy podal informaci o standardech kvality zimní údržby na parkovištích P+R.

Jednání Výboru dopravy ZHMP bylo ukončeno v 16:43 hodin a trvalo 2:43 hod.

Petr Hána

předseda výboru dopravy

Ing. Věra Šturmová

ověřovatel zápisu

Ing. Jan Heroudek

tajemník výboru dopravy