



ZÁPIS z 12. jednání

Výboru pro dopravu ZHMP konaného dne 21. 1. 2020 v 15:00 hod.
Zasedací místnost č. 349, Nová radnice, Mariánské nám. 2, Praha 1

Přítomni: Ing. Pavel Richter, Mgr. Jan Šimbera, Václav Bělek, Ing. Lubomír Brož, Ing. Ladislav Kos, Mgr. Jiří Koubek, DiS., Viktor Mahrik, Mgr. Ondřej Mirovský, M.EM, Pavel Procházka, Ing. Alexandra Udženija, Ing. David Vodrážka, Ing. Jan Marek

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

Předseda Výboru pro dopravu ZHMP Ing. Pavel Richter přivítal nového člena výboru Mgr. Jana Šimberu, všechny přítomné a zahájil 12. jednání v 15:04 hod.

Na ověřovatele zápisu byl navržen Mgr. Jiří Koubek, DiS.

Hlasování: pro: 11 proti: 0 zdržel se: 0

Ověřovatelem zápisu byl zvolen Mgr. Jiří Koubek, DiS.

Schválení zápisu z 11. jednání Výboru pro dopravu ZHMP

Hlasování: pro: 10 proti: 0 zdržel se: 1

Zápis z 11. jednání Výboru pro dopravu ZHMP byl schválen.

Návrh programu jednání:

BOD	TISK	MATERIÁL	PŘEDKLÁDÁ	PŘÍZVANÍ
1.		Úvod		
2.	T-VD-0106	Roční inventura významných dopravních staveb - metro I.D		
3.	T-VD-0107	Roční inventura významných dopravních staveb - Městský okruh		
4.	T-VD-0108	Roční inventura významných dopravních staveb - Pražský okruh - stavby č. 511, 518 a 519		
5.	T-VD-0110	Roční inventura významných dopravních staveb - Železniční spojení Praha - Kladno s odbočkou na letiště		
6.	T-VD-0109	Roční inventura významných dopravních staveb - tramvajové tratě Dědina, Libuš, Slivenec		
7.	T-VD-0111	Pražské přívozy		

BOD	TISK	MATERIÁL	PŘEDKLÁDÁ	PŘIZVANÍ
8.	T-VD-0112	Podklady - Tisky Rady HMP		
9.	T-VD-0114	Z - 7989 Informace ke stavu přípravy a výstavby Metra I.D		
10.	T-VD-0113	Z - 7957 Informace o činnosti Výboru pro dopravu ZHMP za rok 2019		
11.		Různé		

Ing. Richter: Tisk Z 7967 o významných dopravních omezeních na hlavních komunikacích v Praze zařadíme do bodu různé.

Hlasování o programu jednání: pro: 11 proti: 0 zdržel se: 0

Program jednání byl schválen.

Bod 2: Roční inventura významných dopravních staveb - metro I. D

Ing. Richter: Obdobný materiál, který bude představen v tomto bodě, bude předložen do Zastupitelstva HMP jako informace Z – 7989 a tudíž jej máme zařazen i jako bod č. 9 dnešního programu.

Ing. Jiří Hrnčář, manažer projektu Metro I. D, Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.: Aktuálně byla dokončena SEIA. Budou zahájena veřejná projednání. Předpokládáme, že v druhé polovině roku bude vydána změna územního plánu. V rámci územního řízení jsme měli dvě žaloby a obě se nám podařilo vypořádat. Žaloby na územní rozhodnutí byly poté staženy. Požádali jsme o prodloužení platnosti UR, které nabylo platnosti 3. 12. 2019. Platné UR má prodloužené trvání o 5 let. U EIA jsme také požádali o prodloužení její platnosti. Zároveň jsme požádali o verifikaci EIA. V rámci stavebního povolení jsme dne 30. 12. 2019 požádali o zastavení stavebního řízení z roku 2016. Dne 3. 1. 2020 byla žádost o stavební povolení zastavena. Dne 30. 12. 2019 jsme podali žádost o stavební povolení varianty VI pro úsek Pankrác - Nové Dvory s přístupovými tunely z lokality Depo Písnice s automatickým provozem. Vydání stavebního povolení předpokládáme na konci července letošního roku. 13. 12. 2019 vešla v platnost změna zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách. Nyní můžeme mít automatické metro. Chystáme změnu dokumentace územního rozhodnutí a stavebního povolení na Nemocnici Krč a Nádraží Krč. Dohodli jsme se s vlastníky pozemků, ale je třeba změnit dokumentaci pro povrchové části. Dokumentaci pro provedení stavby na úsek Pankrác – Olbrachtova máme kompletně dokončenou včetně zapracování výtvarných soutěží. Nyní zpracováváme návazný úsek Olbrachtova – Nové Dvory. V loňském roce proběhly výtvarné soutěže na dvě stanice (Pankrác, Olbrachtova). Dále budeme vypisovat architektonickou soutěž na úsek Náměstí Bratří Synků. Pro geologický průzkum máme zajištěno 100 % pozemků a vlastníků. U úseku Olbrachtova – Nové Dvory se budou připravovat směny pozemků. V roce 2019 jsme utratili za Metro I. D 366 mil. Kč. Na rok 2020 počítáme, že utratíme 1,44 mld. Kč. V srpnu bychom chtěli zahájit výstavbu úseku Pankrác – Olbrachtova. Předpokládáme uvedení do provozu úsek Pankrác – Nové Dvory v prosinci 2027.

Diskuze:

Bílek: V oblasti Krče máme dohodu se SŽDC?

Ing. Hrnčář: Od SŽDC máme souhlas ke stavebnímu povolení a souhlas s technickým řešením. Nemáme však nalezenou právní formu směny/ výkupu u budovy, kterou vlastní SŽDC. My plánujeme budovu zbourat a vystavit novou. V polovině budovy by mohlo být SŽDC a v druhé polovině máme mít dispečink.

Ing. Libor Šíma, ředitel ODO MHMP: Zhruba před 5 lety Místopisná komise Rady HMP projednávala názvy ulic, ale bylo to přerušeno, protože nebylo územní rozhodnutí. Kdy plánujete předložit názvy, aby byly definitivně potvrzeny?

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Připravíme materiál pro projednání na Místopisnou komisi Rady HMP.

Ing. Udženija: Předpoklad finančních výdajů 1,44 mld. Kč je uvedena v rozpočtu? JUDr. Marvanová upozorňovala na nějaké nesrovnalosti v rámci geologických průzkumů. To vše je již vyřešeno? Je to vyřešeno tak, abyste mohli vstoupit na pozemky?

Ing. Scheinherr: V rozpočtu DPP je dostatek peněz, aby uhradil veškeré výdaje spojené s geologickým průzkumem.

Ing. Hrnčír: JUDr. Marvanová upozorňovala na dohody týkající se pozemků Nemocnice Krč a Nádraží Krč. Dohody se podařilo uzavřít. Závěry z dohod byly předloženy do Rady HMP. Problém je se skupinou vlastníků Gemini. V tomto místě dům neodkupujeme, ale chtěli bychom jeho podzemní část, kde je příprava na metro.

Mgr. Petra Rejchrtová, MČ Praha 4: Chtěla bych poděkovat panu Ing. Hrnčírovi za velkou vstřícnost při ochraně životního prostředí a za vstřícnost DPP při zvažování možnosti kácení dřevin.

Bod č. 3: Roční inventura významných dopravních staveb - Městský okruh

Bc. Ondřej Krutský, vedoucí oddělení, INV MHMP: Dostavba severovýchodní části Městského okruhu se skládá ze souboru staveb 0081, 0094 a Libeňská spojka 8313 (ve stopě ul. Zenklova). Ke konci roku 2018 se nám podařilo uzavřít tři smlouvy na vyhotovení dokumentace k územnímu řízení. Zadali jsme urbanisticko - dopravní studii dle nových požadavků. Veřejné představení studie proběhlo v září loňského roku. Následně byla studie schválena Radou HMP. Hlavní koncepcí je to, že v důsledku úpravy je cca 80 % této trasy Městského okruhu vedeno pod zemí. V původním návrhu to bylo 40 %. Je maximální snaha o propustnost pro pěší a cyklisty s důrazem na doplnění stávající sítě. Zahájili jsme sérii jednání na příslušných městských částech, na kterých budeme představovat tuto urbanisticko - dopravní studii. Již jsme byli na MČ Praha 15. Z urbanisticko - dopravní studie vyplývá, že budeme muset upravovat předměty plnění v již zadaných smlouvách. Nyní probíhá proces variace. V průběhu února předpokládáme, že projektanti budou moci pokračovat ve své práci. Připravujeme stanovení stavební uzávěry na stavby 0081 a 0094. Stavební uzávěra pro Libeňskou spojku nadále platí. Pro komunikaci V Holešovičkách hledáme alternativní řešení k zahloubenému provedení. Technická studie bude odevzdána v letos v únoru.

Diskuze:

Štěpán: Chybí mě finanční rozměr celé akce. Chtěl bych se zeptat, o kolik mld. Kč budou dražší např. ražené tunely pod Bílou skálou. Také mě zajímá, kolik bude stát úprava křižovatky Balabenka.

Bc. Krutský: V případě tunelu Bílá skála, Povltavská bylo původně navrženo jednotubusové řešení. Finanční navýšení v tomto případě nebude tak dramatické. Přesná čísla na úpravu křižovatky Balabenka nevím. Vzhledem k tomu, že neřešíme 40 % vedení pod zemí, ale 80 %, bude stavba dražší. Přesná čísla budeme vědět, až dle rozpracovanosti dokumentace k územnímu rozhodnutí.

Bc. Martin Jedlička, MČ Praha 8: Je již k dispozici studie k zahloubení komunikace V Holešovičkách? Jakým způsobem je stavba provázána s urbanisticko - dopravní studií?

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Studie se dopracovává a bude hotova během následujících týdnů. Měli jsme tam připomínky a bylo navýšeno i její plnění. Provázanost tam je.

Bod 4: Roční inventura významných dopravních staveb - Pražský okruh - stavby č. 511, 518 a 519

Ing. Marek Zděradíčka, ředitel sekce INF Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy: V úvodu bych rád sdělil, že 7. 2. 2020 proběhne společné jednání ke změně územního plánu č. 2440 na metro I. D. V současné době i zahajujeme práce na aktualizaci Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (dále ZUR), které v prosinci schválilo Zastupitelstvo HMP. V rámci přípravy Pražského okruhu je významná pracovní skupina ministerstev a HMP, která byla založena v roce 2016 a výrazně zlepšila komunikace mezi městem a státem. Město asistuje ŘSD ČR při zpracování podkladů pro EIA např. zpracováním dopravního modelu. Na konci roku 2018 byla zamítnuta druhá žaloba na koridor Pražského okruhu v ZUR. Středočeský kraj také aktualizoval Zásady územního rozvoje. Na tuto aktualizaci byla podána žaloba. Hl. m. Praha se přihlásilo jako účastník řízení. Na přelomu roku 2018 a 2019 bylo zpracováno odborné pracovní posouzení průchodnosti a alternativ Pražského okruhu. Hlavním závěrem bylo, že hl. m. Praha potvrdilo vedení Pražského okruhu v koridoru, který odpovídá ZUR. Koncem loňského roku probíhalo na stavbu č. 518 a 519 Pražského okruhu zjišťovací řízení procesu EIA. 18. 12. 2019 byly vydány Ministerstvem životního prostředí závěry zjišťovacího řízení k oběma stavbám. Procesy budou sloučeny do jednoho. Bylo řečeno, že dílčími úpravami lze trasu modifikovat. Je v jednání modifikace trasy u Čimické rokle a v okolí Suchdola. Na stavbu č. 520 Pražského okruhu nebyl proces EIA zahájen. Ministerstvo dopravy si u ŘSD ČR objednalo několik variant vedení trasy v rámci technicko – ekonomické studie. Středočeský kraj vyjádřil podporu zahlušené a tunelové variantě. Na stavbu č. 511 Pražského okruhu proběhlo územní řízení a opakované ústní jednání. Město jednalo s ŘSD ČR o možnosti dílčích úprav pro řešení prostupnosti pěší a cyklistické dopravy. Úpravy budou začleněny do dokumentace pro stavební povolení. Na Pražský okruh navazuje příprava Hostivařské spojky, která je investicí města. Na konci loňského roku proběhl výrobní výbor pro zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí.

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Podařilo se nám uzavřít memorandum, ve kterém jsme definovali, že tu část pozemků pod samotnou stavbou č. 511 bude vykupovat ŘSD ČR a to již před územním rozhodnutím. Pozemky pod zelenými pásy bude vykupovat město. Jsou už i vypracované geometrické oddělovací plány. Odhady cen budeme zasílat prvním majitelům.

Bod 5: Roční inventura významných dopravních staveb - Železniční spojení Praha - Kladno s odbočkou na letiště

Ing. Marek Zděradíčka, ředitel sekce INF Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy: Ministerstvem dopravy byla schválena aktualizace studie proveditelnosti. Ministerstvo potvrdilo, že bude sledovat variantu s tunelem mezi Hradčanskou a Veleslavínem. Přípravují se dokumentace pro stavební povolení na některé úseky. Očekává se, že dojde k vypsání DSP na úsek Praha Ruzyně - Kladno – Ostrovec. Jsou již vydaná dvě pravomocná územní rozhodnutí. Ve spolupráci se SŽDC se podařilo vypsát architektonickou soutěž na stanici Praha – Veleslavín. Rozhodnutím, že část trasy bude vedená v tunelu, musíme aktualizovat ZUR. V červnu by mělo dojít k zahájení provozu přes Negrelliho viadukt. Město respektive TSK hl. m. Prahy, a.s. zpracovává studii na okolí Negrelliho viaduktu.

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Požádal jsem politické vedení MČ Praha 6, aby na zastupitelstvu podpořili jižní tunelovou variantu.

Bod 6: Roční inventura významných dopravních staveb - tramvajové tratě Dědina, Libuš, Slivenec

Ing. Filip Jřík, Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.: Tramvajovou trať (dále TT) Barrandov – Holyně – Slivenec jsme rozdělili do tří etap. V krátké době chceme stavět nultou a první etapu. Máme vydané stavební povolení v právní moci na nultou etapu. Na první etapu jsme požádali o financování z OPD

2. V trase první a druhé etapy probíhá řešení majetkoprávních vztahů. Pro TT Modřany – Libuš běží stavební řízení na 1. etapu. V územní studii Libuš byla navržena změna způsobu ukončení tramvajové trati. Pro 1. etapu bychom v letošním roce chtěli dokončit majetkoprávní vypořádání. Na TT Divoká Šárka - Dědinská máme vydané územní rozhodnutí v právní moci. Podali jsme předběžnou žádost o spolufinancování z OPD 2. Probíhá intenzivní koordinace s INV MHMP na objektu parkovacího domu. V letošním roce chceme zajistit majetkoprávní vypořádání stavby. Na tramvajovou smyčku Zahradní město jsme podali předběžnou žádost o spolufinancování z OPD 2. Tramvajovou smyčku Depo Hostivař koordinujeme se stavbou městského okruhu a parkovacím domem. Máme vydané územní rozhodnutí. TT Václavské náměstí a TT Muzeum vytváříme propojení v tramvajové síti. V roce 2019 jsme zajistili projektanta a zahájili jsme projektové práce. V letošním roce bychom chtěli dopracovat technické řešení včetně inženýrských sítí. Na TT Kobylisy – Zdíby spolupracujeme s KSUS Středočeského kraje. Loni proběhla příprava dokumentace k EIA a zajištění projektanta stavby. V letošním roce bude probíhat EIA. Na TT Počernická probíhá aktualizace studie. Stavba je v územním plánu.

Diskuze:

Ing. Udženija: Tramvaje na Václavském náměstí budou mít možnost zahnout k hlavnímu nádraží?

Ing. Jiřík: Toto je předmětem změny územního plánu č. Z 2838. V rámci těchto dvou staveb tuto tramvajovou trať nestavíme. Probíhá změna územního plánu a byla k ní pořízena doprovodná studie. Má-li tam někdy TT být, tak my s ní již nyní musíme počítat.

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Abychom mohli na Václavské náměstí vrátit tramvaje, musí proběhnout změna územního plánu Z 2832. Projekt, ale musí dopředu počítat s TT přes Vrchlického sady, která není v územním plánu a nemění se změnou č. Z 2832. Proto je pořizována změna územního plánu Z 2838, která je předmětem jednání.

Ing. Udženija: Jsem příznivcem návratu TT na Václavské nám. Když se toto uskuteční, ulehčí to přetíženému úseku na IP Pavlova.

Ing. Brož: Na zesílení stropů stanice metra Hlavní nádraží se počítá? Kolik to bude stát?

Ing. Scheinherr: Se zesílením stopních desek jsme počítali. Projekt je odhadován cca na 750 mil. Kč.

Bílek: Kudy povede odbočka TT směrem k nádraží?

Ing. Scheinherr: Je to projednáváno v rámci změny Z 2838. Tramvaj je vedena Washingtonovou a za hlavním nádražím bude odbočovat dolů a napojí se na slepou část kolejí v Opletalově ulici.

Mgr. Koubek: Chtěl bych poděkovat panu Jiříkovi za tuto práci a také za formování dotčených samospráv.

Mgr. Petra Rejchrtová, MČ Praha 4: Je představa kdy TT na Nové dvory bude přibližně postavena?

Ing. Jiřík: Mohu se domnívat, že se stavbou metra se tato TT může stihnout.

Ing. Scheinherr: Ano, takto s tím uvažujeme. TT nevyžaduje změnu územního plánu a majetkoprávní vypořádání.

Ing. Zděradička: Cca v únoru budete mít na jednání Zastupitelstva HMP rozhodnutí o výběru varianty TT okolo Hlavního nádraží. Dále bude následovat veřejné projednání a schválení změny územního plánu.

Ing. Richter: Když změnu bude projednávat Zastupitelstvo HMP, bude vhodné, abychom to podrobně

projednali na výboru.

Ing. Scheinherr: Projednávat se to bude na Výboru pro územní rozvoj, územní plán a památkovou péči ZHMP.

Bílek: Bude na magistrále nějaká úprava SSZ? Zejména s ohledem, že tam tramvaj bude projíždět na dvou místech.

Ing. Jířík: SSZ na obou větvích magistrály jsou společně provázané. Kvůli tramvaji se signální cykly významně měnit nebudou.

Bouda: K tomu trasování tramvají by bylo vhodné si přizvat nějakého odborníka z praxe.

Bod 7: Pražské přívozy

Ing. Petr Tomčík et Ing., ředitel ROPID: V současné době máme 8 přívozů. P1 a P2 jsou stěžejní přívozy s celoročním provozem. Na přívozu P2 je nasazena větší loď s ohledem na exponované místo a velký zájem cestujících. P3 má sezónní provoz. U vedení přívozů P4 a P5 proběhla diskuze, jak je trasovat. Nyní přímo nepropojujeme náplavky. Provozní koncept to umožňuje s jednou lodí s možností doplňkové plavby. P6 má sezónní provoz. P7 byl zpuštěn v roce 2015 a má sezónní provoz. P8 je dočasné řešení v místě Trojské lávky. Jednotlivé přívozy provozují celkem tři firmy. Společnost Pražské Benátky s.r.o měla smlouvu do konce loňského roku. V rámci institutu alternativní nabídky se uskutečnilo na MHMP jednání s dopravcem. Byl upraven provozní koncept a snížení celkové ceny. Na přívozy P1, P2, P4, P5, a P6 jsme uzavřeli novou smlouvu na 5 let za náklady cca 10,5 mil. Kč. Smlouva je uvedena v registru smluv. Na všechny přívozy do roku 2025 plánujeme zrealizovat soutěže a výběrová řízení. Musíme však nejprve vyřešit problémy s pronájmem břehů a kotvišť. ROPID sám nemůže soutěžit, proto přes Odbor dopravy MHMP musíme vysoutěžit administrátora, který bude následně řešit samotnou soutěž.

Mgr. Koubek: Na minulém jednání Výboru pro dopravu MHMP jsem položil nějaké dotazy k soutěžím na přívozy. Že bude uzavřena smlouva do konce prosince loňského roku, to nezaznělo. Na přívoze P5 mně úplně nesedí výkon jízdy. Jak často jezdil tento přívoz v roce 2019 a v roce 2018?

Ing. Tomáš Prousek: Byl zde základní interval 30 min. V případě 15min. intervalu přívoz byl zajišťován dvěma loděmi. 15min interval nebyl v celém rozsahu, ale pouze v zatíženém období. Rok 2018 byl výjimečný tím, že plnil funkci náhradní dopravy za přerušený provoz na lávkách železničního mostu. A byl i v upravené trase zkrácen, tak aby měl 10min. intervaly ve špičkách.

Mgr. Koubek: Alternativní nabídka byla na jaký výkon na přívozu P5?

Ing. Tomčík: Alternativní nabídka byla podána na provozní koncept na P4, P5 na jednu loď.

Mgr. Koubek: Mám informace, že alternativní nabídka byla spočítána podle intervalu zřejmě z roku 2016. A součet alternativních nabídek, které jste obdržel, byl 10,3 mil. Kč. Nyní máte vysoutěženo přibližně v úrovni alternativní nabídky. Prosím o předložení alternativní nabídky.

Ing. Tomčík: Pokud máte jiné informace, můžeme se sejit a můžeme vám představit finanční modely.

Mgr. Koubek: Proč nebudeme soutěžit P3 nyní?

Ing. Tomčík: Odbor dopravy MHMP musí vysoutěžit administrátora soutěže (cca 6 až 7 měsíců). A až bude vysoutěžen, můžeme s ním zahájit kroky k soutěži.

Ing. Libor Šíma, ředitel ODO MHMP: Rada HMP mě musí zmocnit, abych mohl vyhlásit soutěž na administrátora. Pokud Rada HMP usoudí, že mohu oslovit napřímo, doba přípravy se výrazně zkrátí. Pokud Rada HMP mně uloží, že musím soutěžit administrátora, doba přípravy se výrazně prodlouží.

Ing. Richter: Poprosil bych, abyste si udělali schůzku a danou problematiku si vyjasnili.

Bod 8: Podklady - Tisky Rady HMP

Ing. Richter: V podkladech máte seznam materiálů, které náměstek projednával na Radě HMP.

Bod 9: Z - 7989 Informace ke stavu přípravy a výstavby Metra I. D

Ing. Richter: Informace jsme probírali již v bodě č. 2. Tento informační tisk bude předložen na jednání Zastupitelstva HMP.

Bod 10: Z - 7957 Informace o činnosti Výboru pro dopravu ZHMP za rok 2019

Ing. Richter: Jedná se o informaci o činnosti našeho výboru a bude předložena do Zastupitelstva HMP.

Bod 11: Různé

Ing. Richter: Do tohoto bodu jsem zařadil materiál (Z 7967 informace o významných dopravních omezeních na hlavních komunikacích v Praze), který bude také jako informace předložen na jednání Zastupitelstva HMP.

Bílek: Chtěl bych připomenout, že na minulém jednání jsem vnesl návrh, zda by mohl na jednání být zařazen bod P+R Zličín včetně jeho možných variant. Bude toto zařazeno?

Ing. Richter: Na toto jednání jsme chtěli zařadit rekapitulační informace o velmi důležitých dopravních stavbách. Téma zařadíme na další jednání.

Ing. Brož: Mám dotaz týkající se Radlické radiály. Měla být zadána studie na zlepšení Radlické radiály.

Ing. Richter: V Radě HMP byl schválen tisk, který dal pokyn INV MHMP k tomu, aby mohl zafinancovat studii.

Jednání Výboru pro dopravu ZHMP bylo ukončeno v 17:10 hod. a trvalo 126 minut.

Ing. Pavel Richter
předseda Výboru pro dopravu ZHMP

Ing. Jan Marek
tajemník Výboru pro dopravu ZHMP

Ověřil: Mgr. Jiří Koubek, DiS., člen Výboru pro dopravu ZHMP
Zapsal: Ing. Jan Marek, tajemník Výboru pro dopravu ZHMP