

Zápis č. 6 / 2015

z jednání Výboru pro dopravu a evropské fondy Zastupitelstva hl. m. Prahy konaného ve čtvrtek 11. června 2015 v zasedací místnosti č. 349, 3. patro, Mariánské nám. 2.

Přítomni: Ing. Jarmila Bendová, Mgr. Ondřej Mirovský, M.EM, Ing. Michal Hašek, Mgr. Petra Kolínská, Ing. Jan Marek

Omluveni: Ing. Karel Březina, Mgr. Petr Bříza, Ing. Marek Doležal, Filip Humplík, Petr Šimůnek

Předsedkyně výboru Ing. Jarmila Bendová přivítala přítomné a zahájila jednání výboru v 15.15 hod. Dále paní předsedkyně konstatovala, že jednání není usnášeníschopné. I navzdory tomuto faktu však byla otevřena diskuze ke dvěma bodům z původního programu.

Ing. Bendová: Město obdrželo petici občanů z Ládví týkající se autobusové dopravy. Touto problematikou se budeme zabývat na některém z podzimních jednání výboru. Očekáváme návrhy řešení a spolupráci s ROPIDem, ČVUT a MČ Praha 8. Dále jsem dnes obdržela od předsedkyně kontrolního výboru JUDr. Janderové dopis z MČ Praha 8, která žádá MHMP a TSK hl. m. Prahy o zrušení autobusových zastávek nezařazených do PID. Na základě tohoto dopisu Magistrát hl. m. Prahy rozhodl odstranit modré označnické ke dni 14. 6. 2015.

Program jednání:

1. Projednání a schválení návrhu usnesení ze společného neveřejného jednání
2. Projednání projektů 11. kontinuální výzvy OPPK, oblast podpory 1.1 Podpora ekologicky příznivé povrchové veřejné dopravy, a projednání projektů 15. kontinuální výzvy OPPK, oblasti podpory 2.1 Revitalizace a ochrana území a oblast podpory 3.3 Rozvoj malých a středních podniků
3. Informace o aktuálním stavu vyjednávání OP Praha – pól růstu ČR
4. Informace k prodloužení realizace projektů v rámci OPPK
5. Informace o stavu přípravy metra I. D
6. Modernizace železniční tratě Praha – Kladno s odbočkou na letiště
7. Informace o tunelovém komplexu Blanka
8. Schválení termínů jednání výboru na 2. pololetí 2015
9. Různé

Informace o stavu přípravy metra I. D

Ing. Jan Šurovský, Ph.D., technický ředitel Dopravní podnik hl. m. Prahy a.s.: Dopravní podnik hl. m. Prahy, jako generální projektant metra D a Metroprojekt Praha a.s. pro vás připravili rozsáhlejší prezentaci k tématu. Na jednání představenstva a dozorčí rady Dopravního podniku hl. m. Prahy pravidelně diskutujeme o problematice metra I. D. Dnešní prezentace je zaměřená na celkové pojetí metra D a širší souvislosti.

Ing. David Krása, generální ředitel METROPROJEKT Praha a.s.: Na trasu metra D byl vydán kladný posudek vlivu stavby na životní prostředí. Dále je vydáno územní rozhodnutí, které v loňském roce nabylo právní moc. V září 2014 byl dokončen čístopis dokumentace pro stavební povolení pro provozní úsek Pankrác - Depo Písnice. V současnosti je zpracována studie možnosti užití automatického metra bez řidiče, rovněž bez nutnosti realizace nového depa v první etapě výstavby a bez dopadů do pravomocného územního rozhodnutí. Aktuálně probíhá výkup pozemků

za účelem získání stavebního povolení. Trasa je dlouhá 10,6 km a má 10 stanic. Přínos této trasy má ekologický význam, neboť v současné době je území v západní části jižního sektoru města obsluhováno autobusovou dopravou. Ve stanicích Písnice a Depo Písnice předpokládáme výstavbu terminálu autobusové dopravy a parkoviště P+R. Trasa metra bude mít i urbanistický význam pro dané území. Technologicky máme pro trasu metra I. D dvě varianty. Jedna varianta je metro s automatickým provozem a druhá varianta je kompatibilní dopravní systém s trasou metra C. Metro s automatickým provozem má nižší provozní náklady a může se pružněji přizpůsobit přepravní poptávce. Nevýhodou jsou vyšší investiční náklady. Výstavba trasy je předpokládána na tři etapy (Pankrác – Nové Dvory; Nové Dvory – Depo Písnice; Pankrác – Nám. Míru). Z důvodů snížení nákladů doporučujeme jako první etapu realizovat úsek Pankrác – Depo Písnice.

Diskuze:

Mgr. Mirovský: Jste schopni řádově odhadnout rozdíl provozních nákladů mezi automatickým systémem a metrem s řidičem?

Ing. Vladimír Cigánek, METROPROJEKT Praha a.s.: Je třeba odlišit provozní náklady dnešního stávajícího metra, provozní náklady kompatibilního metra a provozní náklady plně automatického metra. Měrné hodnoty úspor pro stávající metro jsou 79 Kč/vozokm, 72 Kč/vozokm kompatibilní metro, 68 Kč/vozokm plně automatického metra. Roční provozní náklady budou uvažovány ve výši 558 mil. Kč pro automatické metro a 618 mil. Kč pro stávající metro. Tyto informace jsou také zmíněny v materiálu do Rady HMP.

Mgr. Mirovský: Je systém bez řidiče bezpečný?

Ing. Cigánek: Na vizualizaci interiérů stanic je zřejmé, že na nástupištích jsou pohyblivé stěny oddělující vlastní trať metra. Již dnes metro C je provozováno téměř automaticky a řidič pouze dohlíží na provoz. Plně automatizované systémy, které jsou světovým trendem, jsou bezpečné.

Mgr. Kolínská: Kolik pozemků se má vykupovat? Kolik pozemků je již vykoupeno? Kolik lidí na výkupu pracuje?

Ing. Krása: Pro dnešní jednání nemáme přesná čísla. Řádově se jedná o stovky pozemků pro výkupy. Oslovena je převážná většina majitelů těchto pozemků.

Ing. Miloslav Klasna, ředitel divize IDS, a.s.: Jedná se o cca 870 pozemků. Většina majitelů je oslovena. U probíhajících jednání se potýkáme s problematikou stávající legislativy. Většina majitelů pozemků má jiné představy zejména o cenách. Jednání jsou obtížná např. když majitel má např. pozemek 3 ha a my z něj potřebujeme pouze 500 m². Předpokládáme dokončit výkupy tak, aby byl dodržen harmonogram vydání stavebního povolení. V současné době na problematice výkupů pracuje 8 lidí.

Mgr. Kolínská: Na nové trase metra A jsou exteriéry stanic metra architektonicky z počátku 90. let. V případě metra D by město nemělo opakovat tuto chybu. Požadavek Trojkoalice je, aby stanice metra I. D byly vytvořeny na základě architektonických soutěží.

Ing. Krása: Je jednoduché předvést fotografie ze stanice metra Bořislavka ještě před jejím dokončením. Ve svých publikacích máme fotografie vytvořené profesionální fotografkou. Metoda soutěžení jednotlivých stanic metra není běžně používanou metodou ve světě.

Jan Zeman, občan: Překvapuje mě, že metro A z Dejvické do Motola je v pořádku, když podle mého názoru zde chybí stanice Vypich. Proč metro D má pokračovat z Pankráce na Náměstí Míru a ne např. na Nám. Bratří synků?

Ing. Cigánek: Variant vedení trasy metra D bylo namalováno mnoho a také bylo vedeno mnoho celoměstských diskuzí. V minulosti jsme spolupracovali s odbornou skupinou architektů, abychom si ověřili naše postupy týkající se architektury. Umístění stanice metra na prodloužené trase metra A bylo celoměstsky prodiskutováno. Mrzí mne, že některé návazné dopravní stavby měly být dávno realizovány, ale nyní tomu tak není. Stanice Veveřská je toho dokladem.

Mgr. Kolínská: Vídeň, Moskva, Hamburg, Londýn, Sofie. Ve všech těchto městech dělají architektonické soutěže na stanice metra.

Ing. Krása: V Londýně v souvislosti s prodloužením metra kvůli olympiádě byly přímo osloveny ikony světové architektury. A každý z nich byl pověřen zpracováním návrhu jedné stanice metra. Když bychom srovnali průměrné investiční náklady na výstavbu 1 km v Praze, tak to prodloužení metra v Londýně se pohybuje okolo 210 % jednotkových nákladů.

Informace o tunelovém komplexu Blanka

Bc. Ondřej Krutský, pověřený řízením OSI MHMP: Nyní jsme ve fázi předání pracovišť pro výměnu kabelů a měníme kabeláž. Pohybujeme se však v intencích uzavřeného memoranda. Významný problém na Blance je skutečnost, že existují dva dodavatelé na jedné stavbě.

PhDr. Jan Záruba, TSK hl. m. Prahy: Pracovní skupina ke zprovoznění tunelového komplexu Blanka se sešla v květnu a řešila aktuální technické problémy. Další jednání je naplánováno na červen respektive červenec. V souvislosti se zprovozněním tunelu bude upravena komunikace Veletržní. Další dopravní opatření budou realizována až po vyhodnocení.

Ing. Bendová: K tunelovému komplexu Blanka ještě přednese návrh návazných dopravních opatření
Ing. Vratislav Filler, Auto*Mat.

Ing. Vratislav Filler, Auto*Mat: Snažíme se o prosazení některých dopravních opatření po otevření tunelového komplexu Blanka. Dále se snažíme vyjednávat s městskými částmi, jaká opatření mají smysl. Praha je přetížená automobilovou dopravou. Dále uvedl, snížení kapacity komunikací je možné daleko snáze a s menšími negativními dopady v době, než vzroste intenzita dopravy. Je zásadní rozdíl mezi tím, když dopravu pouze přesměrováváte, a když ji omezujete. Zprovoznění tunelu Blanka nám dává krátké mezidobí (v řádu týdnů až měsíců), ve kterém je možné udělat ono přesměrování IAD do Blanky a dosáhnout tím zklidnění centra bez zásadního omezení IAD. Po zprovoznění Blanky nás čeká období relaxace, kdy se v některých místech od dopravy uleví. V některých místech zůstane situace nezměněná. Ale po nějakém čase se doprava v okolí Blanky zvýší. Na MČ Praha 8 očekáváme snížení dopravy (modré šipky v prezentaci). Zelené šipky jsou tam, kde neočekáváme nárůst dopravy. Městský okruh přes Malešice (šedé šipky na obrázku) nemá vliv na dopravu v centru města. Jako návazná dopravní opatření navrhuje např. snížení počtu pruhů na Veletržní, snížení kapacity na Argentinské. MČ Praha 6 pravděpodobně požádá o zřízení buspruhů na Milady Horákové. Požadujeme preferenci tramvají na malém smíchovském okruhu. Pan Filler představil soubor doprovodných a návazných opatření po zprovoznění tunelového komplexu Blanka. Také představil variantní řešení zneprůjezdnění Malé Strany. Auto*Mat při tvorbě prezentace částečně i využil data TSK hl. m. Prahy a IPR Praha.

Diskuze:

Ing. Bendová: Městské části měly možnost vyjádřit se k dané problematice na setkání 27. 5. 2015. Pouze dvě městské části (MČ Praha 5 a MČ Praha 22) poslaly několik připomínek. Ostatní městské části se přímo vyjádřily na setkání pracovní skupiny.

Mgr. Kolínská: Význam setkání vidím trochu jinak. Bylo to první setkání s městskými částmi na toto téma. Zároveň si musíme uvědomit, že je odpovědností hl. m. Prahy přicházet s návrhy, jak regulovat dopravu v Praze. Městské části by tuto koncepci měly připomínkovat. Připomínám, že v roce 2013 na základě usnesení Rady MHP bylo řečeno, že se mají připravit navazující dopravní opatření.

Ing. Klasna: Vzhledem k tomu, že technologicky bude přepojován tunelový komplex Blanka na Strahovský tunel, tak od 4. do 14. července je plánována úplná uzavírka Strahovského tunelu.

Diskuze přítomných členů a hostů Výboru pro dopravu a evropské fondy ZHMP byla ukončena v 16.49 hodin a trvala 94 minut.

Ing. Jarmila Bendová
předsedkyně výboru

Ing. Jan Marek
tajemník