

## Zápis

z jednání Výboru pro dopravu Zastupitelstva hl.m. Prahy konaného v pondělí 11. února 2013 v zasedací místnosti Nové Rady, 1. patro, Mariánské nám. 2.

**Přítomni:** Ing. Jiří Pařízek, Ing. Věra Šturmová, Petr Hána, Ing. Jan Heroudek

**Omluveni:** Radek Lohynský, Aleksandra Udženija, Ing. Karel Březina, Petr Šimůnek, JUDr. Ing. Miloslav Ludvík, MBA

V 15.10 hod. přítomné přivítal a jednání Výboru pro dopravu ZHMP zahájil předseda Ing. Jiří Pařízek, který přivítal i zástupce Středočeského kraje pan Mgr. Ivana Cinka, předsedu Výboru pro dopravu Zastupitelstva Středočeského kraje a členku tohoto výboru paní Ing. Věru Kovářovou. Předseda výboru dále konstatoval, že dnešní jednání není usnášeníschopné.

### Program dnešního jednání:

1. Projekt metropolitní integrované dopravy
2. Protihluková opatření na ulici Spořilovská
3. Záchytná parkoviště P+R
4. Různé

### Bod 1: Projekt metropolitní integrované dopravy

Ing. Pařízek: Na toto téma jsme již diskutovali a konstatuji, že je výrazná deklarace spolupráce mezi hl.m. Prahou a Středočeským krajem.

Předložený materiál okomentoval Pavel Procházka, pověřen řízením ROPIDu: Materiál navazuje na minulá jednání s deklarací spolupráce pražské a středočeské integrované dopravy. Materiál je velmi podrobný z hlediska ustanovení přípravného výboru, který by měl na starosti faktickou spolupráci na institucionální úrovni. Materiál vychází z předpokladů, že by měl vzniknout jednotný organizátor veřejné dopravy pro hl.m. Prahu a Středočeský kraj založený na tříúrovňovém modelu řízení. Horní úroveň bude reprezentovat úroveň politická, dále bude následovat organizační úroveň, která bude řídicí a třetí úroveň budou tvořit dopravci. 19. ledna letošního roku proběhla setkání pracovní skupiny. Hlavní problematikou bude dopravní optimalizace, nastavení ekonomických parametrů, evidence nákladů a rozdělování tržeb, jednotný odbavovací systém. Samostatnou kapitolou bude vypisování výběrových řízení, neboť oba dva kraje mají v závazku veřejné služby uzavřeny smlouvy se všemi dopravci do prosince roku 2019. Na společném organizátoru dopravy se bude i podílet Ministerstvo dopravy ČR, neboť je objednatelem dálkové železniční dopravy.

Mgr. Ivan Cinka, předseda Výboru pro dopravu Zastupitelstva Středočeského kraje: Děkuji za pozvání na toto jednání. Uvědomujeme si nutnost vzájemné spolupráce a proto jsme v lednu iniciovali vznik pracovní skupiny s cílem sjednocovat pražskou a středočeskou integrovanou dopravu. Předložený návrh na složení přípravného výboru Metropolitní integrované dopravy vyžaduje mimo jiné širokou politickou podporu.

Ing. Věra Kovářová, členka Výboru pro dopravu Zastupitelstva Středočeského kraje: Jsem ráda, že materiál byl předložen do obou výborů. Ráda bych konstatovala, že je třeba rozlišovat pracovní skupinu a přípravný výbor, neboť pracovní skupina by měla řešit aktuální problematiku a přípravný výbor by měl řešit strategickou spolupráci mezi Středočeským krajem a hl.m. Prahou.

Ing. Pařízek: Děkuji za pozvání na jednání Výboru pro dopravu Zastupitelstva Středočeského kraje.

náměstek primátora hl.m. Prahy pan Nosek: Metropolitní integrovaná doprava je budoucnost hl.m. Prahy a Středočeského kraje. Rovněž budoucnost spatřujeme i ve strategii multimodální politiky nejen hl.m. Prahy, ale i Středočeského kraje. Dlouhodobě zde chybí výhled dopravy v hl.m. Praze ve vazbě na další části České republiky.

#### **Diskuse:**

Hána: Podporuji proces společného organizátora. Problematika se netýká jen společné organizace dopravy, ale i ekonomických úspor na straně hl.m. Prahy, Středočeského kraje a také obcí s rozšířenou působností. Pro tento proces bude však potřebná politická podpora na všech úrovních a proto by bylo vhodné, aby alespoň s poradním hlasem do připravovaného výboru mohli vstupovat starostové jednotlivých městských částí hl.m. Prahy.

#### **Bod 2:** Protihluková opatření na ulici Spořilovská

Materiál přednesl Ing. Jan Beránek, ředitel OMI MHMP: Usnesením Rady HMP jsme obdrželi úkol shromáždit veškeré informace a doklady o kompletní ověřovací studii zakrytí Spořilovské ulice. Následně jsme dostali úkol tyto informace variantně vyhodnotit a předložit zde na jednání. Spořilovskou ulici je možné zakrýt těžkou nebo lehkou variantou. Mezi těžké varianty patří železobetonový rám, který může být buď přesypaný a nebo nepřesypaný zeminou a uložený buď na desce či na pilotech Mezi další těžké varianty patří prefabrikovaná konstrukce. Lehké varianty spočívají zejména v různém technickém zpracování ocelových vazníků. Všechny varianty byly prověřeny cenově, náročností přípravy a realizace. Po vyhodnocení uvádíme varianty, které jsou ekonomicky nejvýhodnější. V tabulce předloženého materiálu je variantní řešení přehledně uvedeno včetně odhadu investičních nákladů.

#### **Diskuse:**

Ing. Pařízek: Materiál zde byl předložen, abychom se vyjádřili k variantám řešení. Bohužel dnešní jednání výboru není usnášeníschopné, tudíž nemůžeme přijmout žádné usnesení.

náměstek primátora hl.m. Prahy pan Nosek: Vzhledem k finanční náročnosti těžkých variant si nedovedu představit, že v horizontu několika let bychom byli schopni akci realizovat.

Ing. Nouza, zastupitel HMP: Domnívám se, že lidem na Spořilově je třeba pomoci co nejdříve. Chtěl bych se zeptat na protihlukovou stěnu mezi Spořilovskou a Záběhlickou ulicí podél Jižní spojky.

Zeman, OMI MHMP: Stěna mezi Spořilovskou a Záběhlickou podél Jižní spojky je nyní ve stádiu přepracování zadávací dokumentace ve smyslu přiznaných dotací ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Výběrové řízení na zhotovitele již probíhá a uchazeči obdrží dokumentaci v průběhu dubna letošního roku. Je předpoklad, že tyto stěny by mohly být zhruba z 80 % realizovány ještě letos.

Ing. Nouza, zastupitel HMP: Chtěl bych se zeptat, zdali by na jednání výboru mohly být zařazeny zásady územního rozvoje.

náměstek primátora hl.m. Prahy pan Nosek: Proces přípravy zásad územního rozvoje byl přerušen jiným procesem, protože od 1.1. 2013 je v platnosti nový stavební zákon, který mění pravidla pro

změny územního plánu. Zásady, tak jak byly připraveny se tudíž musí transformovat, což bude představovat časové zpoždění.

Ing. Pařízek: Prodiskutuji s panem předsedou Ing. Vladimírem Schmalzem možnost, kdy bychom mohli zopakovat společné setkání obou výborů.

Ing. Nouza, zastupitel HMP: Jestli jsem dobře informován, tak v zákoně se stala chyba. Domnívám se, že by bylo vhodné nastartovat legislativní iniciativu k nápravě.

náměstek primátora hl.m. Prahy pan Nosek: V blízké době bychom měli k dané věci obdržet dopis od náměstka ministra pro místní rozvoj.

Ing. Jitka Cvetlerová, ředitelka OÚP MHMP: Zásady územního rozvoje jsme měli projednány a novela zákona nastavila nová pravidla např., že při projednávání zásad v prvním kole musí být zásady vystaveny pro veřejnost. Tudíž zásady musíme projednat znovu. Došlé připomínky musíme zaslat k vyhodnocení na Ministerstvo životního prostředí ČR. Po vyhodnocení připomínek se vše musí zaslat ještě na Ministerstvo pro místní rozvoj ČR a po jeho vyjádření nastává další fáze veřejného projednání. Pokud by nenastaly žádné zásadní problémy, tak tento proces by znamenal časové oddálení zhruba o 9 až 12 měsíců.

Ing. Fikar, o.s. Starý Spořilov: Mrzí mě, že se zde nehovoří o odhlučnění Spořilova jako takového. Mám na stole projekt posledního typu bezúdržbových tubusů, který zpracovával architekt Kotas a firma Eurovia. Cena, kterou jsme stanovili s dodavatelem za 1 km v lehké variantě je 1 mld. Kč. Doba výstavby by byla 1 rok až 1,5 roku.

Ing. Pařízek: Chtěl bych se zeptat, zdali jste projekt, který máte k dispozici, předávali někomu z Magistrátu hl.m. Prahy.

Ing. Fikar, o.s. Starý Spořilov: Projekt mám na stole a není problém jej komukoliv ukázat.

Ing. Pařízek: Poprosil bych, aby tento materiál jste zaslal panu řediteli Ing. Beránkovi a v kopii mě. Děkuji.

Ing. Beránek: Varianta s lehkým zakrytím nám vychází cenově velmi podobně.

náměstek primátora hl.m. Prahy pan Nosek: Most u Kačerova opravujeme z důvodu, abychom na něj mohli pustit těžkou nákladní dopravu. Nevíme, zdali se podaří vybudovat a otevřít zpětnou rampu, ale chceme realizovat obě varianty, tak abychom mohli Spořilovu co nejrychleji ulevit.

Vach, o.s. SOS Spořilov: Naše občanské sdružení podporuje těžkou variantu zakrytí Spořilovské. Opatření na Kačerově je pro nás také důležité.

Ladislav Kunert, zastupitel MČ Praha 4: Chtěl bych se zeptat na mobilní protihlukové stěny, zdali mobilní stěna bude vytvořena dočasně a pak bude následovat trvalé opatření formou zakrytí. Chtěl bych vás požádat o podporu těžké varianty.

Ing. Beránek: My jsme variantu pomocí mobilní protihlukové stěny neprověřovali.

Ing. Ladislav Pivec, 1. náměstek ředitele TSK hl.m. Prahy (ÚDI): Využití mobilní protihlukové lehce montovatelné stěny prověřujeme v lokalitě Spořilovského plácku.

náměstek primátora hl.m. Prahy pan Nosek: Bohužel tento projekt závisí na finančních možnostech města.

Vach, o.s. SOS Spořilov: Tento problém vznikl tím, že stát nestaví stavbu č. 511 Pražského okruhu. Chtěl bych se tedy zeptat, zdali neexistuje nějaká jiná možnost financování např. mýto.

náměstek primátora hl.m. Prahy pan Nosek: K mýtnému zatím není potřebná legislativa. Jednám s Ministerstvem dopravy ČR, zdali by ministerstvo finančně nepřispělo na tranzitní dopravu v hl.m. Praze.

Vít Masare, Auto\*mat: Praha dle mého názoru nevznesla řádnou legislativní iniciativu, aby mýto mohlo být zavedeno.

náměstek primátora hl.m. Prahy pan Nosek: Mýto, tak aby bylo logické a funkční, se na území hl.m. Prahy musí realizovat v souboru s ostatními opatřeními např. bezemisní zóny, alternativy objezdu centra města, rozšíření parkovišť P+R.

Ing. Šenarová, o.s. Za naši budoucnost: Doufám, že bude realizována 9. celoměstsky významná změna územního plánu.

Mgr. Alžběta Rejchrtová, zastupitelka MČ Praha 4: Zajímalo by mě, co bylo smyslem tohoto setkání a jelikož jednání není usnášeníschopné, tak bych chtěla vědět, zda se členové řádně omluvili. Měla jsem představu, že se zde dohodnete zdali je výbor pro těžkou či lehkou variantu.

Ing. Pařízek: Kolegové z výboru jsou řádně omluveni. Pan ředitel Ing. Beránek materiál předložil do Rady HMP, od které následně obdržel úkol materiál předložit do Výboru pro dopravu ZHMP. Na výboru jsme měli prodiskutovat obě varianty. Zatím zde nepadly zásadní argumenty pro některou z předložených variant. Zatím jsem pouze zaznamenal různé názory a ve smyslu dnešního jednání budu informovat Radu HMP.

Pavel Burian, o.s. Stará Krč: Pražský okruh generuje stovky miliónů korun na mýtném mezi D1 a D5. Chtěl bych požádat, zdali výbor by mohl přenést na Radu HMP prosbu, aby Rada HMP jednala s Ministerstvem dopravy ČR o odklonu peněz z mýtného ve prospěch Spořilova. Naše o.s. podporuje těžkou variantu.

Ing. Nouza: Finance z mýtného jsou ze zákona příjmem Státního fondu dopravní infrastruktury a tudíž není možné je jakkoliv odklonit. Je však možné jednat s fondem respektive se státem o jiných možnostech podpory.

Ing. Šturmová: Za sebe bych se přikláněla k podpoře těžké varianty, tak aby se dané území dalo ještě dále využívat. Na příštím jednání bych ještě ráda tuto záležitost otevřela a věnovala se i vedení tramvajové trati v tomto území.

Ing. Pařízek: V nedávné době jsme zde probírali 13 rozvojových tramvajových tratí a nemyslím si, že by nastal čas probírat tuto konkrétní tramvajovou trať znovu.

Mgr. Alžběta Rejchrtová: Strana zelených v Praze 4 podporuje těžkou variantu. Dále souhlasím s tím, že by finanční prostředky ze SFDI měly být použity na tuto akci.

Ing. Pařízek: Z diskuse vnímám, že je všeobecná podpora těžké varianty zakrytí Spořilovské ulice.

### **Bod 3: Záchytná parkoviště P+R**

Materiál přednesl Ing. Ladislav Pivec, 1. náměstek ředitele TSK hl.m. Prahy (ÚDI): Pro dnešní jednání jsme připravili podkladový materiál a krátkou prezentaci. Systém P+R a K+R podporuje kombinovanou dopravu. Rozmístění parkovišť P+R a K+R je patrné z předložené mapky. Za rok se na parkovištích P+R zachytí zhruba milion vozidel. Výstavba parkovišť P+R závisí především na finančních možnostech města a dále na majetkoprávních vztazích respektive na hledání vhodných lokalit.

#### **Diskuse:**

Vít Masare, Auto\*mat: Dle určitých odhadů by měla být dnes kapacita parkovišť P+R zhruba 10 tis. parkovacích míst. Chtěl bych se zeptat, jaké kroky se podnikají k tomu, aby se dosáhla požadovaná kapacita těchto parkovišť?

Ing. Pivec: Koncept se nemění. Město má stále zájem vybudovat cca 21 tis. parkovacích stání na parkovištích P+R. Záleží však na možnostech financování a na hledání vhodných lokalit pro parkoviště P+R.

Luděk Kudláček, Středočeský kraj: Čím více se bude propojovat postoj hl.m. Prahy a Středočeského kraje v oblasti dopravy, tím více se bude řešit i tato problematika. Je vždy jednodušší vybudovat parkoviště s 50 parkovacími místy v městečku Středočeského kraje u železnice, nežli stavět velkokapacitní parkoviště P+R na okrajích Prahy.

Procházka, ROPID: Snažíme se s obcemi středočeského kraje, které leží na železnici, spolupracovat tak aby záchytná parkoviště vznikala už v regionu. S městem Český Brod se nám již podařilo upravit přednádraží prostor tak, aby zde mohlo vzniknout kapacitní parkoviště P+R.

### **Bod 4: Různé**

Hána: Mám následující námět na některá další jednání výboru. Na Výboru pro bezpečnost jsem zaznamenal obrovskou stížnost Zdravotnické záchranné služby hl.m. Prahy na neuvěřitelný počet billboardů, reklamních ploch a různých poutačů, které rozhodně nepřispívají k bezpečnosti silničního provozu. Poprosil bych připravit materiál do Výboru pro dopravu, který by tuto problematiku popsal a navrhl způsob řešení.

Ing. Marie Málková, Pražská asociace vozíčkářů: Obrátili se na nás klienti z Kodymovy a z Vondroušovy ulice, kde jsou byty zvláštního určení s tím, že žádají o úpravu vedení linky č. 168 a nasazení prostornějších midibusů na tuto linku.

Procházka, ROPID: S paní Málkovou komunikujeme. Vedení linky č. 168 je připraveno na vyhodnocení a také jednáme s MČ Praha 13. Již proběhlo i místní šetření na změnu trasy, tak aby zastávku Nárožní tato linka obsluhovala.

Libor Semotán, o.s. SOS Spořilov: V červnu loňského roku byly na Jižní spojku nainstalovány dynamické tabule, které by měly kamióny v nočních hodinách odklánět ze Spořilovské. Proč tyto tabule nefungují?

Ing. Pivec: Stavba není dokončena, proto jsme ji dosud nepřevzali od zhotovitele. Navíc se v oblasti 5. května přidávaly ještě dvě tabule. V současné době je však osazeno svislé dopravní značení, které umožňuje jízdu kamiónů v nočních hodinách přímo.

Jednání Výboru pro dopravu ZHMP bylo ukončeno v 16.47 hodin a trvalo 1.37 hod.

Ing. Jiří Pařízek  
předseda výboru pro dopravu

Ing. Jan Heroudek  
tajemník