



ZÁPIS z 25. jednání

Výboru pro dopravu ZHMP konaného dne 13. 3. 2018 v 16:00 hod.
3. patro, místnost 349, Nová Radnice, Mariánské nám. 2, Praha 1

Přítomni: PhDr. Matěj Stropnický, Ing. Jarmila Bendová, Ing. Karel Březina, Ing. Michal Hašek, Filip Humplík, Mgr. Ondřej Mirovský, M.EM, Ing. Jan Marek

Omluveni: Ing. Jiří Nouza, Petr Šimůnek

Neomluven: Ing. Marek Doležal

Jednání řídil: PhDr. Matěj Stropnický, předseda Výboru pro dopravu ZHMP

Předseda výboru PhDr. Matěj Stropnický přivítal přítomné a zahájil jednání výboru v 16.08 hod.

Na ověřovatele zápisu byl navržen Ing. Karel Březina.

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

Ověřovatelem zápisu byl zvolen Ing. Karel Březina.

Návrh programu jednání:

| BOD | TISK | MATERIÁL | PŘEDPOKLÁDANÝ ČAS JEDNÁNÍ | PŘEDKLÁDÁ | PŘIZVANÍ |
|-----|-------------------|--|---------------------------|-----------------|---|
| 1. | | <i>Úvod</i> | 5 min | předseda výboru | |
| 2. | T- VD- 0156 | Informace o projednání trasování metra D severně od stanice Náměstí Míru s IPR | 20 min | předseda výboru | IPR Praha – Mgr. Boháč, Ing. Zděradička, |
| 3. | T- VD- 0157 | Společný podnik Metro I.D | 30 min | předseda výboru | DPP – Mgr. Gillar |
| 4. | T- VD- 0158 | Libeňský most | 20 min | předseda výboru | Starosta MČ Praha 7 – Mgr. Jan Čížinský Starosta MČ Praha 8 – Roman Petrus Nám. Dolínek |
| 5. | T- VD- 0159 | Plán udržitelné mobility | 20 min | předseda výboru | Daniel Šesták |
| 6. | T- | Slevy na jízdném v rámci PID | 20 min | předseda | ROPID – Ing. Tomčík |

| | | | | | |
|----|-----------|---|--------|-----------------|--|
| | VD-0160 | | | výboru | |
| 7. | T-VD-0161 | Změna dopravního režimu v ulici v Holešovičkách | 10 min | předseda výboru | ODA – Ing. Heroudek Starosta MČ Praha 8 – Roman Petrus TSK hl. m. Prahy, a.s. |
| 8. | | Různé | | | |

PhDr. Stropnický: Z navrženého programu stahuji bod č. 4. Vzhledem k tomu, že se odvolali účastníci řízení prohlášení památkou. Tedy nejsme ve stavu právní jistoty, zda most je či není památkou. Předpokládáme, že toto téma nebude předmětem nejbližšího jednání ZHMP. Místo Libeňského mostu navrhuji bod informace k dopravním omezením na MČ Praha 3 v souvislosti s rekonstrukcí Husitské.

Ing. Hašek: Předpokládám, že informace k dopravním omezením na MČ Praha 3 budou zařazeny v případě, že bude přítomen nám. Dolínek.

PhDr. Stropnický: Ano.

Ing. Hašek: Děkuji, že pan předseda k jednomu bodu předložil návrh usnesení. Před nějakým časem jsem žádal, zdali můžeme mít k jednotlivým bodům vždy návrhy usnesení. To se, bohužel, do dneška neděje. Proším o to, abychom napříště měli návrhy usnesení, abychom věděli, o čem budeme hlasovat.

PhDr. Stropnický: Zváším to. Považuji za účinnější si poslechnout rozpravu a podle ní navrhnout usnesení.

Humplík: Jako bod č. 8 navrhuji zařadit bod Taxislužba. Dozvídám se informace pouze z médií.

PhDr. Stropnický: Hlasujeme o návrhu pana Humplíka.

Hlasování: pro: 6 proti: 0 zdržel se: 0
Bod byl zařazen.

PhDr. Stropnický: Hlasování o programu jako celku.

Hlasování: pro: 6 proti: 0 zdržel se: 0
Program jednání byl schválen.

Bod 2: Informace o projednání trasování metra D severně od stanice Náměstí Míru s IPR

PhDr. Stropnický: Na minulém jednání jsme k tomuto přijali doporučení. Na základě toho jsem inicioval schůzku s paní nám. Kolínskou. IPR nám zaslal dílčí studii. Na základě společné schůzky IPR dopracoval materiál, který máte před sebou. Studie IPR prověřovala zatížení využitelnosti metra, ale pouze v části žižkovské. Bylo by dobré, kdyby IPR studii dokončil o pokračování do stanic Chmelnice, Harfa a Vysočanská. Nyní IPR předložil dvě varianty, které jsou zakresleny v materiálu. Jedna z nich je varianta č. 3 (úvrat' do Žižkova). Druhá možnost je bez úvratě, tedy metro bude pokračovat z Náměstí Republiky přes Karlín a tam by se metro napojilo na stávající rezervu. Navrhuji následující usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP doporučuje, aby IPR připravil všechny tři varianty. Na květnové jednání výboru by IPR přinesl rozpracované všechny tři varianty. Pokud dnes nepřijmeme nic, tak předložím prostřednictvím RHMP na jednání březnového ZHMP návrh, jak jsme jej přijali na minulém jednání.

Mgr. Ondřej Boháč, ředitel IPR hl. m. Prahy: Dopravní model průkazně ukazuje to, že pokud má být metro atraktivní, musí mít v centru města přímou vazbu. Na základě tohoto předpokladu navrhujeme dvě řešení, která můžeme dále rozpracovat.

Diskuse:

PhDr. Stropnický: Navrhují usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí IPRem zaslanou studii. Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí předložený materiál. Výbor pro dopravu ZHMP doporučuje RHMP prostřednictvím ZHMP dopracování studie do celé délky až do Vysočan. Dále souběžně doplnit předchozí doporučení výboru v této věci o variantní návrhy trasování ve smyslu variant 3 a 5. K tomu bychom si deklaratorně řekli, že konečné doporučení o tom, která ze tří variant je pro výbor nejoptimálnější, padla poté, co bychom měli kompletní podklady.

Ing. Hašek: Pokud bychom to odsouhlasili, chtěli bychom po vás velký objem práce. Jste schopni to dopracovat? A je nutné takto rychle postupovat?

Mgr. Boháč: Červnový termín jednání výboru budeme schopni stihnout. V reálných číslech se pohybujeme v období 2030. Proto bych apeloval na to, aby se všichni zabývali i ostatními dopravními napojeními např. tramvajovou dopravou.

Humplík: Nerozumím, proč se k tématu vracíme.

nám. Dolínek: My podporujeme, aby metro D mířilo např. na Žižkov. V příštích 10 letech uvidíme, která stavební povolení budou reálně vydána. A tedy uvidíme, které plány se v oblasti budou realizovat. Na základě těchto zkušeností může následně IPR provést nové analýzy. Nyní je tato problematika velmi vzdálená.

PhDr. Stropnický: Tato věc vzešla z toho, že je platný návrh metropolitního plánu a pokud nebudeme iniciovat změnu, tak trasování metra D na Žižkov a do Vysočan z platného územního plánu vypadne.

Návrh usnesení:

Výbor pro dopravu ZHMP

I. bere na vědomí studii IPR s názvem metro D sever, která je přílohou č. 1 tohoto usnesení

II. podklad IPR s názvem doporučení k trasování metra D za Náměstí Míru, které je přílohou č. 2 tohoto usnesení.

III. doporučuje ZHMP uložit RHMP dopracování studie dle I. na celou délku stávající rezervy platného územního plánu pro trasu metra 3 D přes Žižkov do Vysočan s okamžitým termínem zadání

IV. doporučuje ZHMP souběžně doplnit předchozí doporučení výboru v této věci o variantní návrhy trasování ve smyslu variant 3 a 5 dle přílohy, tak abychom si zadali tento postup. Dovětek: Konečné doporučení o tom, kterou z variant pro změnu platných územně plánovacích dokumentací a pro podání zásadní připomínky do společného projednání návrhu nového územního plánu výbor upřednostňuje, vydá Výbor pro dopravu poté, co se s dopracovanými variantními návrhy seznámí.

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

Usnesení nebylo schváleno

PhDr. Stropnický: Tedy do Zastupitelstva HMP předkládám materiál tak, jak jsme si schválili na minulém jednání.

Bod 3: Společný podnik Metro I.D

Mgr. Martin Gillar, generální ředitel DP hl. m. Prahy, a.s.: Vstup soukromého kapitálu do celé stavby metra I.D jsme představili poprvé na konferenci, která se uskutečnila pod záštitou paní primátorky. Část investice by byla realizována pod hlavičkou nového subjektu akciové společnosti, ve které bude městem řízený podíl. Usnesením RHMP z 18. 7. 2017 jsme dostali pokyn k hledání tohoto strategického partnera. Dále jsme vyhlásili dvoufázovou soutěž na výběr partnera. Veškerou zadávací soutěž jsme zveřejnili. Vítězný model jsme zveřejnili 27. 7. 2017. První část soutěže jsme ukončili 21. 8. 2017 a druhou část soutěže jsme ukončili 5. 1. 2018. Základním účelem společného podniku je např. efektivní výkup pozemků potřebných pro výstavbu metra I. D, získání všech práv pro získání stavebního povolení, podpora urbanistického rozvoje území v okolí stanic metra I. D, rozvoj developerského potenciálu pozemků v okolí stanic metra, realizace odpovídajícího ekonomického příjmu (pronájem pozemků a staveb DPP), vkladu pozemků do společného podniku (po vykoupení pozemků) a dokončení výstavby nadzemních částí stanic (nejpozději však do 15 let od založení společného podniku). DPP nebo jiný městem vlastněný subjekt odkoupí 100 % podíl ve společném podniku od strategického partnera. Území, kterého se týká tato spolupráce je území od stanice metra Pankrác do stanice metra Depo Písnice. Provozní délka trasy I.D je 10,6 km. Trasa má 10 stanic. Průměrná vzdálenost stanic je 1 200 m. Etapizace je následující: I.D1a Pankrác – Olbrachtova (cca 1,3 km), I.D1b Olbrachtova (mimo)– Nové Dvory (cca 2,8 km), I.D2 Nové Dvory (mimo) – Depo Písnice (cca 3,8 km), I.D3 Pankrác (mimo) – Nám. Míru (cca 2,7 km). Etapa I.D3 již není předmětem společného podniku. Předpokládáme provoz metra bezobslužný a plně automatizovaný. 655 je celkový počet pozemků (části) dotčených stavbou metra I.D dle ÚR. Počet pozemků dotčených trvalým a dočasným zábořem ve vlastnictví FO, PO, samospráv a ČR je 451. S těmito vlastníky potřebujeme uzavřít smlouvu. Nyní máme zaslavněno 14 vlastníků pozemků v době, kdy máme platné územní rozhodnutí a požádáno o stavební povolení. Řízení o vydání stavebního povolení máme nyní přerušeno právě z důvodu, že nejsme schopni doložit smlouvy se zbývajícími majiteli pozemků. V rámci stavební části připravujeme investici nadále. Plánujeme započítí stavby metra geologickým průzkumem, který bude realizován letos v létě ve čtyřech lokalitách. Práce budou končit v srpnu příštího roku. Ze společného podniku jsou vyjmuta území stanic Nádraží Krč a Nemocnice Krč a to z důvodu, že majetkově jsou zastupovány jedním subjektem. S tímto subjektem jedná hl. m. Praha za účasti DPP a MČ Praha 4. Předpokládáme, že letos budou učiněny dohody. Vítězem soutěže na výběr strategického partnera do společného podniku je společnost NOPOCZ01 (Penta Investments). Výška celkové investice je 39,7 mld. Kč. Pozemky a nadzemní stanice jsou v objemu 6,5 mld. Kč (společný podnik).

Diskuse:

Mgr. Mirovský: Proč je 51% pro partnera a ne pro město? Vypadly zde požadavky na partnera ve věci pořádání urbanisticko - architektonických soutěží na okolí včetně návaznosti na veřejnou vybavenost.

Mgr. Gillar: Požadavky zde nejsou z důvodu neproveditelnosti zadání. DPP není developerem a nemáme na starosti tvořit rozvoj území. Od spolupráce s partnerem si slibujeme, že postavíme strategickou dopravní infrastrukturu. Rozdělení v poměru 49% a 51 % je na základě doporučení partnerů, kteří dozorovali tuto soutěž.

Mgr. Mirovský: Nejsem si jistý, kdo tedy bude chránit veřejný zájem v okolí stanic. Město indukuje, celý projekt a mělo by mít tedy 51 %.

PhDr. Stropnický: Návrh je ve stavu návrhu. Vedení města o něm zatím nerozhodlo.

Humplík: DPP tuto problematiku vysvětloval i u nás na klubu. Proč nová akciová společnost je lepší nežli akciovka DPP?

Mgr. Gillar: Kompetenci vykupovat pozemky má hl. m. Praha. DPP nemůže uzavřít jednotlivé smlouvy a to z důvodu, že existuje zásadní disproporce mezi znaleckým ohodnocením a možnostmi

jednotkové ceny za výkup a mezi vůlí a ochotou prodat nebo poskytnout prostředky za jednotlivá práva od jednotlivých vlastníků. Např. pro lokalitu Depo Písnice naše znalecké posudky oscilují mezi 1 500 Kč – 2 500 Kč za m². Nikdy se nedostaneme na očekávanou hodnotu, která u vlastníků osciluje kolem 9 - 10 tis. Kč za m². Vlastníci přicházejí k nám na jednání a říkají, že chtějí hodnotu ceny za m² a dále chtějí kompenzaci za to, že je zde 15 let stavební uzávěra. Naše možnosti, jak jednat s těmito vlastníky jsou omezené. U vyvlastnění pozemků nemáme zákonné důvody a např. 20 % pozemků bychom nikdy nevyvlastnili. Spolupráce se soukromým objektem by nám velmi pomohla také i v rozvoji mimo dopravní infrastrukturu.

PhDr. Stropnický: Máme fond na bydlení a myslím, že pozemky by mohly být velice dobře developerované městem.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí materiál ke společnému podniku metro I. D, který je přílohou usnesení.

Filler, Auto*mat: Přidám se k obavám o prostor kolem stanic. Jakým způsobem bude garantováno, že v okolí stanic budou pěší návaznosti, jak bude řešen veřejný prostor? Jak toto bude mít pod kontrolou město?

Mgr. Gillar: Z úrovně DPP veškeré kontrolní mechanismy, které jsme zakotvili v smluvních dokumentacích, kontrolují ekonomický zájem akcionáře.

Mahrik, zastupitel HMP: Hlavním cílem je získání stavebního povolení. Proč není možné požádat o stavební povolení na část úseku metra po Nové Dvory a dodatečně řešit ostatní zastávky? Nebylo by vhodnější uzavírat smlouvy pouze na jednotlivé stanice s jedním velkým partnerem?

Mgr. Gillar: Na základě úkolu, jsme sledovali ekonomickou efektivitu a časovou proveditelnost. Výsledkem vyjednávání je to, že předmětem zakázky je celá trasa.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí materiál ke společnému podniku Metro I. D, který je přílohou usnesení.

Hlasování: pro: 4 proti: 0 zdržel se: 1

Usnesení nebylo schváleno

PhDr. Stropnický: Vzhledem k tomu, že pan nám. Dolínek zde momentálně není přítomen, budeme pokračovat bodem č. 5.

Z jednání odešel pan Humplík

Bod 5: Plán udržitelné mobility

Mgr. Jaroslav Mach, RFD MHMP: Pracovní skupina dokončila první verzi návrhu Plánu mobility. Tento plán byl předložen všem politickým klubům. 19. 3. 2018 proběhne jednání Řídící rady, kam jsou pozváni i zástupci politických klubů. Požádali jsme o připomínky a podněty k této verzi materiálu. Zpracovávali jsme celkem 414 návrhů na různá opatření s celkovými odhadovými náklady 340 mld. Kč. Zpracovali jsme návrh, který obsahuje opatření v hodnotě 106 mld. Kč. Při zpracování jsme měli k dispozici hodnocení odborníků ze speciálních hodnotících skupin. Návrh obsahuje dva typy opatření (Standard, Rozvoj). Ve Standardu je celkem 91 opatření za 46,8 mld. Kč. A jsou to opatření, jejichž cílem je udržet stávající stav dopravní infrastruktury. V kapitole Rozvoj doporučujeme 124 opatření, jejichž cílem je vylepšování stavu dopravní obslužnosti. Součástí dokumentu bude i dopředu schválený postup, jakým způsobem navrhovat nová opatření. Poté, co materiál bude v Řídící radě stabilizován,

musí být spuštěn proces SEA. Ministerstvo životního prostředí ČR jsme již kontaktovali. Materiál budeme také prezentovat veřejně v září letošního roku na jednání ZHMP.

Diskuse:

PhDr. Stropnický: Mají kluby nějaký termín?

Mach: My jsme dávali k připomínkám termín do 12. 3. 2018. Zatím jsme žádné připomínky neobdrželi.

Mahrik, zastupitel HMP: Materiál mě přijde hodně obecný. Oceňuji webovou stránku, kde jsou projekty rozpracovány. Chybí mi zde rozpis hodnocení.

Mgr. Mach: Jsme připraveni se s Vámi sejit a detailně prodiskutovat jednotlivá hodnocení.

Filler, Auto*mat: Uvažuje se, že bude vyčíslen konkrétní přínos opatření na emise CO₂ apod.? Bude plán nějak vyhodnocen po uplynutí platnosti plánu? Dojde k nějakému vyhodnocení, zdali byly cíle naplněny?

Mgr. Mach: Součástí bude dopravní model a předpokládaný dopravní model v případě realizace. Nejsme schopni model realizovat pro každé opatření zvlášť.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí koncept návrhu plánu udržitelné mobility.

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

Usnesení bylo schváleno

Bod 4: Dopravní omezení na MČ Praha 3 v souvislosti s rekonstrukcí Husitské

nám. Dolínek: Řidiči v prvních dvou, třech dnech jednoznačně jezdí podle naučených tras. Sice došlo k vyparkování vozidel ze Seifertovi ulice, ale jeden hotel zde má povolenou rekonstrukci. Proto většina vozidel stejně jezdila po pásu pro tramvaje. Z tohoto důvodu docházelo ke kolonám a zpoždění MHD. Chci poděkovat MČ Praha 3 za spolupráci. Priorita je urychlit práce v rámci uzavírky. Investice je zde plánována 3,5 roku. Proběhla i architektonická soutěž na podobu ulice. Autobusy budou mít v ulici zálivy. Řidiči si musí najít vhodné objížděné trasy po dobu opravy. Požádal jsem o posílení směn Městské policie hl. m. Prahy v dané oblasti. Nebudu navrhovat zákaz vjezdu do Seifertovi ulice pro automobily, ale budeme navrhovat řešení, která v průjezdu Seifertovou ulicí napomůžou. Připravujeme podklady pro rekonstrukci Vinohradské s tím, že následně svoláme jednání. Když Vinohradskou neuzavřeme a nebudeme opravovat, nebude DPP schopen provozovat tramvajovou dopravu ve Vinohradské.

PhDr. Stropnický: Proč jsou zde odděleny tramvajové a autobusové zastávky? Autobusy zbytečně blokují tramvaje mezi zastávkami a naopak.

Diskuse:

Ing. Ladislav Urbánek, Dopravní ředitel DP hl. m. Prahy, a.s.: Dnes již byla situace výrazně lepší. Zdržení bylo okolo 5 minut. Dnes na základě místního šetření bude problematika zastávek ještě modelovat.

PhDr. Stropnický: Požádal bych, aby písemný materiál, který nám. Dolínek slíbil (souhrn toho, jaká opatření a proč byla zvolena), byl rozeslán členům výboru a připojili bychom jej k zápisu. Bylo by vhodné, aby TSK měla připravenou argumentaci pro občany, kterých se toto opatření týká. Pokud by

byla vůle, navrhuji, aby výbor požádal TSK, aby při příštích významných uzavírkách dopravních komunikací, dbala na větší informovanost obyvatel, jichž se tato uzavírka bude týkat.

Mgr. Mirovský: Chci poprosit o to, aby lidé měli důvěru v to, že můžou bez problému využívat veřejnou dopravu. Můžeme se podívat na zlepšení komunikace, ale iniciativa musí vyjít z dané městské části.

Mgr. Lucie Vítkovská, místostarostka MČ Praha 3: Chtěla bych poděkovat za operativní jednání a účast Městské policie hl. m. Prahy. Informovanost zde byla. Průjezdnost tramvají je pro nás prioritní. Ani my nechceme uzavírat Seifertovu ulici pro automobilovou dopravu. S daným hotelem komunikujeme a snad řešení najdeme.

Nám. Dolínek: Asi se musíme naučit lépe odkomunikovat, jaké komunikace a kdy budou zavřeny. Městské části však musí být partnerem. V případě uzavírky Husitské je třeba říci, že jsme 3,5 roku s MČ Praha 3 projekt ladili. Místní o tom věděli. Byl zde i architektonický návrh.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP žádá TSK, a.s. o zpracování modelového plánu komunikace s občany dotčenými nadcházející uzavírkou.

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

Usnesení bylo schváleno

PhDr. Stropnický: Z důvodu nepřítomnosti předkladatele bodu Taxislužba prosím o hlasování o vyřazení tohoto bodu z jednání.

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

Bod z programu jednání byl vyřazen.

Bod 6: Slevy na jízdném v rámci PID

PhDr. Stropnický: O tento bod pan nám. Dolínek požádal v předstihu. Body, které jste požádal na dnešek, jsem nechal jen rozeslat, ale můžeme je zařadit do programu.

Nám. Dolínek: Body, které byly rozeslány, tak berme, že jsou to body pro jednání RHMP. Kdo z členů výboru bude mít připomínky, ať prosím o nich vyrozumí tajemníka výboru. Ministerstvo dopravy ČR připravuje slevy jízdného pro seniory a studenty. Hl. m. Praha již poskytuje slevy na jízdném pro lidi do 15 let a od 65 let. V zaslaném materiálu je 5 bodů, které vnímáme jako úskalí. Pro některé lidi bude pravděpodobně výhodnější si kupovat jednotlivé jízdenky nežli si kupovat kupón. Toto je od vlády zcela odlišná politika, než prosazujeme my. V případě, když má rodina předplatné kupóny, je to pro ně motivující, aby využívali PID a nejeřli osobním autem.

Ing. Martin Šubrt, ROPID: Základní návrh se netýká hromadné dopravy na území města, ale týká se příměstské dopravy. V Praze už máme slevy vyšší než, které jsou navrhovány. Snažíme se, aby z hlediska odbavování cestujících bylo do slev zapracováno i předplatné jízdné.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí předložený materiál, který je podkladem pro další jednání s Ministerstvem dopravy ČR a zároveň Výbor pro dopravu ZHMP žádá o zapojení předplatných kupónů do systému slev.

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

Usnesení bylo přijato.

Bod 7: Změna dopravního režimu v ulici V Holešovičkách

PhDr. Stropnický: Před sebou máte opatření obecné povahy, které již bylo vykonáno. Došlo k úpravě dopravního režimu v ulici V Holešovičkách. Radar byl posunut až na most, aby byla měřena vozidla vyjíždějící z tunelu Blanka do ulice V Holešovičkách směrem na horu. Dále došlo k tomu, že pravý jízdní pruh, který byl odbočovací, je nyní souběžný ve směru do kopce. Toto řešení vyvolává oprávněný dojem, že město se snaží zkapacitnit komunikaci na úkor zájmu místních lidí. Rád bych znal vyhodnocení opatření od odboru.

Nám. Dolínek: Opatření je aktem státní správy. Byl bych rád, aby pan předseda požádal zástupce státní správy o zdůvodnění rozhodnutí. Na výjezdu z trojského tunelu se tvořily kongescce. Požádal jsem, aby projektanti tunelového komplexu navrhli způsoby řešení. Návrhy řešení byly postupně testovány. Loni se umístily balisety a zúžila se Argentinská do jednoho pruhu. Odbavení aut toto opatření zrychlilo, ale tvořily se kolony na Argentinské a proto bylo toto dočasné dopravní řešení zrušeno. Navrhované řešení je dalším opatřením. Nyní je průplet vozidel přijatelnější. Důležité je to, aby průplet nebyl před obytnými domy. Čísla intenzit můžeme meziročně srovnat.

Diskuse:

Bc. Ondřej Krutský, OSI MHMP: Princip tohoto opatření je ve zlepšení a zefektivnění plynulosti dopravy při připojování dopravního toku, který proudí od tunelového komplexu Blanka. Snahou je zajištění bezpečnějšího a plynulejšího průpletu vozidel.

Michal Trník, předseda sdružení Holešovičky pro lidi: My zpochybňujeme způsob provedení opatření, který spočívá v opatření obecné povahy, proti kterému se není možné odvolat jinak než správním soudem. Občané nebyli vtáhnuti do tohoto procesu. Nás neinformovala ani městská část. Žádáme, aby se takovéto věci neděly. Máme zde kolegyni, která má velmi ztížený přístup k baráku v ulici V Holešovičkách. Museli jsme jít na správní soud a vymáhat svá práva, ale děláme to neradi. Mnohem raději bychom vedli diskusi a dialog.

PhDr. Stropnický: Opatření obecné povahy se jmenuje "Stanovení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích V Holešovičkách".

Nám. Dolínek: Ke zkapacitnění nedošlo. Pouze zkusíme varianty průpletu, aby se zabezpečila plynulost výjezdu a na vjezdech snížily kolony. Není to trvalé opatření. OSI MHMP následně musí po vyhodnocení přijít s návrhem finálního řešení.

Marek Skružný: Jsem obyvatel a majitel objektu přímo v ulici V Holešovičkách. Žijeme tam po šest generací. Jsem účastník stavební povolení pro Blanku, ale Magistrát hl. m. Prahy trvale tvrdí, že nejsem. V tomto stavebním povolení je stanoveno, aby V Holešovičkách se nenavýšila kapacita projíždějících vozidel, tak musí být Blanka zprovozněna současně se severní částí Pražského okruhu. Nyní máme V Holešovičkách 30 tis. aut. Opatření by nemuselo být, kdyby se přesně postupovalo podle stavebního povolení na Blanku. U tohoto opatření jsme žádali, aby zde byli ochráněni obyvatelé. Ve směru do centra není aplikován poměrový radar, který by udržel auta v rychlosti 50 km/h.

PhDr. Stropnický: Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP žádá TSK hl. m. Prahy, a.s. ve spolupráci s OSI MHMP o zajištění porovnání intenzit dopravy v ulici V Holešovičkách za měsíce duben 2017 a duben 2018.

Bc. Krutský: V rámci zkušebního provozu Brusnického, Dejvického a Bubenečského tunelu bylo prováděno měření a vyhodnocování intenzit dopravy v ulici V Holešovičkách v návaznosti na provedená dopravní opatření. Další měření bude probíhat v týdnu od 19. 3. 2018. S ohledem na čas

nezbytný na jeho vyhodnocení, bude souhrnné vyhodnocení všech dosud provedených úprav součástí příštího zápisu výboru.

Ing. Butovič, SATRA: Od 19. 3. 2018 bude prováděno ruční sčítání.

Nám. Dolínek: Doporučuji výboru chtít vyhodnocující materiál navržených úprav.

Mgr. Mirovský: Vše by se mělo odvíjet od další budoucnosti ulice V Holešovičkách. Víme, že tunel Blanka někde pomohl a někde dopravní situaci zhoršil. Byl bych rád, kdybychom na nějakém dalším výboru se bavili o projektu zatunelování Holešoviček.

Alice Žáčková: Bydlím zde a nemyslím si, že situace je bezpečnější nebo plynulejší. Z mého pohledu se to stalo nebezpečnější. Třetí pruh, který má umožňovat průplet je přímo před mým vjezdem do mého domu. Já se do pruhu nedokážu zařadit bezpečně. Jak mám vjet do dvora? Mám zastavit přímo v pruhu? Zablokuji tento pruh a netuším, kdo do mě zezadu narazí. Stejný problém mám, když chci vyjet ven. Tento pruh se připojuje až za křižovatkou odbočovací pruhem v ulici Na Truhlářce, kde není stopka.

PhDr. Stropnický: Mohl bych požádat, aby při dalším opatření byli zástupci obyvatel informováni o daném opatření.

Marek Skružný: Vozidla nedodržují bezpečnou vzdálenost. Apeluji na to, aby ODA MHMP kontroloval provedení dopravního značení. Odbočovací pruh Na Truhlářku je zrušen. Není zde dělicí čára.

PhDr. Stropnický: O porovnání intenzit vlastně nemusíme žádat, protože OSI MHMP to fakticky zajišťuje. Tedy nepotřebujeme k tomuto usnesení. Prosím o připojení k zápisu srovnání intenzit.

Ing. Hašek: Návrh celkového řešení je v pokračování okruhu. Kdyby byl okruh projednáván a připravován, tak jsme na začátku výstavby Vlasty. Zatunelování Holešoviček je další návrh. Místo projednávání okruhu se zaobíráme návrhem Duál a povrchovými řešeními. Osobně bych si přál, abychom šli cestou pokračování okruhu.

PhDr. Stropnický: Žádné zdržení nenastalo. Připravuje se projektová dokumentace. Nesouvisí to s Duálem, který se posuzuje paralelně.

Jednání Výboru pro dopravu ZHMP bylo ukončeno v 18:35 hodin a trvalo 147 minut.

PhDr. Matěj Stropnický
předseda Výboru pro dopravu ZHMP

Ing. Jan Marek
tajemník Výboru pro dopravu ZHMP

Ověřil: Ing. Karel Březina, člen Výboru pro dopravu ZHMP
Zapsal: Ing. Jan Marek, tajemník Výboru pro dopravu ZHMP