

Zápis

z jednání Výboru dopravy Zastupitelstva hl.m. Prahy konaného 9.6. 2011 v zasedací místnosti Nové Rady, 1. patro, Mariánské nám. 2, Praha 1.

Přítomni: Petr Hána, Ing. Věra Šturmová, RNDr. Tomáš Hudeček Ph.D., Mgr. Lukáš Kaucký, Josef Nosek, Ing. Jiří Pařízek, Petr Šimůnek, Ing. Antonín Weinert, CSc., Ing. Karel Březina, Ing. Jan Heroudek

Omluveni: Mgr. Jan Kalousek

Ve 14.00 hod. přítomné přivítal a jednání Výboru dopravy ZHMP zahájil předseda Petr Hána.

Ověřovatelem dnešního zápisu byla zvolena Ing. Věra Šturmová. K zápisu z minulého jednání dne 12.5. neměl nikdo z členů výboru připomínky.

Program dnešního jednání:

1. Dopravní politika hl.m. Prahy
2. Pražský okruh
3. Parkovací zóny v hl.m. Praze
4. SMS parking
5. Různé

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

Program dnešního jednání byl schválen.

Bod 1: Dopravní politika hl.m. Prahy

Materiál představil Ing. Vladimír Kadlec, Technická správa komunikací hl.m. Prahy. Dopravní politika v sobě zahrnuje souhrn rozhodnutí a záměrných aktivit veřejné správy o provozu a rozvoji dopravního systému. Jako nástroj dopravní politiky zpracoval dřívější Ústav dopravního inženýrství hl.m. Prahy Zásady dopravní politiky, které byly přijaty usnesením č. 13/21 dne 11. ledna 1996. V roce 2007 si tehdejší Výbor dopravy Zastupitelstva HMP vyžádal vyhodnocení Dopravní politiky, které proběhlo velmi podrobně a se všemi zúčastněnými subjekty. Bylo konstatováno, že obecné zásady a principy, tak jak byly definovány, zůstávají nadále v platnosti. Další pozornost je tedy třeba věnovat míře rozpracování konkrétních úkolů v dokumentu.

Diskuse:

Hána: Děkuji za představení Zásad dopravní politiky, které již vznikly před nějakou dobou a stále platí. Jsem rád, že noví členové výboru se mohou seznámit s platnými dokumenty. Mým cílem je po diskuzi k tomuto bodu navrhnout usnesení, aby Rada HMP aktualizovala dopravní politiku města respektive rozpracovala některá konkrétní řešení.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP žádá Radu HMP o zajištění zpracování aktualizace Dopravní politiky hl.m. Prahy především formou konkrétních opatření.

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

Usnesení bylo schváleno.

Hána: Na minulém jednání jsem byl osloven občanským sdružením ze Spořilova a přislíbil jsem, že dostanou prostor. Protože pan náměstek Ing. Březina nemůže s námi zde z časových důvodů setrvat až do konce dnešního jednání, navrhuji část z bodu různého zařadit mezi bod 1 a 2 schváleného programu.

Se změnou v programu souhlasili všichni členové výboru.

Bod Různé – problematika Spořilovské

RNDr. Jan Růžičková, o.s. SOS Spořilovská: Již před opatřením docházelo k nadměrné kumulaci dopravy na dálnicích, které Spořilov obklopují ze všech stran. Oblast patří k nejzatíženější v ČR a denně zde projíždí 250 tis. – 300 tis. aut. Také dochází k velké kumulaci aut na sídlišti Spořilov a to zejména na Spořilovské, Hlavní a Senohrabské, kde projíždělo až 60 tis. vozidel a několik stovek autobusů denně. Nadměrná kumulace dopravy produkovala již před zavedením veškeré kamionové dopravy do oblasti Spořilovské nadlimitní hluk a emise, jak dokládá hluková studie Timbrlend z roku 2005 a projekt Atem z roku 2003 ohledně prachových částic. O tak závažném opatření nerozhodoval kvalitní orgán, který by dokázal situaci adekvátně vyhodnotit. Pouze jakýsi úředník rozhodl o zavedení kamionové dopravy do centra sídliště bez písemného podkladu nadřízeného. Aniž byla zpracována recentní hluková studie a byla známá potřebná stanoviska odborníků na životní prostředí a zdraví obyvatel. Obyvatelé jsou vystaveni nadměrnému zdravotnímu riziku. O vážnosti situace svědčí stanovisko odboru ochrany přírody MHMP z března letošního roku k ovzduší na Spořilově a doporučení, aby situace byla řešena co nejdříve. Zdravotní studie založená na dotazníkovém šetření mezi 250 osobami žijícími v těsné blízkosti Spořilovské prokázala onemocnění většiny obyvatel. V současnosti má většina obyvatel v oblasti poškozenou imunitu. Z právního hlediska došlo k porušení Listiny práv a svobod. Dále došlo k porušení zákona o životním prostředí, kde je definováno únosné zatížení a nadlimitní zatížení. Dále byli diskriminováni obyvatelé Spořilova oproti Barrandovu. V květnu letošního roku proběhla kontrola dodržování hlukových limitů pražskou hygienickou stanicí a bylo zjištěno překročení již tak zcela neúnosných limitů. Spořilovská se stává objízdnou trasou minimálně na 10 let, protože dle Superstrategie Ministerstva dopravy ČR bude stavba části Pražského okruhu zahájena až v roce 2016 s nejasným datem zprovoznění. Situaci je nutné řešit i s ROPIDem, protože k zátěži přispívají i stovky autobusů. Možné řešení je prodloužení intervalů mezi spoji a vyloučení starých kloubových autobusů či jiné vedení linky 136. Existuje tedy jedno správné řešení a to odvedení kamionů mimo Spořilov a zastřešení Spořilovské. Protihlukové stěny jsou neekonomickým řešením. Finance lze najít i ve fondu životního prostředí a žádat prostředky z fondů EU. Podíl státu na odstranění negativ by v tomto měl být zásadní.

Hána: Souhlasím s Vaším závěrem a to tedy, že podíl státu v této věci by měl být zásadní. Po personálních změnách na postu ministra dopravy hl.m. Praha usilovně jedná o urychlené realizaci stavby 511 Pražského okruhu.

zástupce veřejnosti: Je připravena sada žalob, která bude na Magistrát hl.m. Prahy podána. Pan Heroudek, neobdržel žádný pokyn od magistrátu, aby realizoval dopravní opatření přímo ve Spořilovské ulici. Tím chci říct, že tento úředník, který je také pověřen výkonem státní správy toto činil samovolně a bude na něj podáno trestní oznámení. Budeme na vás podávat žaloby dvojího typu. Budeme se bránit proti opatřením obecné povahy a dále budeme vést dlouhodobé sousedské žaloby.

Ing. Březina: Samozřejmě, že mi není příjemná situace, která vznikla na Spořilově. Do doby než bude postavena stavba 511 Pražského okruhu tedy investice státu na území města, kterou město nemůže nějak zásadně ovlivnit, neexistuje žádné ideální řešení. Chápu, že z pohledu občanů Spořilova je nejjednodušší požadovat vrácení problematiky do stavu před rozhodnutím o tom, že

budou kamiony vyvedeny na Pražský okruh prostřednictvím Spořilovské. Já se však musím na danou záležitost dívat z pohledu celé Prahy a proto říkám, že nejsem zastáncem navrácení kamionů na Jižní spojku v původní podobě, která zde existovala do října loňského roku. Atraktivita Jižní spojky narostla po tomto rozhodnutí, tak že došlo k nárůstu o 29 tis. osobních automobilů za den. Těchto 29 tis. aut zmizelo z oblastí vnitřní Prahy. Díky tomuto opatření jsme mohli v MHD zavést expresní linku 125, která využívá Jižní spojku. Při návratu kamionů bychom se dostali do situace, že bychom tuto linku nemohli provozovat, protože by ztratila jakoukoliv atraktivitu. Existuje několik možných variant řešení a je nutné je zvažovat ze všech pohledů. Z vystoupení mám dojem, že občané nechtějí protihlukové stěny na Spořilovské, ale že chtějí tuto komunikaci zastřešit. Podobná řešení chtějí i občané na ulici 5. května. Finanční náklady na zastřešení Spořilovské se budou řádově lišit od financí potřebných na protihlukové stěny, které odhadujeme na 100 mil. Kč. Také chceme prodlužovat tramvaj na Jižní město a následně při výstavbě protihlukových stěn bychom je museli bourat. Jedním z řešení je i snížit rychlost na 50 km/h v daném úseku pro všechna vozidla. O dalších řešeních musíme hovořit i v rámci finančních možností města, neboť rozpočtové prostředky bychom museli vzít z jiných kapitol. Jedno z dalších řešení je chránit Spořilovskou zlepšením jejího povrchu.

RNDr. Jan Růžičková, o.s. SOS Spořilovská: Vy tedy preferujete občany jiných čtvrtí Prahy, kteří žijí v krásném prostředí bez kamionů. Barrandov nemá žádnou další zatěžující dopravu a my jsme nejhorší místo v České republice. Nejde zde o snížení rychlosti, o zlepšení povrchu, ale o odvedení dopravy.

Hána: Všichni vnímáme, že problematika Spořilovské není úplně jednoduchá. Aktivní je i Městská část Praha 4, která několikrát vyvolala jednání a celkově se všichni snaží situaci řešit.

Ing. Horálek, starosta MČ Praha 4: Situace na Spořilově je špatná. Spořilov je zatěžován dlouhodobě dopravou. Kamiony se navedly mezi dvě sídliště tedy mezi Starý a Nový Spořilov. Městské části Praha 4 se nikdo neptal, zdali souhlasíme s navrženým dopravním opatřením. Nyní jednáme s panem náměstkem Ing. Březinou o variantách řešení. Prosím vás pane předsedo, abyste se v dané problematice i osobně angažoval. K tomuto tématu zveme na jednání pana primátora MUDr. Bohuslava Svobodu, náměstka primátora Ing. Karla Březinu, zástupce TSK, pana ředitele Ing. Jana Heroudka a i Vás, které se uskuteční dne 16.6. 2011 v 18.00 hodin v kulturním centru Spořilov.

Hána: Předpokládám, že MČ Praha 4 je připravena se podílet nejen na jednáních, ale také i na investici k dané problematice.

Ing. Horálek: Pane předsedo, nepodsouvejte prosím MČ Praha 4, aby se na této investici podílela.

RNDr. Hudeček: Chci se jen zeptat, dopravní značky, že by kamióny jezdili alespoň v noci po Jižní spojce, jsou už realizovány a nebo je to opatření nereálné.

Ing. Březina: Ano, je to jedno ze zvažovaných řešení dopravního opatření. V tuto chvíli dopravní značky nejsou realizovány.

RNDr. Hudeček: A můžu se zeptat proč tam např. od zítra nestojí?

Ing. Heroudek: Protože ten efekt se nám vrátí do jiných městských částí, kde nejen město čelí žalobě, ale je přímo odsouzeno k nápravě řešení. Pokud kamiony přesuneme jinam, kde město již má v ruce rozsudek na snížení hluku, tak ta situace se přesune pouze jinam. Právě proto je třeba situaci důsledně zvážit a zjistit efekt možných opatření, abychom tím např. nenarušovali usnesení soudu.

Bod 2: Pražský okruh

Materiál představil Ing. Kupka, Ředitelství silnic a dálnic ČR: V podkladech k dnešnímu jednání jste obdrželi kvalitně zpracovaný materiál, který se pokusím stručně okomentovat. Na stavbách 513 a 514, které jsou v provozu, probíhá měření hlukových poměrů. Následně budeme zkoumat tato hluková měření a budeme je poměřovat s předpokládanými hodnotami. V případě potřeby budeme dodělavat protihluková opatření. U stavby 511 rozhoduje Ministerstvo pro místní rozvoj o odvolání proti územnímu rozhodnutí. U dalších staveb máme termíny zahájení dle Superstrategie Ministerstva dopravy ČR. Tento materiál bereme v tuto chvíli jako pracovní materiál, avšak úseky připravujeme, tak aby Praha mohla využívat stavby co možná nejdříve. U stavby 520 máme vypracovanou podrobnou technickou studii.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí předložený materiál a žádá Radu HMP o maximální vytvoření podmínek pro zahájení výstavby jihovýchodní části Pražského okruhu (511, D1 – Běchovice).

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 3: Parkovací zóny v hl.m. Praze

Ing. Březina: Na úvod bodu bych chtěl informovat členy výboru, že jsem zorganizoval workshop na téma zóny placeného stání za účasti městských částí. Shodli jsme se na tom, že mají existovat jednotná celopražská pravidla. Městské části, které byly proti těmto pravidlům, zejména se jedná o MČ Praha 9 a 18, budou se chtít těmto pravidlům přizpůsobit. MČ Praha 5, 6 jsou již rozhodnuty, že budou chtít ve svých centrálních částech zavést ZPS.

Materiál uvedl Ing. Libor Šíma, vedoucí oddělení rozvoje a organizace dopravy DOP MHMP: Historicky zóny placeného stání jsou součástí regulace dopravy na území hl.m. Prahy. Současná zóna, tak jak ji známe, je v provozu od roku 1996. Její masivnější rozšíření proběhlo v letech 2007 a 2008 a to v souladu s celoměstskými zásadami. Před jejím rozšířením proběhly velmi pečlivé dopravní analýzy. Finanční zisk ze ZPS se dělí v poměru půl na půl mezi rozpočet hl.m. Prahy a rozpočet konkrétní městské části. V současné době jsou zprovozněny smíšené zóny na území MČ Praha 2 a 7. V nejbližší době k tomu dojde i na území MČ Praha 3.

Diskuse:

Hána: V nějaké denníku jsem četl, že hlavním mottem zavádění ZPS je shánění peněz do rozpočtu města. Pro přítomné a zejména novináře sděluji, že tomu tak není. Hlavním důvodem je opravdu řešení dopravy v klidu na území hl.m. Prahy.

RNDr. Hudeček: Zajímalo by mě, kolik stojí údržba současných zón, kolik je z toho výnos a k jakým účelům se využívá. Mám obavu, aby ze ZPS neprofitovali provozovatelé či odtahové služby.

Ing. Březina: Rada HMP nedávno projednala vyhodnocení ZPS, takže požadované materiály jsou veřejně dostupné. Před sebou máte metodiku využití zisku ze ZPS. Všechny zóny s výjimkou jedné a to na území MČ Praha 21, kde zóna je pouze v okolí Úřadu městské části Praha 21, jsou ziskové. Zisk se dělí, jak bylo zmíněno v poměru 50 : 50 rozpočet hl.m. Prahy a rozpočet příslušné městské části.

Ing. Heroudek, ředitel odboru dopravy MHMP: ZPS provozuje hl.m. Praha a správce zóny pracuje za mandátní odměnu. Odtahy vozidel si platí v podstatě každý odtážený řidič sám. Rozhodně není rozlišeno zda se jedná o odtah ze ZPS nebo při blokovém čištění nebo zda se jedná o odtah vozidla tvořící překážku silničního provozu.

Hána: Město není podnikatelským subjektem a tedy co vytváří nečiní primárně za účelem zisku.

Zastupitel HMP: Žiji na Praze 1 a tudíž parkuji v ZPS cca 15 let. Domnívám se, že původní zóny A, B, C byly nejméně špatné za celé období.

Hána: Nikdo nejedná bez městských částí, které jsou dnes rozhodujícím elementem při vzniku ZPS. Hl.m. Praha se zabývá vznikem ZPS na základě iniciativy příslušné městské části. Městské části mají ve věci zavedení ZPS samozřejmě i velmi významné místní znalosti.

Ing. Březina: Chtěl bych všechny přítomné ujistit, že parkovací zóny primárně vznikají na základě příslušné městské části a tlaku rezidentů v těchto městských částech na vedení městské části.

Ing. Pařízek: Chtěl bych poprosit, zdali bychom mohli dostat informaci, kdy bude ZPS rozšířena o další městské části nebo části těchto MČ? Dále by mě zajímalo, jaká situace nastane po rozšíření ZPS. Domnívám se, že nastane „vyboulovací“ efekt. Jestliže někde zavedeme ZPS, tak problém se nám vyboulí do jiné oblasti.

Hána: Z časového hlediska bude záviset mimo jiné i na samotných městských částech. Odhad je, že ke zprovoznění by mohlo dojít v druhé polovině příštího roku.

Ing. Heroudek: První věc, která musí proběhnout je aktualizace analýz městských částí, poté je možné vyhlásit výběrové řízení s dostatečnou dobou na jeho průběh a následnou realizaci, kdy je potřeba vydat např. stavební povolení na parkovací automaty. Co se týká „vyboulovacího“ efektu, tak ono je to popsáno v posudku, který jsme si nechali zpracovat. Rozšíření ZPS bude realizováno především do přirozených hranic města než do administrativních hranic. Proto další vyboulování by mělo být omezeno na minimum.

Z jednání odešel náměstek primátora Josef Nosek.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí celoměstská pravidla pro zřizování a provoz zón placeného stání, podporuje sjednocení systému parkovacích zón na území hl.m. Prahy.

Hlasování: pro: 6 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

Ing. Šenarová: Praha má špatnou koncepci dopravy v klidu a špatnou koncepci parkovišť P+R.

Hána: Co se týká parkovišť P+R, měli jsme na minulém jednání k tomuto tématu bod a bylo přijato konkrétní usnesení výboru.

Bod 4: SMS parking

Hána: Chtěl bych upozornit členy výboru, že v podkladech k tomuto bodu, které jste obdrželi jsou

neaktuální čísla a materiál spíše slouží jako podklad pro základní myšlenku k tématu. V případě, že dojde k odsouhlasení usnesení budeme chtít aktualizaci daného materiálu.

Materiál přednesl Bc. Ladislav Tobiáš, projektant IT systému HMP INF MHMP: SMS parkování je efektivní nástroj pro vymáhání a kontrolu zaplaceného parkovného v ZPS. Cílem projektu je poskytnout alternativní a efektivní službu veřejnosti k možnosti placení parkovného v ZPS pro Prahu 1,2,3 a 7 s možností flexibilního rozšíření do dalších oblastí. Na odboru informatiky MHMP proběhla celá řada jednání s poskytovateli mobilních služeb. Na základě těchto jednání byla odborem informatiky zpracována nová verze zadávací dokumentace na implementaci a provoz dvou možných řešení. Jsou to služby Premium SMS a mobilní peněženka. Mezi přínosy projektu je počítáno s atraktivitou služby pro veřejnost. Z dosavadních jednání vyplývá, že z hlediska nákladů budeme muset poskytnout cca 20 % výnosů poskytovatelům mobilních operátorů.

Ing. Pařízek: Mám obavu, že nám naroste četnost černého parkování. Jaké budou náklady za tuto službu mobilním operátorům?

Bc. Tobiáš: Po jednáních s poskytovateli služeb máme informace, že cca 5% výnosů se musíme vzdát a 15% představují zhruba náklady provozovatelům mobilních služeb. Jelikož neproběhlo výběrové řízení, tak konkrétní částky budou ještě součástí soutěžního dialogu.

Ing. Heroudek: Zmíněných 20% je na základě loňského průzkumu trhu formou volných dotazů. Přesná čísla jsou otázkou výběrového řízení. Ohledně černého parkování, je to dvousečná záležitost. Asi se najdou řidiči, kteří budou koukat z okna a pokud se v ulici objeví strážník MP hl.m. Prahy odešlou SMS. Na druhou stranu jsou řidiči, kteří si zaplatí parkovné v automatu a např. jsou na jednání, které se jim prodlouží, tak si velice rádi doplatí parkování přímo z jednání, aniž by museli přerušit jednání a fyzicky dojít k automatu.

Ing. Pařízek: Když byl vyvíjen projekt opencard, tak se počítalo s tím, že karta bude i jakousi peněženkou. Některé parkovací automaty mají tyto čtečky již zabudované. Připravuje se tato možnost?

Bc. Tobiáš: Tato služba není příliš využívána, proto hledáme další cesty pro získání plateb parkovného.

Ing. Heroudek: Doplnil bych, že služba je zavedena na všech parkovacích automatech.

Ing. Pařízek: Takže v současné době si opencard můžu nabít jako peněženku a platit jí v parkovacích zónách?

Bc. Tobiáš: Ano, tuto službu můžete využít právě na automatech v ZPS.

RNDr. Hudeček: Je nějaké podobné velké město, které tento systém používá?

Bc. Tobiáš: Spousta měst toto využívá např. Stockholm.

RNDr. Hudeček: Můžeme dostat informace, jak to funguje ve Stockholmu?

Bc. Tobiáš: Můžu vám zaslat nějaké prezentace.

Hána: Poprosím pana Tobiáše, aby nám tyto prezentace poskytl přes pana Ing. Heroudka, tak aby všichni členové výboru dostali tyto informace.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP souhlasí se záměrem zřízení možnosti placení parkovného v ZPS prostřednictvím SMS.

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

Usnesení nebylo schváleno.

Bod: Různé – druhá část

RNDr. Hudeček: Reaguji na informaci Dopravního podniku hl.m. Prahy o černém výlepu v metru a mám dojem, že bychom se k tomuto měli vyjádřit.

Ing. Vrančíková, Dopravní podnik hl.m. Prahy: Dlouhodobě se snažíme černé výlepy řešit. Spolupracujeme v tomto i s bezpečnostním úsekem, Městskou policií hl.m. Prahy. Odstranění 1m² samolepek stojí 300 Kč. Náklady na průběžné odstraňování těchto výlepů jsou velmi vysoké a proto situaci řešíme v rámci velké údržby, která je prováděna jednou ročně na soupravu.

RNDr. Hudeček: Koho máme za úkolovat, aby sehnal finanční prostředky na odstranění černých výlepů?

Hána: Pane doktore, vy problematiku zjednodušujete pouze na vyčlenění finančních prostředků na odstranění černých výlepů. Domnívám se, že i kdyby se teoreticky našly volné finanční prostředky, tak bych je rozhodně nesměřoval na odstraňování černého výlepu. Dopravní podnik hl.m. Prahy má podstatně důležitější priority a podstatně důležitější potřeby, než je tato záležitost.

RNDr. Hudeček: Pojd'me přijmout usnesení, aby dozorčí rada Dopravního podniku hl.m. Prahy toto projednala na svém nejbližším zasedání a zvážila zda čistota dopravních prostředků není to co by např. přilákalo další zákazníky.

Ing. Pařízek: Tady je problém, že černý výlep se nám začíná kumulovat. Jsem přesvědčen o tom, že pokud budeme často odstraňovat tento výlep, tak budeme zadávat podněty skupinám obyvatel, aby další nevylepovali.

Ing. Šturmová: Chtěla bych podpořit kolegu v tom co říkal minule, že si myslíme, že by bylo vhodné odstraňovat černý výlep za provozu, aby cestující viděli, že se tím někdo zabývá.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP žádá dozorčí radu Dopravního podniku hl.m. Prahy o zvýšení četnosti odstraňování černého výlepu na dveřích metra.

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

Usnesení nebylo schváleno.

Jednání Výboru dopravy ZHMP bylo ukončeno v 15.55 hodin a trvalo 1.55 hod.

Petr Hána
předseda výboru dopravy

Ing. Věra Šturmová
ověřovatel zápisu

Ing. Jan Heroudek
tajemník výboru dopravy