

Zápis

z jednání Výboru pro dopravu Zastupitelstva hl.m. Prahy konaného 25.1.2012 v zasedací místnosti č. 430, 4. patro, Mariánské nám. 2, Praha 1.

Přítomni: Ing. Jiří Nouza, Ing. Jiří Pařízek, Petr Hána, Radek Lohynský, Aleksandra Udženija, Ing. Karel Březina, Petr Šimůnek, Ing. Jan Heroudek

Omluveni: Ing. Věra Šturmová, JUDr. Ing. Miloslav Ludvík, MBA

Ve 14.00 hod. přítomné přivítal a jednání Výboru pro dopravu ZHMP zahájil předseda Ing. Jiří Nouza.

Ověřovateli dnešního zápisu byli zvoleni Radek Lohynský a Ing. Karel Březina.

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

Program dnešního jednání:

1. Protihluková opatření (Spořilovská)
2. Informace o Dopravním podniku hl.m. Prahy, a.s.
3. Informace o stavu a přípravy tunelového komplexu Blanka
4. Informace o výstavbě prodloužení trasy metra A
5. Různé

Ing. Nouza: Po odeslání pozvánky jsem byl požádán o zařazení bodu „Překážky bránící v průjezdu sanitních vozidel“. Navrhuji tento bod předřadit před ostatní.

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

Program dnešního jednání byl schválen.

Bod 1: Překážky bránící v průjezdu sanitních vozidel

Hána: Výbor pro bezpečnost, transparentní veřejnou správu a legislativu ZHMP projednal tento materiál se závěrem, abych zajistil projednání tohoto materiálu zde v tomto výboru. Materiál vznikl v průběhu posledních 4 měsíců a to na základě konkrétních poznatků řidičů sanitek.

MUDr. Jaroslav Valášek, náměstek sekce zdravotnické ZZS HMP: Materiál popisuje druhy překážek a konkrétní lokality, které nám brání v plynulém průjezdu sanitních vozidel městem. V případě, že jsou kapacitně naplněné jízdní pruhy využívají složky IZS jako kvalitní alternativu průjezdu po tramvajových tělesech. K těmto účelům nemůžeme využívat otevřené a zatravněné tramvajové svršky. V zimním období, když otevřený či zatravněný tramvajový svršek je zapadán sněhem řidič sanitního vozu zde může lehce uvíznout, protože tyto úseky nejsou nijak označeny. Což se nám loni bohužel i stalo a situace způsobila jednak zdržení při příjezdu k pacientovi a dále i škody na samotném vozidle. Např. ve Vídni se tyto tramvajové svršky vůbec nerealizují. Dále jako překážky bránící v průjezdu sanitních vozidel vnímáme betonové bloky ve vozovce (tzv. citybloky) a podélné dělicí pruhy podél tramvajových pásů a zpomalovací příčné pruhy. Závěrem bych chtěl požádat, aby tramvajové svršky byly stavěny jako průjezdné pro složky IZS a různá dopravně bezpečnostní opatření na pozemních komunikacích byla s námi konzultována, abychom mohli zmírnit jejich dopad na naše posádky.

Diskuse:

Ing. Jaroslav Stůj, MBA, zastupující generální ředitel DP hl.m. Prahy, a.s.: Otevřený tramvajový svršek je z investičního pohledu levnější a je také i levnější pro následnou údržbu a opravy. Otevřený tramvajový svršek s novými kolejemi vyhovuje všem hygienickým normám zejména hlukovým. Tam kde jsou podél tramvajových tratí vybudovány podélné dělicí prahy došlo ke zásadnímu zrychlení tramvajové dopravy a snížil se i počet nehod v rizikových místech.

Ing. Luděk Dostál, ředitel TSK hl.m. Prahy: Instalované citybloky či příčné zpomalovací prahy vychází z místní situace, o jejich umístění rozhoduje příslušný silniční správní úřad a jsou umísťovány zejména s ohledem na bezpečnost všech účastníků silničního provozu. Citybloky jsou umísťovány zejména s ohledem na nedisciplinovanost řidičů.

Ing. Jan Heroudek, ředitel odboru dopravy MHMP: Je třeba si uvědomit, že pokud bychom zrušili podélné dělicí prahy může se stát, že auta budou stát v kolonách i na tramvajovém pásu, který bude nakonec neprůjezdný pro všechny. Opatření se provádějí pro potlačení nekázně řidičů zejména v lokalitách, kde docházelo k výrazné nehodovosti.

Ing. Nouza: Jsem rád, že jsme tuto problematiku zde otevřeli a nadále by mělo docházet ke komunikaci mezi záchrannou službou, městem a jeho organizacemi.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o překážkách bránících v průjezdu sanitních vozidel a žádá odbor dopravy MHMP o analýzu stávajícího stavu, o posouzení nezbytnosti a případného zamezení vzniku dalších nových překážek a o následnou přípravu materiálu do Rady HMP.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 2: Protihluková opatření (Spořilovská)

Ing. Jaroslav Šach, vedoucí oddělení inženýrských staveb OMI MHMP: Ve Spořilovské ulici vznikl problém tím, že byla zprovozněna část Pražského okruhu a byla omezena jízda kamionů po části Jižní spojky. Zpracovali jsme studii, která řeší možnosti odstranění tohoto hluku. Jediné efektivní opatření spočívá v zakrytí Spořilovské a jsou zpracovány dvě varianty řešení (lehké a těžké zakrytí). Těžké zakrytí znamená zakrytí těžkým železobetonovým rámem, který by byl přesypáný. Lehké zakrytí je pomocí ocelové konstrukce, která by byla zakryta sklem nebo polykarbonátem. Obě varianty mají velké investiční náklady (1,7 – 3,6 mld. Kč). Máme zpracovanou dokumentaci na protihlukové opatření na Jižní spojce mezi ulicemi Spořilovská a Záběhlická. Nyní je třeba vybrat zhotovitele a technický dozor investora a následně by se mohlo započít z realizací. Základním prvkem zklidnění Spořilovské spojky je alespoň částečné dobudování Pražského okruhu a to stavby č. 511.

Ing. Dostál: Varianta kdy by se mohlo jezdit přes manipulační most Dopravního podniku hl.m. Prahy na Kačerově se nám z dopravního hlediska nezdá vhodná, neboť by to znamenalo vrácení kongescí na sjízdnu rampu na ulici 5.května. Navíc tento most nemá požadovanou únosnost. Nyní prověřujeme možnost protisměrné rampy na napojení z Jižní spojky na 5.května. Tato varianta by byla relativně levná, protože většina komunikací je dobudována a bude stačit dobudovat několik desítek metrů. Bohužel tato část by byla vedena přes soukromý pozemek. MČ Praha 4 slíbila vyřídit souhlas s majitelem pozemku. V současné době řešíme možné modelové varianty.

Diskuse:

Ing. Březina: Všechna řešení narážejí na skutečnost, že provoz budeme situovat do jiné části Prahy. Do zprovoznění stavby č. 511 Pražského okruhu musíme najít nějaké střednědobé řešení. V současné době jako nejrealnější řešení vidím opravu manipulačního mostu. Domnívám se, že až bude Praze doručeno rozhodnutí Ústavního soudu ve věci 5. května, členové výboru by měli toto rozhodnutí obdržet.

Ing. Nouza: Chtěl bych poděkovat kolegům z MČ Praha 4, kteří zpracovali materiál Koncepce protihlukových opatření na území MČ Praha 4. V materiálu, který jsem obdržel je uvedeno 13 problematických míst na Praze 4 a musíme stanovit priority řešení.

Hlasování o udělení slova veřejnosti: pro: 7 proti: 0 zdržel se: 0

Slovo bylo uděleno.

Kunert, zastupitel MČ Praha 4: V případě, že by se reálně uvažovalo o opravě manipulačního mostu, je třeba nezapomenout na oblast západního Spořilova a zpracovat protihluková opatření i v této oblasti.

Borecký, o.s. Náš Bráník: Budete alokovat finanční prostředky z rozpočtu hl.m. Prahy na vypracování dokumentace pro protihluková opatření v oblasti Barrandovského mostu a v oblasti k.ú. Bráník? V roce 2016 bude Barrandovský most na hranici kapacity 140 tis. automobilů denně. Zajímalo by mě, kolik přibližně bude stát zmíněná protisměrná rampa z Jižní spojky na 5.května?

Ing. Nouza: S Vámi a ostatními občanskými sdruženími jsem o této problematice debatoval v říjnu loňského roku. Podporuji, aby stavba dostala finanční plnění a budu i podporovat alokaci finančních prostředků na přípravu dalších protihlukových opatření.

Ing. Dostál: Náklady na protisměrnou rampu se budou pohybovat v desítkách mil Kč a rádi bychom tuto rampu realizovali v letošním roce. V lokalitách, které jste uváděl nejsou limity překračovány. Situace z hlediska hluku není v celé trase Jižní spojky tak špatná jako v oblasti Spořilovské. V oblasti Spořilovské byla hladina staré hlukové zátěže nočního hluku překročena pouze o 1 db.

Ing. Nosek: Vyjma všech prostředků, které jsou alokovány na protihluková opatření, kterých není málo, při posledním sestavování rozpočtu hl.m. Prahy byla částka 20 mil. Kč určena výhradně na řešení protihlukových opatření na Spořilovské.

Ing. Šenarová o.s. Za naši budoucnost: Paní Šenarová zmínila, že existují i další lokality, které jsou zatěžovány hlukovou zátěží např. ulice V Holešovičkách.

Borecký, o.s. Náš Bráník: Chtěl jsem se zeptat, zdali je možné obdržet podklad, kde jsou uvedeny jednotlivé varianty řešení.

Ing. Nouza: Tento podklad je k dispozici na městské části Praha 4. To co je zde předloženo, je výtah z materiálu, který vytvořila komise na protihluková opatření při MČ Praha 4.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o stavu a přípravě protihlukových opatření na území MČ Praha 4 zejména v oblasti Spořilovské. Výbor pro dopravu ZHMP konstatuje, že v rámci rozpočtu hl.m. Prahy na rok 2012 budou alokovány finanční prostředky, které budou řešit oblast Spořilovské a Záběhlické a současně v oblasti přípravy staveb budou alokovány finanční prostředky na další protihluková opatření.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 3: Informace o Dopravním podniku hl.m. Prahy, a.s.

Ing. Stůj: Dopravní podnik hl.m. Prahy po odchodu bývalého generálního ředitele prošel personálními změnami na nejvyšších úrovních. V předloženém materiálu jsou všechny změny shrnuty. Změna, která tam ještě není uvedena, bude na úrovni šéfa výboru pro audit a šéfa auditu v rámci oddělení DP. V současné době i probíhá výběr firmy, která bude vybírat budoucího generálního ředitele DP.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o personálních změnách v managementu Dopravního podniku hl.m. Prahy.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 4: Informace o stavu a přípravy tunelového komplexu Blanka

Ing. Šach: Předali jsme Vám materiál, ve kterém jsou informace detailně popsány. Tunelový komplex se skládá z následujících staveb. Stavba č. 0065 Strahovský tunel má dvě části. Část II A (mimoúrovňová křižovatka Malovanka) je v současné době v provozu. Část II B (hloubený tunel), kde probíhají práce na tunelových troubach. Koncem roku 2011 byla zprovozněna provizorní objízdná trasa mezi MÚK Malovanka a ulicí Myslbekova. Stavba č. 9515 Myslbekova – Prašný most. Na této stavbě probíhají definitivní obezdívky severní tunelové trouby a spodní části jižní tunelové trouby. Stavba č.0080 Prašný most – Špejchar zde jsou dokončeny mostovky v hloubených tunelech. Stavba č.0079 Špejchar – Pelc - Tyrolka, zde jsou dokončeny hloubené jižní a severní tunelové trouby a v současné době je zahájena montáž technologie. Celkově na stavbách probíhají práce dle harmonogramu, který byl uzavřen v lednu 2011. Předpoklad uvedení tunelového komplexu do zkušební provozu je v roce 2014 a definitivní dokončení v roce 2016.

Diskuse:

Ing. Šenarová o.s. Za naši budoucnost: Kam bude směřován zkušební provoz a kolik vozů za den tam projede?

Ing. Heroudek: V současné době není možné odpovědět, neboť se prověřují možnosti a dopady stavby na území. Možným opatřením mimo jiné je humanizace severojižní magistrály, které spočívá zejména v poklesu tranzitní dopravy v tomto prostoru.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o stavu a přípravě tunelového komplexu Blanka.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 5: Informace o výstavbě prodloužení trasy metra A

Ing. Stůj: Stavba V.A probíhá dle plánu. Jistě jste zaznamenali informace o tom, že by mělo dojít k navýšení finančních prostředků na tuto stavbu s čímž souvisí i čerpání úvěrů a dotací z EU. Jedná se o šestikilometrový úsek se čtyřmi stanicemi. Dotace na tuto akci z EU činí 287 mil. EUR. Celkové náklady jsou odhadovány na 18,7 mld. Kč. Nyní bych předal slovo projektovému manažerovi Ing. Krumlovi.

Ing. Kruml: V současné době doprojednáujeme minoritní změny stavebního povolení, které se objevily při nerealizování Buštěhradské dráhy. Dále je řešena problematika autobusového terminálu Veleslavin respektive požadavků na jeho zkapacitnění. V současné době na projektu máme 9 stavebních oddílů. Ve stanici Dejvická provádíme předstihové práce, tak aby tato stanice byla připravena na její prodloužení.

Ing. Dohnal: Z hlediska financí bych doplnil, že dotační částka z EU ve výši 287 EUR je neměnná. Finanční náročnost v letošním roce je 5,7 mld. Kč respektive jde o fakturované částky. Faktická potřeba finančních prostředků bude v letošním roce 6,5 mld. Kč.

Hlasování o udělení slova veřejnosti: pro: 6 proti: 0 zdržel se: 0

Slovo bylo uděleno.

Borecký, o.s. Náš Bráník: Jaké je finanční navýšení oproti původnímu plánu? Jaký odbor z Magistrátu hl.m. Prahy validoval tuto částku, že je oprávněna?

Ing. Stůj: Nejednalo se o navýšení, ale o změnu fakturace vůči loňskému a letošnímu roku. Ohledně navýšení, které jsem zmiňoval, sděluji, že zatím nebylo stanoveno a validováno samozřejmě bude. Včera proběhlo k této problematice jednání u pana primátora.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o výstavbě prodloužení trasy metra A.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 6: Různé

Ing. Nouza: Termíny jednání výboru na první pololetí letošního roku navrhuji následující:

Středa 22. 2. 2012 od 14.00 hod.
Středa 28. 3. 2012 od 14.00 hod.
Středa 25. 4. 2012 od 14.00 hod.
Středa 23. 5. 2012 od 14.00 hod.
Středa 20. 6. 2012 od 14.00 hod.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP souhlasí s navrženými termíny jednání.

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

Ing. Nouza: Pokud členové výboru by měli náměty na témata, kterými by se měl výbor zabývat, tak poprosím abyste je zaslali mému sekretariátu.

Jednání Výboru pro dopravu ZHMP bylo ukončeno v 15:24 hodin a trvalo 1.24 hod.

Ing. Jiří Nouza
předseda výboru pro dopravu

Radek Lohynský
ověřovatel zápisu

Ing. Karel Březina
ověřovatel zápisu

Ing. Jan Heroudek
tajemník