Zápis z jednání Výboru dopravy ZHMP, ze dne 3.2. 2011

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, Ing. Jan Heroudek

Omluveni: Josef Nosek

Ve 14:00 hod. přítomné přivítal a jednání Výboru dopravy ZHMP zahájil předseda Petr Hána.

Ověřovatelem dnešního zápisu byla navržena Ing. Věra Šturmová.

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

Ověřovatelem zápisu byla zvolena Ing. Věra Šturmová.

Program dnešního jednání:

1. Návrh rozpočtu hl.m. Prahy v kapitole doprava
2. Bezbariérovost na území hl.m. Prahy
3. Outsourcing v Dopravním podniku hl.m. Prahy, a.s.
4. Informace o vyhodnocení veřejného projednání konceptu celoměstsky významných změn územního plánu CVZ I. a II.
5. Informace o vyhodnocení veřejného projednání návrhu zadání celoměstsky významných změn územního plánu CVZ III.
6. Různé

Hána: V bodě různém bychom mimo jiné projednali návrh pana Mgr. Kalouska, který jste jistě všichni obdrželi.

Ing. Březina: Přestože nejsem členem výboru, rád bych Vás informoval o materiálu „Superstrategie“ vytvořený Ministerstvem dopravy ČR, který se týká mimo jiné infrastrukturních investic v oblasti dopravy.

Hána: Ano, superstrategie byla rozeslána členům výboru a projednáme ji v bodě různém.

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

Program dnešního jednání byl schválen.

Bod 1: Návrh rozpočtu hl.m. Prahy v kapitole doprava

Materiál uvedl I. náměstek primátora Ing. Březina. Rozpočet kapitoly doprava je vždy nejobjemnější a v ideálním případě by bylo nejlepší tento rozpočet zdvojnásobit.
Z rozpočtu byly odejmuty tzv. dotace Dopravnímu podniku hl.m. Prahy na obnovu vozového parku. Vzhledem k tomu, že je uzavřená 10-ti letá smlouva, tak obnova vozového parku spadá nyní do běžných výdajů a tzv. přiměřeného zisku.
V komentářích, které jste obdrželi, je tato situace popsána. Dále je tam také popsána struktura běžných výdajů na provoz veřejné silniční dopravy na kompenzaci Dopravního podniku hl.m. Prahy ve výši 10,8 mld. Kč, jedná se o provoz na úrovni smluvního vztahu roku 2010. Dále opatření na změny v loňském roce (prodloužení provozu metra ve vybraných dnech), dále je zde počítáno i se zavedením jízdného od 65 let věku zdarma od 1.7. letošního roku. Do dalších částí běžných výdajů patří položky pro TSK hl.m. Prahy, kde největší část připadá na zimní údržbu.
V kapitálových výdajích dochází meziročně k velkému skoku řádově cca o 5 mld. Kč méně. Správci kapitol v kapitálových výdajích jsou TSK hl.m. Prahy, Dopravní podnik hl.m. Prahy a OMI MHMP. Obecně naše strategie v rámci rozpočtu je taková, že cca z 95% pracujeme na rozpracovaných akcích krom např. opravy Nuselského mostu, kde je již vypsáno výběrové řízení. V rámci infrastrukturních investic Dopravního podniku hl.m. Prahy je i řešena otázka trasy metra A a D. Očekáváme, že v letošním roce již budou na tyto akce čerpány finanční prostředky z operačního programu doprava. Většinu výdajů pro odbor městského investora MHMP tvoří strategické

investice např. pro tunelový komplex Blanka, pro který je zde cca 4 mld. Kč. Aby tento komplex byl v roce 2012 dokončen, bylo by třeba pro něj více finančních prostředků. Zhruba v polovině roku, až bude jasný trend daňových příjmů se k rozpočtu vrátíme a předpokládám, že některé položky navýšíme. O všem budu členy výboru informovat.

Hána: Dnes dopoledne dostali všichni členové výboru nový text komentáře ke kapitálovým výdajům.

Diskuse:

Ondřej Bojar ze sdružení pro podporu zeleně a ovzduší představil prezentaci k objízdné trase křižovatky Malovanka. Na objízdné trase jsme si sami na panelákovém domě zřídili měřící zařízení. Které levnou metodou pasivní sorbce měří oxid dusičitý v ovzduší. Po několik měsíců nám zde vychází až dvojnásobné překročení zákonem stanoveného limitu 40 mikrogramů na m^3. Naše sdružení důrazně žádá úpravu rozpočtu, tak aby zpoždění výstavby tunelového komplexu Blanka nastalo tam, kde to neohrožuje zdraví obyvatel. Popřípadě máme zde i určité návrhy na přesunutí financí v rámci celé stavby, tak aby byla objízdná trasa v provozu co nejkratší dobu.

Hána: Odbor městského investora MHMP zváží Vaše návrhy a pokud někde bude možné vyjít vám vstříc, jistě to udělá.

Mgr. Šenarová: Naše občanské sdružení se dopisem obrátilo na MD ČR, protože máme informace, že na prodloužení tunelu do ul. V Holešovičkách lze použít finance z dotací EU. Současně žádáme důslednou kontrolu hospodaření organizace OMI a zejména kontrolu jejich práce, protože tím by bylo možné získat velké úspory.

RNDr. Hudeček: Kolik tak přibližně stojí prodloužení provozu metra?

Procházka, ředitel ROPID: Samozřejmě, že lze vyjádřit nárůsty výkonů spojené s prodloužením provozu metra, ale i povrchové dopravy, která byla postupně doplněna nejen u Dopravního podniku hl.m. Prahy, ale i u ostatních externích dopravců. V dokumentu, který si na minulém jednání vyžádal pan Ing. Pařízek jsou tyto částky určitým způsobem vyčísleny.

Ing. Dvořák, ředitel Dopravního podniku hl.m. Prahy: Celoroční náklady na prodloužení provozní doby metra na trasách metra A, B, C jsou 56 mil. Kč včetně návazné povrchové dopravy. Zkrácení intervalů na trase metra B je vyčísleno na 31 mil. Kč.

Mgr. Kolínská: V návrhu rozpočtu nevidím stavby a rekonstrukce tramvajových tratí. Znamená to, že jsou součástí rozpočtu Dopravního podniku hl.m. Prahy? Dále mi chybí informace o financích z EU, které jsou používány pro dopravní stavby v Praze, bez toho považuji rozpočet za neúplný. A musím také konstatovat, že ani stávající Rada HMP nezměnila podíl investic do automobilové a veřejné dopravy, kde stále výrazně převažují investice ve prospěch dopravy automobilové.

Ing. Březina: Prostředky na výstavbu tramvajové trati do Podbaby v rozpočtu nenaleznete a situace se bude řešit v rámci rozpočtu Dopravního podniku hl.m. Prahy. Zároveň čerpáme na akci prostředky z EU. Na projednání rozpočtu dne 17. února doplním rozpočet o informaci k čerpání prostředků z EU.

Ing. Dvořák: V rámci rekonstrukcí tramvajových tratí máme letos tři hlavní priority. Jedná se o rekonstrukci křižovatky Flora, rekonstrukci tramvajové trati v Praze 4 od Podolské vodárny směrem do Modřan a ulici Myslbekova. Co se týká výstavby, tak jistě všichni víte, že již začala rekonstrukce tramvajové trati v Podbabě a jejího prodloužení. Z předběžných informací od SŽDC vím, že se podařilo získat prostředky alespoň na rekonstrukci železniční zastávky Podbaba.

RNDr. Hudeček: Měl jsem spoustu otázek k původně rozeslanému materiálu, který byl dnes aktualizován. Prosil bych, aby se tohle už nikdy nestalo, protože tím pádem je zde moje přítomnost zbytečná.

Hána: Materiály byly pouze aktualizovány nicméně jejich hlavní motiv není výrazně odlišný.

RNDr. Hudeček: Mám dojem, že ve starší i nové verzi není na území MČ Praha 4 řešena v kapitálových výdajích doprava v klidu respektive nejsou tam uvedena žádná čísla.

Ing. Březina: Do návrhu rozpočtu respektive návrhu schváleného Radou HMP se tato položka nedostala.

Bojar: Z jakého zdroje jsou financovány ventilace tunelů? Mám informaci, že např. Strahovský tunel je ventilován pouze jednu hodinu denně.

Ing. Pivec: Ventilace po stránce technické je dána tím jaké jsou naměřeny hodnoty v tunelech. Ventilace se zapíná dle potřeby a měření, které tam probíhá je financováno standardně z běžných výdajů TSK hl.m. Prahy.

Mgr. Kolínská: Znamená skutečnost, že v položce doprava v klidu není žádná částka to, že se nebudou rozšiřovat zóny placeného stání?

Ing. Březina: Na rozšiřování zón placeného stání na území hl.m. Prahy zatím nejsou vyčleněny finanční prostředky.

RNDr. Hudeček: Kdyby byly zóny placeného stání rozšiřovány, kolik by bylo potřeba peněz?

Hána: Systém zón placeného stání je třeba konkrétně projednat s příslušnými městskými částmi. Avšak jejich představy o zónách se výrazně liší. V tuto chvíli nejde určit potřebné finanční prostředky, neboť není jasný rozsah případného rozšíření.

Ing. Březina: Až schválíme rozpočet rád se vrátím k problematice zón placeného stání, jejich rozšiřování chci ale nejdříve projednat se zástupci městských částí. Souhlasím s tím, že na celém území města by měly být zóny placeného stání provozovány stejně a měl by k nim být jednotný přístup v rámci celého území města. V oblasti informatiky máme připravený projekt na sms parking.

RNDr. Hudeček: Myslím, že v zónách placeného stání je určitý finanční potenciál, ze kterého by město mohlo žít.

Ing. Pařízek: Chtěl bych požádat o podrobnější informace ke kapitálovým výdajům na stavbu 3217, je to systém řízení MSP. A jak toto souvisí s dalším číslem stavby 4840 systém řízení a regulace MSP.

Ing. Pivec: Jedná se o dvě akce, které na sebe navazují. Akce 4840 je spoluúčast na plnění operačního programu Doprava ze strany hl.m. Prahy - tedy 15. % spoluúčast celkových nákladů. Operační program Doprava, který se zabývá systémem řízení dopravy v hl.m. Praze, obsahuje např. rekonstrukce 50 SSZ, rekonstrukci hlavní řídící dopravní ústředny, výstavby optické sítě, rekonstrukci technologického vybavení Strahovského tunelu apod. Akce 3217 je standardní akce, kterou zajišťuje hl.m. Praha, což je výstavba nových a obnova světelných signalizací. Akce probíhá na základě 15-ti leté smlouvy uzavřené v roce 2007 a kterou na základě soutěže vyhrála společnost Eltodo dopravní systémy. Jedná se o postupné doplňování a obnovu SSZ.

Mgr. Šenarová: Moderní města vytlačují automobilovou dopravu z centra a nebudují novou infrastrukturu, na rozdíl od Prahy, kde se plánují například podzemní garáže na Václavském náměstí a tím s zvyšuje počet aut jedoucích do centra. Kdy Praha konečně začne fungovat stejně a začne podporovat používání MHD a výstavbu P+R.

Hána: V tomto rozpočtu nejsou žádné investiční peníze na podzemní garáže na Václavském náměstí naopak jsou zde finanční prostředky na parkoviště P+R ve výši 10 mil. Kč.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí základní data návrhu rozpočtu v kapitole 03 Doprava a souhlasí s tímto návrhem rozpočtu.

RNDr. Hudeček: S první částí nemám problém. V druhé části budu rozhodně proti, neboť jsem měl jiné materiály.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí základní data návrhu rozpočtu hl.m. Prahy na rok 2011.

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

Usnesení bylo schváleno.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP souhlasí s návrhem rozpočtu hl.m. Prahy v kapitole 03 Doprava na rok 2011.

Hlasování: pro: 5 proti: 3 zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

Bod 2: Bezbariérovost na území hl.m. Prahy

Materiál přednesl Ing. Dvořák, ředitel Dopravního podniku hl.m. Prahy. V systému metra je v současné z 57 stanic metra 32 bezbariérových a 3 stanice umožňují bezbariérový pohyb s proškoleným doprovodem. Je třeba odlišit nové stanice, která se již stavěly či jsou projektovány s bezbariérovým přístupem. U stanic z 70. a 80. let se následná bezbariérovost velmi obtížně zajišťuje. V současné době probíhají práce na zajištění bezbariérového přístupu ve stanici Národní třída, předpokládáme, že práce budou dokončeny letos. Od poloviny února bude zajištěn bezbariérový přístup bez asistence ve stanici Háje. Ve stanici Můstek máme problém zajistit bezbariérový přístup, ale tuto problematiku neumíme ovlivnit. Máme pro tuto stanici připravenu projektovou a stavební dokumentaci. Bohužel jsme nedostali souhlas od MČ Praha 1 s tím, že výtah, který je vyústěn v dolní části Václavského náměstí je součástí projektu celkové revitalizace Václavského náměstí. Tento projekt však byl několikrát předěláván a my čekáme na jeho finální schválení a až poté dostaneme souhlas od MČ Praha 1. V dodaných materiálech máte také uvedeny informace k obnově vozového parku z hlediska zajišťování bezbariérovosti.

Další materiál k tématu přednesl Ing. Ladislav Pivec, 1. náměstek ředitele TSK hl.m. Prahy (ÚDI): Všechny naše úpravy, které se týkají vozovek a chodníků musí být v souladu s platnou českou státní normou a dalšími předpisy. V rámci tzv. chodníkového programu jsou ve spolupráci s městskými částmi vylepšovány chodníky jako takové (povrch, celková kvalita). Dále jsou na přechodech pro chodce zajišťovány bezbariérové úpravy. Další částí projektu jsou naše aktivity v rámci BESIPu.

Erik Čipera, občanské sdružení Asistence: Naše sdružení dlouhodobě poskytuje služby lidem s tělesným postižením. Všem členům Zastupitelstva HMP jsem rozdal DVD s filmem „Praha potřebuje revoluci“.

Diskuse:

Hána: Bezbariérovost je priorita hl.m. Prahy, která je daná jejím rozpočtem.

Ing. Šubrt: Upozorňuji tady na skutečnost, že sice bude vybudován potřebný výtah pro bezbariérové zpřístupnění stanice Národní třída, ale významná zastávka tramvají u tohoto výtahu – Lazarská - je stále bariérová. A to i proto, že v místě zastávky neproběhla rekonstrukce tramvajové trati. To snižuje význam investice do výtahu. Doporučuji co nejrychleji zahájit přípravu zastávky vídeňského typu, která by situaci vyřešila.

Ing. Dvořák: Na některém z dalších jednání výboru bychom se mohli k tomuto tématu vyjádřit. Velkou část této oblasti jsme v loňském roce rekonstruovali s výjimkou Lazarské, Národní a Myslbekovy. Možnost bezbariérové zastávky vídeňského typu v Lazarské ulici prověříme v souvislosti s bezbariérovým přístupem ve stanici Národní. Původní varianta bezbariérového zpřístupnění stanice Národní byla koordinována s investorem rekonstrukce celé stanice metra Národní. Bohužel došlo k tomu, že tento investor před 2 roky koupil vrchní část stanice a měl začít s rekonstrukcí. V souvislosti s touto stavbou měla být rekonstruována i dolní část stanice, což se nestalo. Pravděpodobně však začne rekonstrukce dolní části stanice v dubnu letošního roku. A později v průběhu roku dojde zcela k uzavření této stanice v rámci rekonstrukce vrchní části a to po dobu zhruba 10. měsíců.

Mgr. Kalousek: V této souvislosti jsem se chtěl zeptat zdali je uvažováno s montáží šikmých výtahů v připravovaném projektu?

Ing. Dvořák: O tomto je uvažováno, avšak u těchto plošin se setkáváme s vandalismem a tudíž i zhoršenou funkčností.

Čipera: Byli bychom neradi, kdyby byly plošiny realizovány. Nejlepší řešení se nám zdá opatření, které je realizováno ve stanici Vltavská. U stanice Národní již dva roky upozorňujeme, že z výtahu bude výstup přímo do vozovky. Dále upozorňujeme na skutečnosti, že když se zastaví prostor nad stanicí metra, tak dodatečně vybudovat bezbariérové opatření je mnohdy velmi obtížné či téměř nerealizovatelné (např. stanice metra Anděl, Karlovo náměstí, Náměstí republiky).

Hána: Ředitel Magistrátu hl.m. Prahy zřídil pracovní skupinu pro Prahu bezbariérovou a otevřenou. Jelikož v současné době nikdo z členů výboru dopravy není členem této pracovní skupiny, domnívám se, že bychom měli doporučit panu řediteli, aby aktualizoval personální složení této pracovní skupiny.

Zástupce MČ Praha – Újezd: Naše území neobsluhují nízkopodlažní spoje příměstských autobusových linek a rádi bychom, aby se tato situace zlepšila.

Ing. Dvořák: Příměstské linky neobsluhuje jen Dopravní podnik hl.m. Prahy, ale i další dopravci. Za Dopravní podnik hl.m. Prahy však můžu říci, že v rámci obnovy vozového parku v horizontu 3-4 let by měl být vozový park z 80 % - 90% nízkopodlažní.

Procházka: Konkrétně k vám do Újezda linku 363 obsluhuje výhradně Dopravní podnik hl.m. Prahy. V této oblasti však vnímám i problematiku průjezdnosti mezi Újezdem a Průhonicemi. Proběhla zde technická zkouška a vozy typu Renault citybus měly problém zúženým úsekem projet. U ostatních dopravců v rámci PIDu za rok 2010 došlo k nárůstu počtu vypravovaných nízkopodlažních autobusů z 65 kusů na 102 kusů.

Ing. Vašíček: Při bezbariérové úpravě ve stanici Háje dojde ke snížení počtu eskalátorů? Při případném zavedení turniketů v metru bude tento systém bezbariérový? Uvažuje se o výstavbě druhého výstupu ze stanice metra Opatov a Chodov?

Ing. Radek Zamrazil, technický ředitel Dopravního podniku hl.m. Prahy: Ve stanici metra Háje zůstane stávající počet eskalátorů zachován.

Ing. Dvořák: V současné době nepokračujeme v projektu případného zavedení turniketů v metru, avšak v budoucnu bychom chtěli tento model prezentovat. Není mi známo, že u stanice metra Opatov by majetkové problémy mohly zamezit případné výstavbě druhého vestibulu. Ve stanici Chodov jednáme s investorem o bezbariérovém výtahu, který by byl případně spolufinancován stávajícím provozovatelem obchodního centra. Ve stanici Roztyly uvažujeme, že bychom tuto stanici revitalizovali s tím, že část horní stanice bychom mohli poskytnout developerovi za podmínek vytvoření bezbariérové přístupnosti stanice. V současnosti neplánujeme výstavbu druhého vestibulu na Opatově.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí informace Dopravního podniku hl.m. Prahy a TSK hl.m. Prahy o zajišťování bezbariérovosti na území hl.m. Prahy. Výbor žádá ředitele Magistrátu hl.m. Prahy, aby aktualizoval personální složení pracovní skupiny pro Prahu bezbariérovou a otevřenou.

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

Usnesení bylo schváleno.

Hána: Pro personální obsazení pracovní skupiny pro Prahu bezbariérovou a otevřenou navrhuji, aby buď předseda či místopředsedové tohoto výboru byli členovy této pracovní skupiny a docházeli na svolaná jednání.

Bod 3: Outsourcing v Dopravním podniku hl.m. Prahy, a.s.

Materiál přednesl generální ředitel Dopravního podniku hl.m. Prahy, a.s. Ing. Martin Dvořák. V dodaném materiálu máte přehled dodaných outsourcingových projektů i plánu pro budoucí období. Cca před 3-4 lety na základě pokynů vedení města i strategických dohod bylo rozhodnuto o zefektivnění provozu Dopravního podniku hl.m. Prahy. Součástí opatření bylo snížení počtu zaměstnanců. Outsourcing je standardní metoda ke snížení provozních nákladů a je hojně používán i moderních dopravních podnicích ve vyspělých zahraničních městech.

Diskuse:

Ing. Pařízek: Můžete prosím uvést k bodům 3.1 a 3.2 a 3.3 předloženého materiálu bližší termíny?

Ing. Dvořák: Stanovení bližších termínů je obtížné. Např. u bodu 3.1 outsourcing připravujeme téměř dva roky a zatím jsme nedospěli k dohodě s potenciálním dodavatelem. Nedošli jsme zatím ani k jasné vnitřní představě ekonomického modelu. U bodu 3.2 jsme předpokládali realizaci na konec pololetí letošního roku, což ale nebude reálné. Obdobná situace je i v bodě 3.3.

Mgr. Kalousek: Chtěl jsem se zeptat na fullservis vozů metra zdali je to servis mimo záruku vozidel.

Ing. Dvořák: Většina vozů je již mimo záruku a jedná se o kompletní servis.

Ing. Šubrt: K outsourcingu oprav tramvají mám připomínku, že do dílny, které byly outsourcovány byly předtím využívány k opravám vozidel jiných dopravních podniků, často i ze zahraničí, a tím byly pro Dopravní podnik hl.m. Prahy ziskové. Tento zisk nyní poplyne soukromému vlastníkovi a podle mne je to škoda, zejména když se jedná o aktivity, které Dopravní podnik hl.m. Prahy bude stejně stále potřebovat.

Ing. Dvořák: Vaše články jsem četl a vychází z velmi zvláštních informací a předpokladů, které se opravdu nezakládají na pravdě. Není pravda, že by si ostatní dopravní podniky k nám dávali opravovat tramvajové vozy.

Mgr. Kolínská: Outsourcing je výhodný za předpokladu, že se vybírá z nabídek několika dodavatelů. Z kolika dodavatelů se vybíralo u outsourcingu oprav metra a proběhla na to soutěž?

Ing. Dvořák: Vozy metra těžko mohou opravovat jiné firmy, než které se zabývají jejich konkrétní výrobou či servisem. Proto se někdy nedá vybírat z více uchazečů. I na tuto situaci pamatuje zákon o zadávání veřejných zakázek.

Mgr. Kalousek: Chci se zeptat na stav a opravy tratí metra, kdo bude provádět kontrolu?

Ing. Dvořák: Veškeré revize a přebírání outsourcingové práce zůstává v kompetenci zaměstnanců Dopravního podniku hl.m. Prahy.

Mgr. Šenarová: Nejsou opravy metra cizí drahou firmou nákladnější než opravy vlastními zdroji?

Ing. Dvořák: Žádný jiný dopravní podnik naší velikosti nikde v rozvinutých zemích tyto činnosti nevykonává sám. Je prokazatelně levnější si vybrané služby outsourcingovat nežli je vykonávat sám. Naše outsourcingy jsou velmi transparentní a před jejich zpuštěním jsme museli i překonávat určitý odpor uvnitř podniku. Proto jsme na veškerá jednání a i do výběrových komisí přizvali i zástupce našich odborů.

RNDr. Hudeček: Umí opravny Dopravního podniku opravit tramvaje T 15? O tom, zda se bude nějaká služba outsourcovat je politické rozhodnutí?

Ing. Dvořák: Jelikož tyto tramvaje budou dlouhou dobu v záruce, tak se domnívám, že naši zaměstnanci nejsou ještě připraveni a proškoleni na to, aby uměli tyto tramvaje opravovat. Zdali nějakou službu outsourcovat je čistě ekonomické rozhodnutí.

Ing. Zamrazil: Není zde jen otázka personální, ale také skutečnost, že na nové tramvaje je třeba časem nakoupit nové technologie pro opravy. Dopravní podnik hl.m. Prahy má omezené finanční zdroje a tudíž se mu vyplatí tyto služby outsourcovat nežli provádět vlastními silami.

Šimůnek: Chtěl jsem se zeptat, zda služby na opravu tramvají přímo v terénu, kdy do provozu za nepojízdnou tramvají přijede vozidlo, bude Dopravní podnik hl.m. Prahy vykonávat sám nebo to bude také outsourcovat?

Ing. Dvořák: Přímo v provozu nebudou prováděny žádné velké opravy a tudíž služba autem bude prováděna našimi lidmi.

RNDr. Hudeček: Není to také otázka smluvního vztahu při nákupu nových vozidel?

Ing. Zamrazil: Samozřejmě, že je důležité, co všechno je součástí kupní smlouvy. Je třeba však také odlišit drobné opravy od těžkých a náročných oprav či případných rekonstrukcí.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí zprávu o projektech outsourcingu v Dopravním podniku hl.m. Prahy.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 4: Informace o vyhodnocení veřejného projednání konceptu celoměstsky významných změn územního plánu CVZ I. a II.

Materiál uvedla Ing. Jitka Cvetlerová, ředitelka OÚP MHMP. Dnes vám předkládáme koncepty celoměstsky významných změn I a II. Změn je celkem 5 a jsou to změny, které již byly projednávány v rámci zadání a byly vytipovány Zastupitelstvem HMP, aby prošly navíc projednáváním v rámci konceptu. U všech změn byla pořizována SEA (posouzení vlivu změny na udržitelný rozvoj v území). Změny jsou rozděleny do třech skupin. V první příloze jsou změny, které byly zamítnuty stanovisky dotčených orgánů. O těchto změnách již dále Zastupitelstvo HMP nehlasuje, nerozhoduje a bere je pouze na vědomí.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí výsledky veřejného projednání konceptu celoměstsky významných změn I. a II. Územního plánu hl.m. Prahy.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 5: Informace o vyhodnocení veřejného projednání návrhu zadání celoměstsky významných změn Územního plánu hl.m. Prahy CVZ III.

Materiál uvedla Ing. Jitka Cvetlerová, ředitelka OÚP MHMP. Změn je zde 9 a dopravy se týkají pouze 2, které jsou uvedeny v příloze 3 a 4. Změna v příloze č. 3 se týká změny prodloužení silničního tunelu SJM v úseku od Nuselského mostu po garáže u Smetanova divadla a je doporučena k neschválení. O tuto změnu požádala MČ Praha 2. TSK hl.m. Prahy a URM navrhli, aby tato změna byla navržena k neschválení, protože prodloužení tunelu by ztišilo a zlepšilo životní prostředí

v úseku Prahy 2, ale zároveň by tento úsek přitáhl další dopravu do centra Prahy, čímž by se celková situace zhoršila. Další změna je 2754, což je prověření dopravního řešení v prostoru ulic V Holešovickách, Zenklova a Povltavská. Jedná se o zatunelování vyústění komunikace tunelu Blanka V Holešovickách. Je to návrh, který podalo o.s. Za naši budoucnost a které zastupuje zde přítomná Ing. Šenarová. Návrh změny byl důkladně posuzován ÚRM, postup vám přiblíží Ing. Zděradička.

Ing. Zděradička, URM: Návrh občanského sdružení byl uplatněn v rámci procesu EIA na východní část městského okruhu od křižovatky Pelc Tyrolka směrem po Balabenku. S občanským sdružením jsme v kontaktu přibližně od roku 2007. Navržené dopravní řešení má poměrně výrazný zásah do podoby komunikační sítě hl.m. Prahy a mění podobu městského okruhu do tunelových průběhů. Vytváří se zde mimo jiné mimoúrovňová křižovatka v podzemí. S paní Ing. Šenarovou jsme mnohokrát jednali a nedošli jsme k vzájemné shodě. Následně jsme nedošli k závěru, že bychom toto řešení doporučili. Na OMI MHMP bylo vypracováno několik odborných studií a posudků, které definovaly tento záměr jako nerealizovatelný, nesmírně problematický a i kriticky nebezpečný. Nikdy jsme od o.s. neobdrželi podrobné podklady, tak abychom mohli přímo posoudit jejich vlastní návrh. Proto OMI MHMP přistoupil na pořízení této studie. Na základě těchto znalostí jsme jako zpracovatelé územního plánu doporučili pořizovateli, aby tato změna byla přerušena a celá záležitost byla řešena kompletně v rámci procesu pořizování nového územního plánu. K této problematice přistupujeme zodpovědně o čemž svědčí skutečnost, že jsme pořídili celkem 3 podrobné studie. Na základě všech těchto studií nám vychází závěr nedoporučit tuto změnu ke schválení respektive doporučujeme tuto změnu přerušit.

Ing. Šenarová: Vystoupila emotivním projevem, ve kterém vyjádřila důrazný nesouhlas se závěrem URM v této problematice.

Zástupce MČ Praha – Újezd: Je znám harmonogram dalšího schvalování celoměstských změn?

Ing. Cvetlerová: Máme rozpracované celoměstsky významné změny I a II. Ty které byly bez konceptu, tam máme dokončené společné jednání s dotčenými orgány a městskými částmi. Následně tyto změny předáme na Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Poté bude následovat veřejné projednání, které bude oznámeno vyhláškou. Dnes jsme vám předložili celoměstsky významné změny I a II u kterých se zpracovávaly koncepty. Po projednání v Zastupitelstvu HMP budou předány zpracovateli tedy URM. URM následně zpracuje návrh, který se bude znovu projednávat s dotčenými orgány, ministerstvem následně ve veřejném projednání, v Radě a Zastupitelstvu HMP. U celoměstsky významných změn III je projednáno zadání. Až bude projednáno ve všech výborech a Radou HMP bude předloženo do

Zastupitelstva HMP ke schválení. Zadání změn, které bude schváleno půjde zpracovateli na zpracování návrhu. U těchto změn nebyla vybrána žádná změna, která by se dělala konceptem. Poté bude následovat stejný proces jako u ostatních změn. Ke konceptu ÚPn můžu sdělit pouze to, že k němu máme 16 tisíc připomínek, většinu z nich máme vyhodnocenou, máme i vyhodnoceny připomínky MČ.
V současné době probíhá vyhodnocení jednotlivých vlastníků a žadatelů. Předpokládám, že hrubé vyhodnocení bychom měli do konce dubna. Poté bude následovat dořešení rozporu s MČ a dotčenými orgány. Rozpory, které se nám nepodaří dohodnout budou předloženy Zastupitelstvu HMP, které musí rozhodnout o námitkách a o výběru varianty. Následně bude předložen koncept Zastupitelstvu HMP ke schválení.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí výsledky veřejného návrhu zadání celoměstsky významných změn III Územního plánu hl.m. Prahy.

Hlasování: pro: 2 proti: 2 zdržel se: 1

Usnesení nebylo schváleno.

Bod 6: Různé

Hána: Rád bych zde přivítal a představil Ing. arch. Kateřinu Szentesiovou, která je pověřená řízením URM.

Ing. Szentesiová: Děkuji za přivítání a chtěla jsem vás jen ujistit, že i nadále se svými kolegy jsme připraveni poskytovat vám veškerou podporu pro vaši práci.

Hána: Všichni jsme obdrželi materiál od Mgr. Kalouska ve kterém se jedná o možnost úpravu tarifů denních a více denních jízdenek PIDu, tak aby systém byl více logický.

RNDr. Hudeček: I přesto, že jsme materiál obdrželi před jednáním, tak s tímto návrhem souhlasím. Jen bych velmi rád zpětně hnal k odpovědnosti původní schvalovatele stávajícího řešení.

Ing. Březina: Tato situace nastala při hlasování v Radě HMP v roce 2008. Této problematiky jsem si již delší dobu vědom a v souvislosti se změnou tarifů, kterou připravujeme budeme chtít také zjednodušit tarify PID, tak aby byly lépe pochopitelné pro zákazníky. Samozřejmě, že budu rád pokud členové Výboru dopravy ZHMP mají k tarifům PID další připomínky za jejich předání.

Mgr. Kalousek: Tuto aktivitu vítám a domnívám se, že tarif by měl být srozumitelnější i pro zahraniční turisty.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP doporučuje Radě HMP přehodnotit výši tarifů u jednodenních a vícedenních jízdenek, tak aby vícedenní jízdné bylo pro cestující ekonomicky atraktivnější než pořizování několika jednodenních jízdenek. Výboru dopravy ZHMP ukládá předsedovi, aby toto usnesení předal I. náměstkovi primátora Ing. Karlu Březinovi.

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

Usnesení bylo schváleno.

Ing. Březina: Ministerstvo dopravy ČR připravilo materiál, který se nazývá „Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025 („Superstrategie – green paper“)“. Tato superstrategie se zabývá infrastrukturou, kterou financuje stát. Dovolil jsem si vám předložit reakci, kterou jsem v rámci připomínkového řízení k tomuto materiálu vypracoval a zaslal na Ministerstvo dopravy ČR. V materiálu je zmíněn časový posun stavby 511 Pražského okruhu. Ministerstvo navrhuje, aby např. tato stavba byla financována prostřednictvím PPP. Domnívám se, že tato forma financování posune realizaci ještě dále, protože zatím s tímto financováním nemáme žádné zkušenosti a není ani k této problematice řádná legislativa. Obdobnou strategii ministerstvo navrhuje i u staveb 518 a 519.
V železniční dopravě je také naplánován časový posun a to u významného spojení Praha – Kladno s odbočkou na letiště. Základním problémem materiálu je skutečnost, že ministerstvo předpokládá investice výhradně do staveb na které je možné čerpat finanční prostředky z EU. V materiálu se také navrhuje, aby se přehodnotily priority v rámci operačního programu doprava s tím, že se přesune cca 9 mld. Kč z železniční dopravy na silniční obchvaty měst.

Mgr. Kalousek: Jakým způsobem bude výbor informován o dalším vývoji?

Ing. Březina: Připomínky jsem musel vytvořit téměř obratem, protože ministerstvo dalo na připomínky cca 10 dnů. Následně bych vyčkal na reakci ministerstva a dle této odezvy bych nadále výbor informoval.

RNDr. Hudeček: Podle jistých analýz máme informaci, že na Jižní spojce se zvyšuje počet vozidel, které tam jezdí. Pokud se nám teď nepodaří zavést vyhrazený jízdní pruh pro autobusy domnívám se, že za několik let už např. nebude politicky průchodné tento pruh zřídit. Myslím, že by stálo zato vypracovat nějakou analýzu pohybu vozidel po Jižní spojce.

Hána: S vypracováním podobné studie souhlasím.

Ing. Pivec: Současný stav na Jižní spojce jsme očekávali. To že po této komunikaci jezdí více aut a méně kamiónů a více osobních aut než před opatřením není žádné negativum, neboť auta ubyla z rezidenčních částí města (např. Modřanská, Sulická). Domnívám se, že vrácení těchto aut na vybudovaný městský okruh je jen pozitivní. Sledování vývoje dopravy zajišťujeme a monitorujeme.

RNDr. Hudeček: Jak často máme ta data ze sčítání?

Ing. Pivec: Velký průzkum probíhal v loňském roce a to před zavedením tohoto opatření a pak i následně po tomto opatření v říjnu. Krom toho máme automatické sčítače dopravy na některých profilech, takže známe vývoj dopravy téměř po dnech.

Hána: Prosím, tedy na příští jednání o dodání těchto informací ke zmíněnému průzkumu.

RNDr. Hudeček: V médiích mě vyděsila diskuze o tramvaji na letiště Praha – Ruzyně. Rád bych abychom jako výbor zadali analýzu, jak by veřejná doprava na Praze 6 a zejména doprava na letiště měla v budoucnu vypadat.

Ing. Březina: Toto souvisí s materiálem ministerstva dopravy, který jsem zde představoval před chvílí. Problematika je také v tom, že nějaké investice se realizují

ze strany státu a další ze strany města. Podporuji myšlenku vytvoření studie obslužnosti Letiště Praha – Ruzyně.

Hána: Navrhuji usnesení: Výbor dopravy ZHMP žádá URM, aby ve spolupráci s ROPIDem, Dopravním podnikem hl.m. Prahy a dalšími organizacemi zabývající se dopravou vypracoval a předložil Výboru pro dopravu komplexní posouzení alternativ dopravní obslužnosti letiště Praha – Ruzyně.

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

Usnesení bylo schváleno.

RNDr. Hudeček: V jaké fázi je příprava turniketů ve stanicích metra?

Hána: Jelikož už zde není přítomen zástupce Dopravního podniku hl.m. Prahy, požádáme jej o stručnou písemnou informaci k tomuto tématu.

Ing. Šubrt: Dle mého názoru je chyba, že město nedeklaruje potřebu rekonstrukce železnice na Kladno se spojením na letiště jako prioritu. Někdy dokonce i některé městské části byly proti. Důsledkem je právě časté odsouvání realizace.

Hána: S tím nemohu souhlasit, Praha dlouhodobě a stále jasně říká, že toto spojení je pro ni důležité. Mimo jiné to zaznělo i v dnes diskutované reakci na nový materiál Ministerstva dopravy ČR.

Ing. Vašíček: Podobná studie zahrnující obsluhu veřejnou dopravu celé pražské aglomerace, včetně letiště, již byla vypracována, pravděpodobně by stačilo ji jen aktualizovat a doplnit. Myslím, že Ing. Pivec by ji mohl mít k dispozici.

Hána: V usnesení jsme požádali, aby při plnění úkolu zpracovatel spolupracoval s ostatními organizacemi a jsem si jistý, že si nejprve vyžádá všechny dosavadní materiály a bude tedy i případně pracovat s tímto materiálem.

Jednání Výboru dopravy ZHMP bylo ukončeno v 17:12 hodin a trvalo 3:12 hod.

Petr Hána

předseda výboru dopravy

Ing. Věra Šturmová

ověřovatel zápisu

Ing. Jan Heroudek

tajemník výboru dopravy