



ZÁPIS z 20. jednání

Výboru pro dopravu ZHMP konaného dne 10. 11. 2020 v 15:00 hod.
Velká zasedací síň, Nová radnice, Mariánské náměstí 2

Přítomni: Ing. Pavel Richter, Mgr. Jan Šimbera, Václav Bílek, Ing. Ladislav Kos, Mgr. Jiří Koubek, DiS. (on-line webex), Viktor Mahrik (on-line webex), Mgr. Ondřej Mirovský, M.EM (on-line webex), Pavel Procházka, Ing. Jan Marek

Omluveni: Ing. Lubomír Brož, Ing. David Vodrážka, Ing. Alexandra Udženija

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

Předseda Výboru pro dopravu ZHMP Ing. Pavel Richter přivítal všechny přítomné a zahájil 20. jednání v 15:07 hod. Jednání proběhlo prezenčně i on-line prostřednictvím aplikace webex.

Na ověřovatele zápisu byl navržen Mgr. Jan Šimbera.

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

Ověřovatelem zápisu byl zvolen Mgr. Jan Šimbera.

Schválení zápisu z 19. jednání Výboru pro dopravu ZHMP.

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

Zápis z 19. jednání Výboru pro dopravu ZHMP byl schválen.

Návrh programu jednání:

BOD	TISK	MATERIÁL	PŘEDKLÁDÁ	PŘIZVANÍ
1.		Úvod		
2.	T-VD-0181	Výsledky diagnostických zkoušek provedených v roce 2020 jako východisko pro zvolený postup obnovy Libeňského mostu		
3.	T-VD-0189	Informace o aktuálním provozu PID		
4.	T-VD-0182	Podklady - tisky Rady HMP nám. Ing. Adama Scheinherra, MSc. Ph. D.		
5.	T-VD-0186	R 38392 k záměru odboru investičního MHMP na realizaci veřejné zakázky "Stavba č. 42822 Lávka Holešovice- Karlín" (Z - 8805)		

BOD	TISK	MATERIÁL	PŘEDKLÁDÁ	PŘIZVANÍ
6.	T-VD-0185	R 38385 k návrhu na uzavření darovací smlouvy na bezúplatný převod pozemků pod stavbou silnice I. třídy I/4 Strakonická, stavby silnice I. třídy I/4 Strakonická, mostního objektu X002 ul. Bartoňova a mostního objektu X006 ul. K Peluňku v rámci vzájemného majetkoprávního vypořádání staveb pozemních komunikací, silničních pozemků a dalších nemovitostí souvisejících se stavbou dálnice D0 (Z - 8818)		
7.	T-VD-0184	R 38195 k návrhu na úpravu rozpočtu vlastního hl.m. Prahy na dílčí úhradu ztrát dopravců PID v souvislosti s pandemií COVID-19 v roce 2020 (Z - 8801)		
8.	T-VD-0183	R 38197 k návrhu na úpravu rozpočtu vlastního hl. m. Prahy a poskytnutí účelové investiční dotace MČ Praha 14 a MČ Praha 8 (Z - 8753)		
9.	T-VD-0188	R 38524 k návrhu na uzavření Dodatku č. 3 Smlouvy č. 110/2020 o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2020 (Z - 8853)		
10.	T-VD-0187	Z - 8851 o významných dopravních omezeních na hlavních komunikacích v Praze		
11.		<i>Různé</i>		

Ing. Richter: Pan náměstek na včerejším jednání Rady HMP dozařadil na jednání Zastupitelstva HMP tisk Z- 8848 k návrhu na uzavření dodatku k veřejnoprávní smlouvě o poskytnutí dotace uzavřené na základě „Grantového programu hlavního města Prahy na podporu projektů v oblasti přístupnosti a odstraňování bariér na území hl. m. Prahy 2019“. Tento bod bychom zařadili před bod Různé.

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

Program jednání byl schválen.

Bod 2: Výsledky diagnostických zkoušek provedených v roce 2020 jako východisko pro zvolený postup obnovy Libeňského mostu

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Žádal jsem o zařazení tohoto bodu po dohodě se zastupitelem Ondřejem Prokopem.

Mgr. Jozef Sinčák, MBA, generální ředitel TSK hl. m. Prahy, a.s.: Jako podklad pro dnešní jednání jsme uvedli celou sadu diagnostik, hodnotící zprávy a závěrečné zprávy. Zkoušky probíhaly během letošního roku. Zakázka na rekonstrukci Libeňského mostu byla vypsána formou Žlutého FIDICKu. Tedy soutěžíme současně dodavatele projektu a zhotovitele stavby. Dnešní jednání vás má provést procesem na základě, kterého jsme dospěli k vypsání soutěže.

doc. Ing. Jiří Kolísko, Ph.D., ředitel Kloknerova ústavu: Součástí diagnostik byly zatěžovací zkoušky jejichž parametry se blížily návrhovým parametrům, které jsou použity při výpočtech. Zkoušky probíhaly pomocí tramvajových vozů, nákladních vozů a pytlovým zatížením. Mosty se skládají z klenbové části a rámových předpolí. Rámová předpolí jsou v dezolátním stavu a musí být odstraněna. Klenby jsou z prostého betonu. Úlohou zkoušek bylo ověření, zdali se klenby chovají správně.

Ing. Ludvík Hegrlík, Inset, s.r.o.: Při zatěžovacích zkouškách jsme používali vaky, které jsme umístili na chodníky. Každý vak váží jednu tunu. Uprostřed mostu jsme použili nejtěžší tramvaje. A na vozovku jsme použili nákladní automobily. Zkoušky probíhaly tak, že jsme most postupně zatěžovali až do výsledných zatěžovacích parametrů. Celková zatěžovací hmotnost byla okolo 500 tun. Průhyb oblouků se pohyboval od 1,5 mm do 3,3 mm. Testovali jsme i spolupůsobení dynamických účinků projíždějících vozidel zejména tramvají. Přetížení dynamickým zatížením bylo řádově v jednotkách procent. Dynamické zatížení proběhlo na všech obloucích.

doc. Ing. Jiří Kolísko, Ph.D., ředitel Kloknerova ústavu: Testy zatížení mají smysl provádět, protože tím můžeme ověřit reálné zatížení s výpočtovými modely. Získané informace deformací jsme použili na úpravu výpočtových modelů, abychom reflektovali realitu, která byla zjištěna měřeními. Nedošlo ke změně zatížitelnosti oproti původním předpokladům. U klenby č. 6 se ukázal problém a prováděli jsme zde druhou etapu měření. Pro klenby nad vodou máme následující úroveň zatížitelnosti. Normální zatížitelnost znamená, že na mostě bez jakýchkoliv omezení mohou jezdit tramvaje oběma směry, běžná osobní doprava bez jakéhokoliv omezení a nákladní automobily do 20 t nebo do 32 t bez jakéhokoliv omezení. Výhradní zatížitelnost znamená, že bez jakýchkoliv omezení mohou jezdit tramvaje oběma směry a v jednom jízdním pruhu bude moct jet samostatně vozidlo o hmotnosti 50 t. Výjimečná zatížitelnost znamená, že na mostě může jet samostatně vozidlo o hmotnosti 196 t. Tyto parametry jsou obvyklé pro mosty v ČR. Na mostě je omezen provoz, protože doposud nebyla provedena rekonstrukce, respektive nebyly odstraněny problémy v oblasti rámových konstrukcí.

Mgr. Jozef Sinčák, MBA, generální ředitel TSK hl. m. Prahy, a.s.: Výsledky dvou velkých diagnostik nám potvrdily předpoklady, že ze statického hlediska jsou klenby 1 až 6 způsobilé pro rekonstrukci.

doc. Ing. Jiří Kolísko, Ph.D., ředitel Kloknerova ústavu: U klenby 6 byly podrobně prohlédnuty klouby. Do každého kloubu bylo nahlédnuto endoskopem. Klouby jsou plně funkční.

Mgr. Jozef Sinčák, MBA, generální ředitel TSK hl. m. Prahy, a.s.: Obdobným způsobem byly prohlíženy kloubové kameny. Byly tam zaznamenány nedostatky, které jsou však opravitelné.

Diskuze:

Ondřej Prokop, zastupitel HMP: Děkuji moc za prezentaci. Mám zde časopis Beton z roku 2016, který také vychází z informací od Kloknerova ústavu. V závěrech je popisováno, že stávající oblouky mostu nelze opravit. A že případná rekonstrukce mostu by byla nákladnější než stavba mostu nového. Prosím o vysvětlení. Prosím ještě o objasnění životnosti takto rekonstruovaného mostu.

Ing. Kolísko: V roce 2015 jsme obdrželi mnoho historických informací a na konstrukci mostu jsme se nepohybovali. Od té doby proběhla spousta podrobných činností a diagnostických zkoušek, prohlídek a analýz. Na základě nových skutečností jsme dospěli k tomu, že oblouky jsou rekonstruovatelné. Stále trváme na tom, že železobetonové prvky opravit nelze. Životnost konstrukcí, respektive betonu mostních konstrukcí je udáván 100 let. Reálná životnost dané konstrukce vyplývá z postupu její údržby.

Ing. Richter: V předchozím materiálu k této problematice jsme měli informace o životnosti mostu. Panu Prokopovi materiál poskytneme.

Prokop: Dá se nějak jednoduše říci, že pokud by se most nerekonstruoval, zboural a postavil nový, tak bude levnější, a nebo bude mít delší životnost? Prováděli se i nějaké konkrétní sondy?

Ing. Kolísko: Sondy se prováděly v letech předchozích. Nyní se žádná sondáž neprováděla. Dle mého názoru rekonstrukce bude vždy levnější než nový most, je však otázka o kolik bude levnější. Z veřejné soutěže vyplyne cena. Životnost konstrukce se odvíjí od péče o konstrukci.

Mgr. Sinčák: Část dokumentace použiji dále. V materiálu jsou naceněny i přidružené náklady, které souvisí s rekonstrukcí a se stavbou celého soumostí.

Ing. Scheinherr: V letošním roce se uskutečnily jednotky sond z povrchu, respektive z komunikace. V minulých letech bylo uskutečněno cca 400 sond.

Bílek: Bude mě zajímat cena rekonstrukce. ŘSD ČR v poslední době stavělo dva mosty, které jsou cca o polovinu levnější, než rekonstrukce tohoto mostu. Je mně jasné, že výslednou reálnou cenu ukáže až soutěž.

Mgr. Sinčák: Bavíme se o délce 1200 m rekonstruovaném mostu v intravilánu. Budeme zde překládat inženýrské sítě. Most je v plavebním režimu. Libeňský most a mosty přes dálnice, respektive jejich ceny nelze srovnávat. Pro nás je důraz na cenu zakázky velkou prioritou.

Ing. Richter: Není nutné, abychom k tomuto bodu přijímali usnesení.

Bod 3: Informace o aktuálním provozu PID

Ing. Martin Šubrt, nám. ředitele ROPID pro městskou dopravu a marketing: Připravili jsme pro vás rychlý přehled, jak se vyvíjel provoz Pražské integrované dopravy od března do dnešních dnů. Přechod na omezení dopravy probíhal postupně. Nejprve jsme upravovali linky např. na letiště či k ZOO Praha případně studentské linky. 17. 3. skončil poloprázdninový provoz autobusů. Následně byl zaveden prázdninový provoz metra. Zaznamenali jsme velmi rychlý úbytek denního počtu cest v metru z cca 1 100 000 až k 200 000. Ve spolupráci s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, a.s. jsme začali zpracovávat poloprázdninové jízdní řády pro tramvaje, autobusy a metro. Také jsme došli k rozhodnutí, že pokud se denní počet cest v metru vrátí do rozmezí 500 - 600 000 bude provoz PID posílen opět na silnější poloprázdninový provoz (tohoto rozmezí bylo dosaženo v polovině května). Na konci června jsme se vraceli ke klasickému prázdninovému provozu. Začátkem září jsme se vrátili k poloprázdninovému provozu z června, neboť poptávka byla stále o 30 - 35 % nižší než v běžné v září. Na základě doporučení WHO a Vlády ČR držíme nabídku větší o 20 % než je poptávka. Turistické stanice metra jako např. Staroměstská a Malostranská zaznamenaly nejvyšší pokles cestujících. Na druhou stranu stanice Kobylisy zaznamenala jen pokles o 15 % cestujících. Systém změny jízdních řádů je poměrně rozsáhlý. Jízdní řády mají návaznost i na jízdní řády ve Středočeském kraji. V celé PID je více než 600 linek. V systému PID probíhají i výluky. Nyní je aktuálně 120 výluk, takže jízdní řády je nutné připravovat s předstihem a návaznostmi jednotlivých akcí nejméně na 2 - 3 týdny dopředu. Případná požadovaná změna cca do týdne znamená často vyhodit do koše velký objem předchozí práce. V neposlední řadě zaznamenáváme i protichůdné náměty na změny. Nová data k jízdním řádům potřebujeme následně doplnit do všech informačních systémů. Zastávková služba musí následně vyměnit jízdní řády v celém městě, což představuje 61 stanic metra, 604 sloupků TRAM a 2 362 sloupků BUS. Provoz lze řídit operativně i dispečersky, ale v takovém případě spoje nejezdí dle jízdních řádů a nejsou tak uvedené v příslušných aplikacích a vyhledávacích spojení. Nelze garantovat žádné přestupní návaznosti. Takový provoz je zajišťován pouze při zcela mimořádných situacích na co nejnutnější dobu. Nyní v pracovní dny cestuje během dne o 70 % cestujících méně než obvykle, večer o cca 80 % méně než obvykle a v noci až o 85 % méně než obvykle, zejména večer. V noci a o víkendech nyní cestují především cestující, kteří se potřebují dostat do práce či z práce.

Ing. Scheinherr: Děkuji všem z ROPIDu, Dopravního podniku hl. m. Prahy a IDSK, kteří pracují na změnách jízdních řádů či na jejich následném vyvěšování. V dnešní době i čerpáme zkušenosti ze zahraničních dopravních podniků.

Diskuze:

Bílek: Také se připojuji k poděkování. Chtěl bych vědět, jaký má dopad do rozpočtu hl. m. Prahy úbytek cestujících.

Ing. Scheinherr: Ztráta na tržbách je odhadována v rozmezí 1,3 až 1,7 mld. Kč. Tedy dopravu budeme dotovat až z 90 %.

Ing. Petr Tomčík, ředitel ROPID: Na dnešním jednání ještě budeme probírat tisk k návrhu úpravy rozpočtu hl. m. Prahy. Kromě ztráty na tržbách budeme mít i drobné úspory. Vznikly nám, ale také vícenáklady např. na dezinfekce.

Ing. Šubrt: Ke konci října jsme uspořili cca 9,5 mil vozokilometrů. Finančně s touto úsporou však nemůžeme počítat jako v běžném roce.

Pavel Bouda, veřejnost: Při hodnocení, prosím, nezapomeňte na řidiče, kteří to v nelehké době odjezdili.

Ing. Ladislav Urbánek, dopravní ředitel DP hl. m. Prahy, a.s.: U metra máme velké fixní náklady. U autobusové dopravy jsou pak nejnižší a úspora se projevuje ve variabilních nákladech. Úspory přepočtené na finance nebudou velké.

Ing. Richter: Také děkuji všem, kteří připravují změny jízdních řádů. Kdyby někdo z členů výboru chtěl tuto problematiku zařadit na některé z dalších jednání, jsme připraveni tento bod zařadit. Na příští jednání výboru budeme asi zařazovat diskuzi k objednávce dopravních výkonů na příští rok, respektive jaké standardy je nutné dodržet při objednávkách dopravních výkonů v běžném roce a porovnali to s výkony v covidovém období.

Ing. Šubrt: Máme povinnost zpracovat dopravní plán cca do roku 2022. Materiál budeme připraveni představit.

Ing. Richter: K prezentovanému materiálu nebudeme přijímat žádné usnesení.

Bod 4: Podklady - tisky Rady HMP nám. Ing. Adama Scheinherra, MSc. Ph. D.

Ing. Richter: Podkladový materiál jsme obdrželi včetně elektronických odkazů.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí tisky Rady HMP předložené nám. Ing. Adamem Scheinherrem, MSc. Ph. D.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 5: R 38392 k záměru odboru investičního MHMP na realizaci veřejné zakázky "Stavba č. 42822 Lávka Holešovice- Karlín" (Z - 8805)

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Lávka vzešla z mezinárodní architektonické soutěže. Nyní finalizujeme projektovou dokumentaci. Bude možné vypsát veřejnou zakázku na zhotovitele stavby.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí a doporučuje Zastupitelstvu HMP odsouhlasit tisk Z – 8805.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 6: R 38385 k návrhu na uzavření darovací smlouvy na bezúplatný převod pozemků pod stavbou silnice I. třídy I/4 Strakonická, stavby silnice I. třídy I/4 Strakonická, mostního objektu X002 ul. Bartoňova a mostního objektu X006 ul. K Peluňku v rámci vzájemného majetkoprávního vypořádání staveb pozemních komunikací, silničních pozemků a dalších nemovitostí souvisejících se stavbou dálnice D0 (Z - 8818)

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Od roku 2017 je připravováno majetkoprávní vypořádání mezi hl. m. Prahou a ŘSD ČR k Pražskému okruhu. Radiální komunikace směřující od Pražského okruhu budou ve vlastnictví hl. m. Prahy. Radiály od Pražského okruhu k hranici Prahy budou ve vlastnictví ŘSD ČR.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí a doporučuje Zastupitelstvu HMP odsouhlasit tisk Z – 8818.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 7: R 38195 k návrhu na úpravu rozpočtu vlastního hl.m. Prahy na dílčí úhradu ztrát dopravců PID v souvislosti s pandemií COVID-19 v roce 2020 (Z - 8801)

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Toto je tisk již zmiňovaný v rámci diskuze o provozu PID. Již nyní víme, že ztráta bude v rozmezí 1,3 až 1,7 mld. Kč. 423 mil. Kč máme nevyužitý přebytek hospodaření z minulých let. Tento přebytek převedeme na úhradu ztráty ostatním dopravcům a Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, a.s.

Diskuze:

Mgr. Šimbera: Našel jsem zde drobnou zmínku o jednání s Ministerstvem dopravy ČR, která se týká možnosti kompenzací. Uvedlo Ministerstvo dopravy ČR při rozhodnutí, že MHD se kompenzovat nebude, nějaké argumenty?

Ing. Scheinherr: Požádali jsme ministerstvo prostřednictvím Asociace krajů o pomoc při dofinancování ztráty i s ohledem, že lockdown vyhlásila vláda ČR. Ministr odpověděl ve smyslu, že ztráta napříč republikou je natolik vysoká, že jí stát neufinancuje. Překvapilo mne, že pak stát vyhlásil, že kompenzace přizná dálkovým a zájezdovým dopravcům.

Ing. Ladislav Urbánek, Dopravní ředitel DP hl. m. Prahy, a.s.: Za sdružení dopravních podniků jsme také panu ministrovi zasílali dopis. V pátek máme s panem ministrem další jednání.

Ing. Petr Tomčík, ředitel ROPID: Oslovovali jsme jak ministra dopravy, tak ministryni financí. Odpovědi byly od obou ministerstev záporné.

Procházka: Existovaly domněnky, že jednání ze strany státu může být nedovolená podpora, protože nemá smlouvy s danými dopravci. Minulý týden toto prolomilo Holandsko. Holandská vláda schválila podporu napříč všem dopravcům včetně dopravních podniků ve výši 1,9 mld Euro za celé období roku 2020. Rozhodnutí Holandské vlády je verifikováno Evropskou komisí.

Mahrik: Jaký bude další postup v případě úhrady ztrát? Tisk se týká 1. pololetí roku 2020. Tisk na druhou polovinu roku se bude připravovat?

Ing. Scheinherr: Tento tisk zahrnuje dílčí úhradu. Finální vyhodnocení bude, až budeme mít vyhodnocení úplného účetního období.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí a doporučuje Zastupitelstvu HMP odsouhlasit tisk Z - 8801.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 8: R 38197 k návrhu na úpravu rozpočtu vlastního hl. m. Prahy a poskytnutí účelové investiční dotace MČ Praha 14 a MČ Praha 8 (Z - 8753)

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Tímto tiskem dáváme investiční dotaci těmto dvou městským částem na projekty, které již v minulosti byly dotačně podporovány.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí a doporučuje Zastupitelstvu HMP odsouhlasit tisk Z - 8753.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 9: R 38524 k návrhu na uzavření Dodatku č. 3 Smlouvy č. 110/2020 o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2020 (Z - 8853)

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Jedná se o odsouhlasení dodatku č. 3 ke smlouvě.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí a doporučuje Zastupitelstvu HMP odsouhlasit tisk Z - 8853.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 10: Z – 8851 o významných dopravních omezeních na hlavních komunikacích v Praze

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Jako každý měsíc předkládám tento informační bod. Stále probíhá rekonstrukce komunikace Prosecká a Štěrboholská radiála. Probíhá oprava protihlukových stěn na Kbelské. V současné době je individuální doprava snižena cca o 30 % oproti normálnímu stavu. Začínáme se připravovat na zimní období.

Bod 11: Z- 8848 k návrhu na uzavření dodatku k veřejnoprávní smlouvě o poskytnutí dotace uzavřené na základě „Grantového programu hlavního města Prahy na podporu projektů v oblasti přístupnosti a odstraňování bariér na území hl. m. Prahy 2019“

Ing. Richter: Tento bod byl zařazen na včerejším jednání Rady HMP.

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Každý rok hl. m. Praha vyhláší nový program na podporu přístupnosti a odstraňování bariér. Do programu se mohou přihlásit jak právnické, tak i fyzické osoby. V roce 2019 dostal grant spolek Polovina nebe. Bohužel v rámci covidu se stavební práce odložily. Tímto tiskem jim prodloužíme možnost dokončit projekt.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí a doporučuje Zastupitelstvu HMP odsouhlasit tisk Z - 8848.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 12: Různé

Ing. Richter: Mám dotaz na ředitele PKD MHMP Ing. Aleše Krejču k opatření obecné povahy k připravovanému trvalému uzavření vyhrazených jízdních pruhů pro BUS na individuální dopravu. V současné době je platnost BUS pruhů upravena dodatkovými tabulkami s časovými údaji.

Ing. Aleš Krejča, ředitel PKD MHMP: Celý proces byl zahájen žádostí TSK hl. m. Prahy, a.s. ze dne 10. 6. Problematiku jsme řádně zprocesovali a řádně odůvodnili. V případě potřeby můžeme řešit konkrétní lokalitu.

Ing. Richter: Zatím podtabulky jsou stále umístěné. Ale chci problematiku zde otevřít, abychom byli připraveni, až se nás občané budou ptát.

Diskuze:

Bílek: Osobně nerozumím nesrozumitelnosti dodatkových tabulek. Osobně považuji odstranění dodatkových tabulek za nedobrý nápad. Až se vrátí automobilisté, tak mohou v některých místech vznikat kongesce, které budou MHD naopak brzdit.

Ing. Krejča: Vycházíme z toho, že když je dopravní špička a osobní vozidla nevjíždějí do vyhrazeného BUS pruhu, funguje systém správně. V době mimo dopravní špičku osobní vozidla tedy nepotřebují vjíždět do BUS pruhu. Ve městě je 40 BUS pruhů a mají různou dobu uvedenou na podtabulkách. Řidiči, kteří opatření nerespektují, např. v mnoha důvodech zpochybňují fotodokumentaci apod.

Bílek: Nechápu ten záměr komplikovat osobní dopravu v Praze. Chápu, že na toto může mít každý rozdílný názor.

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Naše opatření není motivováno omezováním individuální automobilové dopravy. Opatření je motivováno bezpečností, plynulostí a zejména preferencí MHD.

Bc. Martin Jedlička, zastupitel MČ Praha 8: K návrhu opatření obecné povahy jsem zasílal připomínky, které byly vypořádány negativně. Zdá se mně zbytečné toto opatření realizovat. Rozumím tomu, že by se měly časy na podtabulkách sjednotit na celém území města. Obávám se, že v případě odstranění, budou na některých významných komunikacích typu Evropská vznikat zbytečné kongesce. Stanovisko Policie ČR k opatření je také negativní a nevidí v opatření nezbytnost a účelnost. Chtěl bych požádat o přehodnocení.

Ing. Krejča: 2.11. jsme opatření vyvěsili na úřední desku a 15. dnem nabývá na účinnosti. Následně TSK hl. m. Prahy, a.s. může demontovat všechny podtabulky s časovým omezením.

Ing. Richter: Poprosím, aby TSK hl. m. Prahy, a.s. podtabulky demontovala bezodkladně. Po odstranění tabulek očekávám, že vznikne širší diskuze.

Ing. Scheinherr: Původní žádost vznesl ROPID, prosím o reakci.

Ing. Martin Šubrt, nám. ředitele ROPID pro městskou dopravu a marketing: Požadavek vznikl na jednání cyklokomise a je společným požadavkem. Při uzavírkách tunelových staveb dochází často ke kolonám mimo špičková období. A MHD se dostávala do problémů mimo ta období. Některé městské části požádali o realizaci vyhrazených pruhů s ohledem na bezpečnost přecházení na komunikacích o dvou jízdnicích pruzích v jednom směru. Mnoho vyhrazených pruhů je společných pro cyklisty a vznikl požadavek, aby opatření bylo po celý týden stejné. Dodržování jízdnicích pruhů je více dodržováno v místech, kde je opatření trvalé.

Bílek: Rozumím argumentaci cyklistů, ale zavést to plošně, není dobré.

Ing. Richter: Registruji proti opatření silné reakce. Členy výboru poprosím, aby si na problematiku udělali názor a na příštím jednání výboru bychom toto ještě probrali. Téma bychom nechali otevřené do příštího jednání.

Ing. Richter: Poděkoval všem za účast na jednání. Pokud covidová situace dovolí, tak prosincové jednání bych realizoval ve stejném formátu, jako dnes.

Jednání Výboru pro dopravu ZHMP bylo ukončeno v 17:26 hod. a trvalo 139 minut.

Ing. Pavel Richter
předseda Výboru pro dopravu ZHMP

Ing. Jan Marek
tajemník Výboru pro dopravu ZHMP

Ověřil: Mgr. Jan Šimbera, člen Výboru pro dopravu ZHMP
Zapsal: Ing. Jan Marek, tajemník Výboru pro dopravu ZHMP