



ZÁPIS z 4. jednání

Výboru pro dopravu ZHMP konaného dne 19. 3. 2019 od 15:00 hod.

Zasedací místnost č. 349 / 3. patro, MHMP - Nová radnice, Mariánské nám. 2, Praha 1

Přítomni: Ing. Pavel Richter, Ing. Arch. PhDr. Lenka Burgerová, Ph.D., Václav Bílek, Ing. Ladislav Kos, Mgr. Jiří Koubek, DiS., Viktor Mahrik, Mgr. Ondřej Mirovský, M.EM, Pavel Procházka, Ing. Petr Stuchlík, Ing. Alexandra Udženija, Ing. David Vodrážka, Ing. Jan Marek

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

Předseda Výboru pro dopravu ZHMP Ing. Pavel Richter přivítal přítomné a zahájil 4. jednání v 15.05 hod.

Na ověřovatele zápisu byl navržen Mgr. Jiří Koubek.

Hlasování: pro: 11 proti: 0 zdržel se: 0

Ověřovatelem zápisu byl zvolen Mgr. Jiří Koubek.

Schválení zápisu z 3. jednání Výboru pro dopravu ZHMP

Hlasování: pro: 10 proti: 0 zdržel se: 0

Zápis z 3. jednání Výboru pro dopravu ZHMP byl schválen.

Návrh programu jednání:

BOD	TISK	MATERIÁL	PŘEDKLÁDÁ	PŘIZVANÍ
1.	T-VD-0020	Radlická radiála		
2.	T-VD-0022	Zavedení jednotného charakteru zastávek v autobusové síti PID na území hl. m. Prahy		
3.	T-VD-0021	Tisk 32606 - k návrhu na úpravu rozpočtu vlastního hl. m. Prahy v rámci běžných výdajů v kap. 03 Doprava mezi INV MHMP a MHMP RFD - SK z důvodu převodu přijatého pojistného plnění		
4.	T-VD-0024	R - 32214 k návrhu na uzavření smlouvy o uzavření budoucí kupní smlouvy na část pozemku parc. č. 1672/3 v k.ú. Vysočany, obec Praha, v rámci stavby „BESIP 2970265 Čakovická x Letňanská x Ke Klíčovu -		

BOD	TISK	MATERIÁL	PŘEDKLÁDÁ	PŘIZVANÍ
		Praha 9, okružní křižovatka“		
5.	T-VD-0023	Z 7144 - informace o významných dopravních omezeních na území hl. m. Prahy		
6.		Různé		

Hlasování o programu: pro: 10 proti: 0 zdržel se: 0

Program jednání byl schválen.

Bod 1: Radlická radiála

Ing. Richter: V podkladech jste obdrželi dva materiály. Rada z vás již zná z minulosti informace od projektantů, proto bych rád dal slovo ČVUT.

Ing. Bc. Petr Kumpost, Ph.D., ČVUT FD: Dle zadání jsme měli zpracovat dopravně inženýrskou studii pro oblast Barrandovský most – Dobříšská, kterou bych zde rád představil. Předmětem bylo analyzovat dopady zprovoznění Radlické radiály v oblasti Barrandovského mostu. Použili jsme mikroskopické modely stávajícího i budoucího stavu. Zpracovali jsme směrový dopravní průzkum v intervalu 00 – 24 hod. Na základě výsledků jsme identifikovali 13 bodových problémů. Dále jsme popsali i plošné problémy, které přesahují rámec sledované oblasti. Navrhli jsme 5 variant: 1) Zapojení Radlické radiály do stávající sítě, předpoklad 8% špičková intenzita z RPDI, v pod variantě snížení rychlosti, 2) nová vratná rampa z Jižní spojky na východním břehu, 3) zrušení přímé rampy z Chuchelské a nahrazení novým mostem na Jižní spojku, 4) oproti variantě 3 upravena rampa z Jižní spojky, 5) výjezd z Radlické radiály do Zlíčovského tunelu je realizován jako 2 pruhový. Kromě toho jsme navrhli i tzv. „měkká“ opatření jako např. snížení nejvyšší dovolené rychlosti na 50 km/h (úsekové měření rychlosti), úprava vodorovného dopravního značení ve směru od Zlíčovského tunelu až na Barrandovský most, zvýšení počtu jízdních pruhů na rampě z ulice K Barrandovu. Dále jsme i navrhli „tvrdá“ opatření jako např. nové stavební uspořádání křižovatky Modřanská x sjezd z mostu, dočasné uzavření rampy z Chuchelské radiály na Barrandovský most, nový most jižně od Barrandovského mostu, výstavba nové mimoúrovňové křižovatky na východním břehu Barrandovského mostu, aplikace plošného řízení dopravy, stavební úpravy ve Zlíčovském tunelu. Kombinace navržených „měkkých“ a „tvrdých“ opatření je samozřejmě k diskusi. Cílem je zajistit plynulejší dopravu v oblasti Barrandovského mostu.

Ing. Karel Prajer, ředitel INV MHMP: Základním impulzem bylo zjištění kongescí (problémů) v tunelovém komplexu Blanka. Následně jsme chtěli zjistit, co se stane, když do systému zapojíme Radlickou radiálu. Proto vzniklo zadání, které jsme záměrně zadali na ČVUT, jako nezávislou organizaci. Jako zadavatelé jsme rádi, že byla navržena „měkká“ i „tvrdá“ opatření. Byl bych rád, kdybyste se shodli na rozpracování představené studie.

Ing. Richter: Prosim ještě o okomentování stavu přípravy.

Ing. Prajer: Z ministerstva přišlo rozhodnutí, že paní ředitelka MHMP není podjatá. V současné době probíhá proces o podjatosti mezi Magistrátem hl. m. Prahy a MČ Praha 5. Až tento proces bude ukončen, budeme pokračovat v procesu získání územního rozhodnutí.

Ing. Richter: V pátek zasedala Rada MČ Praha 5 a usnesení, které přijala, vám bylo dnes rozesláno.

Diskuze:

Ing. David Vodrážka: Chtěl bych poděkovat za předložení této problematiky. Chtěl bych poděkovat i Radě MČ Praha 5 za přijaté usnesení v této věci. Nepředpokládám, že předložením a zkoumáním studie ČVUT dojde ke zpoždění procesu získání územního rozhodnutí na Radlickou radiálu. Navrhl bych usnesení, že doporučujeme TSK hl. m. Prahy, a.s. případně INV MHMP spolupracovat na opatřeních i v rámci Barrandovského mostu a pokračovat v realizaci Radlické radiály.

Ing. Richter: Rád bych vás seznámil s návrhem usnesení. Výbor pro dopravu ZHMP 1. bere na vědomí závěry Dopravně inženýrské studie pro oblast Barrandovský most – Dobříšská 2. doporučuje náměstkovi pro dopravu Ing. Adamu Scheinherrovi, MSc., Ph.D. projednat studii s IPR Praha a zadat podrobnější stupeň studie měkkých i tvrdých opatření včetně investičních nákladů.

Ing. Kumpost: My jsme se na problematiku dívali z dlouhodobějšího časového horizontu. Přípravu Radlické radiály by studie neměla ohrozit.

Filler, Automat: Nejsme si jistí, zdali je Radlická radiála prioritní stavbou a zdali je Praha schopna tuto stavbu zafinancovat. Byla při zpracování studie brána v potaz dopravní indukce?

Ing. Kumpost: V potaz to bylo bráno. Data jsme převzali z modelu TSK hl. m. Prahy, a.s. a IPR Praha.

Michael Procházka, Za zlepšení Radlické radiály: Tvrdá opatření nejsou v souladu s územním plánem. Je počítáno s regulací v tunelu Blanka? Ve variantě 5 uvádíte, že průjezdnost v Dobříšské směr centrum bude 3 813 vozidel. Tedy dnešní stav mě vychází na 3 600 vozidel/hod. Myslím si, že naplněnost dle územního plánu bude vyšší.

Ing. Kumpost: Měli jsme volnost při navrhování opatření. Simulace vychází ze stavu, kdy nepředpokládáme žádné mimořádné události. Ohledně intenzit vozidel je to spíše dotaz na IPR Praha, který tvořil dopravní model.

Ing. Richter: Chtěl bych omluvit kolegy z IPR Praha. V návrhu usnesení výboru jsem zmínil, že chceme projednat studii i s IPR Praha.

Mgr. Ondřej Mirovský, M.EM: Myslím si, že zpomalování v tunelu Blanka je poměrně časté. Byl bych nerad, aby na nově vybudované infrastruktuře včetně Radlické radiály vznikaly kongesce.

Ing. Kumpost: Omezování dopravy v tunelovém komplexu Blanka je také dáno stavem dopravy v uzlu Barrandovský most.

Ing. Alexandr Butovič, Ph.D., SATRA, spol. s r.o.: Opravdu mimořádných událostí přímo v tunelu Blanka bylo za celý měsíc v prosinci 2018 (12 hodin), leden 2019 (10 hodin), únor 2019 (8 hodin). Pak existují regulace dopravy, které jsou způsobeny kongescemi na povrchové komunikační síti.

Milan Kostohryz, Za zlepšení Radlické radiály: Mně ze studie vyplývá, že problém je i v samotném dílčím řešení Radlické radiály.

Ing. Kumpost: Směrem k Radlické radiále doporučujeme zvážit technické možnosti napojení v rámci Zličovského tunelu. Ostatní naše doporučení se týkají stávajícího stavu Barrandovského mostu.

Ing. Jan Vlček, PUDIS a.s.: Závěry, které byly zmíněny ze strany ČVUT, bereme vážně. V dalším stupni projektové dokumentace je budeme prověřovat a případně zpracovávat.

Milan Kostohryz, Za zlepšení Radlické radiály: V prezentaci, kterou jste obdrželi, soukromá projekční kancelář obhájuje Radlickou radiálu a nezmínila žádná negativa. Nám se to zdá podivné. Projektant je

finančně motivován k tomu, aby se v projektu pokračovalo, aby se neměnil a bylo co nejdříve vydáno územní rozhodnutí.

Ing. Richter: Chtěl bych upozornit, že byla zřízena pracovní skupina k tomuto tématu, která se již 2 x sešla. Nyní je naplánováno nové setkání. Pracovní skupina je přesně ta platforma, na které by se měla problematika probírat do detailu.

Ing. Petr Bervid, MBA, MČ Praha 5: Rada MČ Praha 5 v září 2018 přijala usnesení a doporučila Magistrátu hl. m. Prahy zvážení i jiných variant zejména variant řešení některých křížovatek na Radlické radiále s tím, že by to nemělo ovlivnit územní řízení.

Ing. Richter: Předpokládám, že detailní řešení se bude probírat na pracovní skupině.

Michal Trník, spolek Holešovičky pro lidi: Co bude znamenat realizaci Radlické radiály pro Holešovičky? Chtěl bych se zeptat na dopravní opatření na Nové Pověltavské.

Ing. Zdeněk Laciga, zastupitel MČ Praha 5: Ve studii je uvedeno, že na vjezdu do Zličovského tunelu je kapacita 15 tis. aut/den. V případě, že vjezd se předělá na dva jízdní pruhy, bude to 25 tis. voz./den.

Ing. Kumpost: Podívám se na ta čísla.

Bc. Bohdana Milatová, MČ Praha 5: Bylo zmíněno, že detaily se mají probírat na pracovní skupině. Na pracovní skupině, bylo IPRem zmíněno, že nemají zadání od investora respektive od hl. m. Prahy.

Procházka, Za zlepšení Radlické radiály: Bylo zmíněno, že OSI (nyní INV) nemá mandát zpracovávat variantní řešení.

Ing. Richter: Pan náměstek by se měl zúčastnit příštího zasedání pracovní skupiny a případně bude tento problém řešit přímo.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP 1. bere na vědomí závěry Dopravně inženýrské studie pro oblast Barrandovský most – Dobříšská 2. doporučuje náměstkovi pro dopravu Ing. Adamu Scheinherrovi, MSc., Ph.D projednat studii s IPR Praha a zadat podrobnější stupeň studie měkkých i tvrdých opatření včetně investičních nákladů. 3. doporučuje pokračovat v projednávání územního rozhodnutí Radlické radiály.

Hlasování: pro: 11 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

Bod 2: Zavedení jednotného charakteru zastávek v autobusové síti PID na území hl. m. Prahy

Ing. Petr Tomčík, ředitel ROPID: Již nyní máme 60 % autobusových zastávek ve městě na znamení, a to buď trvale anebo částečně. Trvale máme na znamení 1384 autobusových zastávek. U zastávek na znamení není potřeba mávat na řidiče, plně postačí, když je cestující viditelně přítomen na zastávce. Dnes je trendem i ve světě ponechat všechny autobusové zastávky trvale na znamení. Pozitivním přínosem bude nižší hluk a emise, menší opotřebení vozovek, a přinese nám to i finanční úsporu. Drobná nevýhoda pro cestující je to, že musí být přítomni na zastávce, tedy nevýhoda bude pro dobíhající cestující. Nevýhoda pro cestující uvnitř dopravního prostředku je to, že musí před zastávkou mačkat tlačítko pro zastavení. Zhruba 40 % stávajícího vozového parku má komfortní vybavení tlačítka STOP. Jednotný charakter autobusových zastávek plánujeme zavést od 1. 7. 2019. Před zavedením budeme plánovat informační kampaň.

Ing. Richter: Rád bych vás seznámil s návrhem usnesení. Výbor pro dopravu ZHMP souhlasí s předloženým záměrem zavedení jednotného charakteru zastávek v autobusové síti PID na území hl. m. Prahy a doporučuje jeho realizaci.

Ing. Ladislav Urbánek, Dopravní ředitel DP hl. m. Prahy, a.s.: Tento projekt jsme zahájili zhruba v roce 2010. V průběhu času jsme přidávali zastávky na znamení. Dokončení projektu podporujeme.

Diskuze:

Viktor Mahrik: V zahraničí se mi stalo, že se mi několikrát nepodařilo vystoupit na té správné zastávce. Apeloval bych na to, aby uvnitř vozu byly informace o zastávkách.

Ing. Tomčík: Nové standardy na informování cestujících připravujeme od 1. 1. 2020.

Pavel Procházka: Myslím si, že projekt je třeba podpořit. Dnes hlásíme, že zastávky jsou na znamení. A díky tomu mnohdy cestující přeslechnou název další zastávky. S ROPIDem budeme diskutovat i o tom, že do budoucna bychom chtěli toto sjednotit na celém území PID.

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: S projektem souhlasím a předložím záměr na jednání Rady HMP, aby toto ROPID zadal všem dopravcům.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP souhlasí s předloženým záměrem zavedení jednotného charakteru zastávek v autobusové síti PID na území hl. m. Prahy a doporučuje jeho realizaci.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 3: Tisk 32606 - k návrhu na úpravu rozpočtu vlastního hl. m. Prahy v rámci běžných výdajů v kap. 03 Doprava mezi INV MHMP a MHMP RFD - SK z důvodu převodu přijatého pojistného plnění

Mahrik: Není mi jasné, jak data v tabulce č. 1 souvisí s tímto tiskem.

Ing. Scheinherr, MSc., Ph.D: Odehrála se nehoda na Vysočanské radiále, při níž byla poškozena svodidla. Následně TSK hl. m. Prahy, a.s. provedla opravu svodidel. Ale z pojistného plnění bylo zapláceno INV MHMP. Nyní převádíme peníze z INV MHMP do rozpočtu TSK hl. m. Prahy, a.s.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí Tisk R-32606.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 4: R - 32214 k návrhu na uzavření smlouvy o uzavření budoucí kupní smlouvy na část pozemku parc. č. 1672/3 v k.ú. Vysočany, obec Praha, v rámci stavby „BESIP 2970265 Čakovická x Letňanská x Ke Klíčovu - Praha 9, okružní křižovatka“

Ing. Scheinherr, MSc., Ph.D: Pozemky, které jsou ve vlastnictví Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s., potřebujeme vykoupit pro vybudování okružní křižovatky. Abychom mohli zahájit stavební řízení, uzavíráme smlouvu o smlouvě budoucí.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí Tisk R- 32214.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 5: Z 7144 - informace o významných dopravních omezeních na území hl. m. Prahy

Ing. Scheinherr, MSc., Ph.D: Dnes byl velkým tématem Barrandovský most. V následujících deseti víkendech bude na mostě probíhat diagnostika. V návaznosti na diagnostiku bude zhotoven projekt rekonstrukce mostu.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí Tisk Z 7144.

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

Usnesení bylo schváleno.

Jednání Výboru pro dopravu ZHMP bylo ukončeno v 16.29 hodin a trvalo 84 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