



## ZÁPIS z 29. jednání

Výboru pro dopravu ZHMP konaného dne 13. 10. 2021 v 15:00 hod.

Zasedací místnost č. 349 / 3. patro, MHMP - Nová radnice, Mariánské nám. 2, Praha 1

**Přítomni:** Ing. Pavel Richter, Mgr. Jan Šimbera, Ing. Lubomír Brož, Ing. Ladislav Kos, Mgr. Ondřej Mirovský, M.EM, Ing. David Vodrážka, Ing. Jan Marek

**Omluveni:** Václav Bílek, Mgr. Jiří Koubek, DiS., Viktor Mahrik, Pavel Procházka, Ing. Martin Sedeke

**Jednání řídil:** Ing. Pavel Richter, předseda Výboru pro dopravu ZHMP.

Předseda Výboru pro dopravu ZHMP Ing. Pavel Richter přivítal všechny přítomné a zahájil 29. jednání v 15:05 hod.

Schválení zápisu z 28. jednání Výboru pro dopravu ZHMP.

**Hlasování:** pro: 5            proti: 0            zdržel se: 1

Zápis z 28. jednání Výboru pro dopravu ZHMP nebyl schválen.

Na ověřovatele zápisu byl navržen Mgr. Jan Šimbera.

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

Ověřovatelem zápisu byl zvolen Mgr. Jan Šimbera.

### Návrh programu jednání:

BOD	TISK	MATERIÁL	PŘEDKLÁDÁ	PŘIZVANÍ
1.		Úvod		
2.	T-VD-0272	Studie městských vodních linek		
3.	T-VD-0270	Aktuální vývoj počtu cestujících a provozu PID v souvislosti s epidemií		
4.	T-VD-0278	Automatizace linky C		
5.	T-VD-0271	Podklady - tisky Rady HMP nám. Ing. Adama Scheinherra, MSc. Ph. D.		

BOD	TISK	MATERIÁL	PŘEDKLÁDÁ	PŘIZVANÍ
6.	T-VD-0273	Z-9705 k návrhu na úplatné nabytí pozemků parcelní čísla 1205/41, 1205/95, 1205/96, 1205/94, 1078/2, 1205/61, 1205/38 a 1205/42 vše v katastrálním území Běchovice do vlastnictví hlavního města Prahy a související úpravu rozpočtu vlastního hl. m. Prahy pro rok 2021		
7.	T-VD-0274	Z-9546 k návrhu na úplatné nabytí pozemku parc. č. 255 v k.ú. Jinonice do vlastnictví hl.m. Prahy		
8.	T-VD-0276	Z-9611 k poskytnutí účelových investičních dotací městským částem na projektovou přípravu a realizaci dopravní infrastruktury pro MČ Praha 16, MČ Praha 22 a MČ Praha-Čakovice a ke změně účelu investiční dotace poskytnuté MČ Praha-Čakovice		
9.	T-VD-0275	Z-9749 informace o prováděných činnostech v nejbližším období na komunikacích v hl. m. Praze s významným dopadem na dopravu		
10.	T-VD-0277	Z-9743 informace k plnění úkolů RHMP dle usnesení ZHMP č. 28/41 ze dne 17. 6 2021		
11.		<i>Různé</i>		

**Hlasování o programu jednání:** pro: 6                      proti: 0                      zdržel se: 0

Program jednání byl schválen.

## **Bod 2: Studie městských vodních linek**

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Dlouhá léta se zde hovoří o potenciálu vodní dopravy pro městskou hromadnou dopravu. V současné době využíváme přívozy pro veřejnou dopravu a cestuje jimi stále větší počet cestujících. Nyní bychom se chtěli zamyslet nad tím, zdali podobný potenciál mají i vodní linky, který by byly souběžné. Tyto tzv. vodní tramvaje by byly spíše doplňkem v městské dopravě. K tématu máme velkou podporu Ministerstva dopravy ČR.

Ing. Kateřina Boříková, Aquatis a.s.: Ráda bych Vám zde prezentovala závěry prověřovací studie městských lodních linek, kterou jsme zpracovávali pro ROPID. Zadáním studie bylo zajištění pravidelné lodní dopravy v podélném směru toku Vltavy a posouzení podmínek, vhodnost a nároky takového záměru. V návrhu jsme měli tři trasy lodních linek (jižní, centrální a severní). Dalším kritériem bylo, aby linky byly bezbariérové a konkurenceschopné s pozemní dopravou. Záměr jsme posuzovali dle různých kritérií. Abychom zajistili bezbariérovost, navrhli jsme plovoucí přístavní můstky, které by byly vybaveny automatickým vyvazovacím zařízením. Aby byly tyto linky konkurenceschopné s pozemní dopravou, navrhli jsme rychlost plavby až 35 km/hod. Proto je však potřeba navrhnout jinou konstrukci plavidla, než máme nyní, tak bychom při výtlačném režimu omezili tvorbu vln. Uvažovali jsme o plavidle o kapacitě 50 až 100 osob s hybridním pohonem případně vodíkovým pohonem. Dopravní model o počtu cestujících jsme převzali od TSK hl. m. Prahy, a.s. a to s výhledem do roku 2030. Uvažujeme s celoročním provozem lodních linek v době od 06 do 22 hodin, a to v různých intervalech. Z hlediska nákladů velmi záleží na tom, jaký pohon bude u plavidla zvolen. Do finanční rozvahy jsme zahrnuli možnosti získání dotace na plavidlo v různých variantách. Průměrné náklady na jednoho cestujícího výrazně převyšují současné náklady. Severní linka v budoucnu má potenciál pro toto využití

v rámci rozvoje udržitelné mobility. V současné době je to však provozně neekonomické. Bude důležité tyto závěry ověřit ještě v průběhu 5 až 10 let dle aktuální urbanizace území.

#### **Diskuse:**

Ing. Richter: U linky jižní mně zde chybí informace o tom, že území je velmi využíváno pro rekreační plavbu. Výtlačnou plavbou byste úplně změnili režim užívání Vltavy a ohrozili sportovně rekreační využití Vltavy, které zde má stoletou tradici.

Ing. Kos: Na základě, kterých dat jste vytvořili modely obsaditelnosti?

Ing. Boříková: Model jsme převzali od TSK hl. m. Prahy, a.s. s výhledem do roku 2030.

Ing. Martin Šubrt, náměstek ředitele ROPID pro městskou dopravu a marketing: Kolegové z TSK hl. m. Prahy, a.s. toto zpracovávali ze svého dopravního modelu hromadné dopravy.

Ing. Vodrážka: Navrhuji závěry vzít na vědomí.

Mgr. Mirovský: Děkuji za prezentaci. MČ Praha 7 dlouhodobě o tuto linku stojí. Pokud se toto bude ještě rozpracovávat, tak navrhuji zařadit dopravní obsluhu v okolí Libeňského mostu. Domnívám se, že lodní doprava bude nedílným konceptem veřejné dopravy v Praze.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí studii městských vodních linek.

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

Usnesení bylo schváleno.

#### **Bod 3: Aktuální vývoj počtu cestujících a provozu PID v souvislosti s epidemií**

Ing. Martin Šubrt, náměstek ředitele ROPID pro městskou dopravu a marketing: Poptávka po cestování MHD stále roste. V metru máme zhruba poptávku 910 tis. cest/den. V současné době je to však o cca 300 tis. cest/den méně než v roce 2019. V podkladech jsme připravili i poptávku v jednotlivých stanicích metra linky A, B a C. Z grafů vyplývá, že podíl cestujících do zaměstnání oproti roku 2019 je menší zhruba o 14 %. Pokles u stanic metra s významným turistickým ruchem je cca o 32 %. V povrchové dopravě je pokles zhruba o 10 %.

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Chtěl bych zdůraznit, že z grafů vyplývá, že pokles cestujících není zapříčiněn tím, že jsme od 1. 8. 2021 zvýšili ceny jednotlivých jízdenek.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informace o aktuálním vývoji počtu cestujících a provozu PID.

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

Usnesení bylo schváleno.

#### **Bod 4: Automatizace linky C**

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Tento projekt je stěžejní pro rozvoj MHD.

Ing. Michal Borecký, vedoucí odboru Strategie a projektová kancelář Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s.: V roce 1991 tvořilo vozový park pražského metra 85 vozů typu Ečs a 504 vozů typu 81-71. Důvody obnovy vozového parku na počátku 90. let byly např., že vozy byly morálně zastaralé a měly velkou poruchovost. Obnova vozového parku byla pro linku C v období 1999 až 2011 řešena formou dodávky nových vlaků M1 od společnosti Siemens. Údržba těchto vozů je formou full service a byla prodloužena až do roku 2034. Pro linky A a B jsme také chtěli nakoupit nová vozidla, ale v roce 2002 byly povodně a my jsme měli škodu 7 mld. Kč. Bylo rozhodnuto o modernizaci celého vozového parku typu 81-71 firmou Škoda Transportation. Modernizace měla prodloužit životnost vozů o 20 let. Dnes máme na lince metra B 52 souprav a na lince A 41 souprav. Údržba těchto vozů formou full service byla prodloužena až do roku 2035. Pro nás je toto datum poslední fází životnosti těchto vozů. U obnovy vozů jsou možné dva přístupy. Buď se bude jednat o prostou výměnu vozů (se strojvedoucími) a nebo komplexní přístup formou plně automatizace provozu bez strojvedoucích. V případě obnovy vozového parku na lince C budeme, původní vozy přesouvat na linku metra B. Spustili jsme projekt Metro 2040 a projekt Automatizace linky C. Linka metra C měří 22,425 km, má 20 stanic a obsluhuje jí 53 vlaků M1. Tato linka je nejstarší a zároveň nejzatíženější. Automatizaci linky metra C chceme do roku 2030. Zkrátíme tím interval ve špičce až na 90 sek. Se stejnou technologií (CBTC) a vlaky počítáme i pro metro I.D. Nezbytností je instalace bezpečnostních stěn na nástupištích. Projekt Automatizace linky C je plně v souladu s Klimatickým plánem hl. m. Prahy 2030. Technickou část k projektu jsme si zpracovávali sami. Finanční stránku projektu zpracovala firma Deloitte Advisory. Náklady na automatizaci linky C jsou odhadovány včetně inflace na 20,5 mld. Kč včetně 5% rozpočtové rezervy. Do roku 2062 však projekt generuje úspory 19 mld. Kč. Pro tendr připravujeme zadávací dokumentaci od konce letošního roku. Tender by pak probíhal v období 2023 – 2024. V loňském roce a letošním roce probíhaly předběžné tržní konzultace. V letech 2025 – 2028 bude probíhat realizační fáze stacionární části na lince C. Zahájení plně automatického provozu na lince C předpokládáme v roce 2030. Vyhodnocení ekonomické výhodnosti pro nás zpracovávala firma Deloitte Advisory. Hodnotící období je 2022 – 2062. V rámci hodnocení jsme neuvažovali dotační tituly, aby nezkreslovaly hodnocení. Dalším principem je Ekonomická neutralita vybraných položek. Společnost Deloitte Advisory v dokumentu zmínila ekonomicko – dopravně – společenské dopady, kterými např. jsou: snížení závislosti na personálním faktoru, zvýšení bezpečnosti provozu či celospolečenský efekt.

## **Diskuse:**

Ing. Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Děkuji za prezentaci. Z dlouhodobého hlediska je automatizace linky C v synergii s linkou metra I.D nejefektivnější cestou.

Ing. Richter: Jak je plánováno financování?

Ing. Borecký: O financování jsem nehovořil. Stacionární část bychom zvládli financovat interně. U financování vozů uvažujeme jejich zahrnutí do úvěrů na vozy metra I.D. Financování je třeba rozhodnout do roku 2023.

Jiří Čermák, firma Neuron soundware: My, jsem český startup. Monitorujeme v Praze eskalátory. Bezpečnostní stěny ve stanicích přinesou finanční náklady. Myslíme si, že se dá uspořit hodně peněz jinými technologiemi, než jsou posuvné stěny např. kamery, mikrofony, technologie rozeznání obličejů apod.

Ing. Scheinherr: Děkujeme za Váš podnět. Navštívili jsme metro v Budapešti, které bezpečnostní stěny má. Dost často v metru řešíme sebevraždy a kamera tomu nezabrání. Spolehlivým řešením je právě ta posuvná stěna.

Ing. Borecký: Řídíme se jedním pravidlem, hledáme technologie, které jsou otestované a které nám nabízí dodavatelé. Ve světě tyto stěny jsou běžně používané.

Ing. Richter: Omlouvám se, ale mám zde technickou věc. Jelikož kolega Ing. Brož avizuje nutnost odchodu a následně bychom už nebyli usnášeníschopní, navrhuji diskusi k tomuto bodu přerušit a probrat body, které budou zítra na jednání Zastupitelstva HMP.

**Bod 6: Z-9705 k návrhu na úplatné nabytí pozemků parcelní čísla 1205/41, 1205/95, 1205/96, 1205/94, 1078/2, 1205/61, 1205/38 a 1205/42 vše v katastrálním území Běchovice do vlastnictví hlavního města Prahy a související úpravu rozpočtu vlastního hl. m. Prahy pro rok 2021**

Ing. Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Jedná se o tisk k výkupu pozemků pro stavbu 511 Pražského okruhu. Jedná se o pozemky v okolí křižovatky Dubeč, které jsou nejvíce dotčeny negativními dopady. Podařilo se nám dohodnout výkup pozemků dle znaleckého posudku. Pro odstínění negativních dopadů zde má vzniknout vysoký val. Uvažujeme, že pro val využijeme zeminu z metra I.D či z výstavby zbylé části městského okruhu.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí a doporučuje Zastupitelstvu HMP odsouhlasit tisk Z – 9705.

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

Usnesení bylo schváleno.

**Bod 7: Z-9546 k návrhu na úplatné nabytí pozemku parc. č. 255 v k.ú. Jinonice do vlastnictví hl.m. Prahy**

Ing. Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Jedná se o výkup pozemku v Jinonicích pro Radlickou radiálu. Aktuálně pozemek využijeme pro stavbu provizorního parkoviště P+R u metra Nové Butovice a následně pozemek využijeme pro stavbu Radlické radiály.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí a doporučuje Zastupitelstvu HMP odsouhlasit tisk Z – 9546.

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

Usnesení bylo schváleno.

**Bod 8: Z-9611 k poskytnutí účelových investičních dotací městským částem na projektovou přípravu a realizaci dopravní infrastruktury pro MČ Praha 16, MČ Praha 22 a MČ Praha-Čakovice a ke změně účelu investiční dotace poskytnuté MČ Praha-Čakovice**

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Jedná se o strategické dotace pro městské části. MČ Praha 16 už má vysoutěženého zhotovitele. Pro MČ Praha – Čakovice to je dotace na vlečku. Pro MČ Praha 22 je dotace na P+R parkoviště. Obě městské části deklarovaly, že po odsouhlasení dotace vypíší výběrové řízení na zhotovitele.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí a doporučuje Zastupitelstvu HMP odsouhlasit tisk Z – 9611.

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

Usnesení bylo schváleno.

#### **Bod 9: -9749 informace o prováděných činnostech v nejbližším období na komunikacích v hl. m. Praze s významným dopadem na dopravu**

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Materiál byl již i rozeslán všem městským částem. Dnes byla zahájena souvislá údržba, která je zkoordinována s rekonstrukcí tramvajové trati na Bubenském nábřeží. Je to koordinace 9 projektů. Na Koněvově probíhá kompletní rekonstrukce. Na Prosecké se nám povede zkrátit harmonogram. Akce X029 K Austisu se nám povede také časově zkrátit. Bulovka se otevřela asi o dva týdny dříve. Budu pořádat velkou koordinační schůzku se všemi investory, kde nás informují o všech zásadních investicích. Pokud by se někdo z členů výboru chtěl účastnit schůzky, dejte mi vědět.

#### **Bod 10: Z-9743 informace k plnění úkolů RHMP dle usnesení ZHMP č. 28/41 ze dne 17. 6 2021**

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Informační materiál navazuje na tisk, který jsem spolupředkládal s panem Mgr. Tomášem Portlíkem ohledně koloběžek. S Odborem dopravy MHMP jsme na tom odvedli spoustu práce.

Ing. Libor Šíma, ředitel ODO MHMP: Jsou tam 4 samostatné úkoly. Jedním z nich je apel na Policii ČR a Městskou policii hl. m. Prahy, aby se více věnovali kontrole. Zatím se dlouhodobě nedaří přesvědčit o tom, že např. pohozená koloběžka, je překážkou provozu na pozemních komunikacích. Dále jsme měli za úkol seznámit městské části s návrhem memoranda, které se týká sdílených jízdních kol. V materiálu do zastupitelstva jsou zapracovány i případné připomínky městských částí. Další body jsou návrh novely zákona a návrh novely prováděcí vyhlášky.

#### **Diskuse:**

Mgr. Mirovský: Chtěl bych připomenout, že se rozvíjí sdílené stání koloběžek a motorek přímo ve vozovce. Bylo by dobré provozovatelům koloběžek sdělit, že mají při ranním rozvozu koloběžek využívat více tato sdílená místa.

Ing. Scheinherr: Asi před dvěma roky se nám podařilo dokončit vizualizaci dopravního značení. Jsem rád, že značení využívají městské části.

Ing. Šíma: Lime a Uber, se chovají hodně predátorsky. Ale v západních zemích se chovají odlišně. Je zajímavé, že firma Bolt vstoupila také do podnikání s koloběžkami, ale využívají sdružená stání ve vozovkách.

#### **Bod 4: pokračování v diskuzi k tomuto bodu**

Ing. Borecký: Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. bude vlaky a ostatní systémy soutěžit tak, že bude chtít generálního dodavatele. Jako operátor nemáme zkušenosti s plně automatickým provozem. Pokud Vaše firma něco podobného chce provozovat v Praze, musíte přijít s tím, že systém je někde používán, funguje, je na něj zpracována analýza rizik a zabezpečuje zabránění vstupu do kolejíště. To, co jste popisoval je spíše detekce osob. Navíc špičkový interval garantuje pouze ta posuvná stěna.

Čermák: Já jsem chtěl zahájit debatu k těmto technologiím a zjistit, zdali je prostor k debatě.

Ing. Borecký: Domnívám se, že pro vás bude neefektivnější tuto záležitost řešit s hlavními dodavateli, kteří systémy poskytují. Např. my bychom Vám nemohli následně dělat oponenturu.

Ing. Scheinherr: Budeme soutěžit technologickou část zvlášť. Soutěž budeme připravovat cca až za 2 roky. Pokud půjdete za dodavateli a přesvědčíte je o vhodnosti technologie, mohou se dodavatelé s technologií přihlásit do soutěže.

Ing. Ladislav Urbánek, Dopravní ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s.: My jsme tuto technologii ověřovali ve stanici Dejvická cca půl roku. Hlavní prioritou je to, že chceme jezdit v intervalu 90 vteřin a ten nesmí být narušen. Jakýmikoliv kamerami či hlásičemi tento interval nazajistíte. Na stanici Dejvická, pokud něco spadlo do kolejiště, tak to vlak zastavilo.

Ing. Richter: Nyní nejsme schopni přijmout k tomuto bodu žádné usnesení. Dozorčí rada Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. byla o této problematice také informována?

Ing. Scheinherr: Ano, dozorčí rada Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. o tomto byla informovaná a vzala informace na vědomí.

#### **Bod 11: Různé**

Mgr. Mirovský: Chtěl bych poděkovat, že se podařila integrace Lítačky se sdílenými jízdními koly. Bylo by dobré, kdyby v souvislosti s tím byly provozovatelé informováni, že vznikají sdílené prostory pro jízdní kola a motorky. Můžeme hledat další lokality pro rozvoj tohoto systému.

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Proběhla změna vodorovného dopravního značení na mostu Barikádníků na vjezdu z centra. Opatření, tak jak jej navrhl projektant tunelu Blanka, průběžně vyhodnocujeme. Vzhledem k závažnosti jsem k tomuto přizval dopravní fakultu ČVUT a na příštím jednání výboru bychom rádi představili závěry.

Jednání Výboru pro dopravu ZHMP bylo ukončeno v 16:42 hod. a trvalo 97 minut.

---

**Ing. Pavel Richter**  
**předseda Výboru pro dopravu ZHMP**

**Ing. Jan Marek**  
**tajemník Výboru pro dopravu ZHMP**

**Ověřil:** Mgr. Jan Šimbera, místopředseda Výboru pro dopravu ZHMP

**Zapsal:** Ing. Jan Marek, tajemník Výboru pro dopravu ZHMP