



## ZÁPIS z 15. jednání

**Výboru pro dopravu a evropské fondy ZHMP konaného dne 21. 4. 2016 v 15:00 hod.**

Zasedací místnost Magistrátu hl. m. Prahy č. 349, Nová radnice, Mariánské nám. 2, Praha 1

**Přítomni:** Ing. Jarmila Bendová, Mgr. Ondřej Mirovský, M.EM, Ing. Michal Hašek, Mgr. Petra Kolínská, Petr Šimůnek, Ing. Jan Marek

**Omluveni:** Mgr. Petr Bříza, Filip Humplík, Ing. Karel Březina, Ing. Marek Doležal

**Jednání řídila:** Ing. Jarmila Bendová, předsedkyně Výboru pro dopravu a evropské fondy ZHMP

Předsedkyně výboru Ing. Jarmila Bendová přivítala přítomné a zahájila jednání výboru v 15.15 hod. i přesto, že nyní není jednání usnášeníschopné, začneme bodem č. 3. Program a ostatní administrativní body schválíme později.

### **Bod 3:** Aktuální informace ke stavu Libeňského mostu

Ing. Jan Zemánek, TSK hl. m. Prahy: Nyní bych vám sdělil novinky o průběžné diagnostice mostu. Inundační most X 656 je jednoobloukový tříkloubový most. Technologicky je obdobný mostu, který je přes řeku. Z mostu jsme mechanicky odebrali vzorky, ze kterých jsme zkoumali pevnost betonu, modul pružnosti, objemovou hmotnost a nasákavost. To jsou základní kvalitativní informace o materiálu, který potřebujeme do dalších výpočtů. Vzorky jsme odebírali na celou výšku klenby. Beton jsme roztřídili na tři skupiny: beton nezměřitelný, beton porézni a kompaktní beton. Z výsledků vyplývá, že celkovou kvalitu betonu snižuje nekázeň při pokládce betonu a jeho vibrování. Dále jsme provedli kamerové zkoušky odpadu. Odpady jsou čisté. Celý most jsme naskenovali, takže známe jeho přesné rozměry. Prováděli jsme i dynamickou zkoušku např. svislým a vodorovným vibrováním. Prováděli jsme i statickou zkoušku. Používali jsme náklonoměry, které následně použijeme při zkoumání hlavního mostu přes řeku. Vytvořili jsme matematický model konstrukce mostu. Tento model budeme dále zkoumat a zatěžovat až do maximální pevnosti. U mostu přes řeku (V09) jsme provedli podvodní průzkum. Provádíme teplotní měření v 96 bodech. Dále jsme provedli naskenování jednoho z pilířů. Čeká nás vyhodnocení průzkumů a výpočet stability.

### **Diskuze:**

Marek Bělou, Auto\*Mat: Jaká je alespoň předběžná únosnost mostu dle 3D modelů?

Ing. Zemánek: Nyní máme výsledek, že betony mostu jsou nehomogenní. Po vyhodnocení v polovině května budeme vědět více. Chtěl bych říci, že zatím zkoušky provádíme na inundačním mostě. Most přes řeku budeme zkoumat později.

### **Bod 2:** Návrh na změnu tramvajové dopravy

nám. Petr Dolínek: Rád bych zmínil, v jaké fázi přípravy se nacházíme. Návrhy změn byly před 14 dni představeny veřejnosti. Požádali jsme městské části o připomínkování. Setkání s městskými částmi proběhne zítra od 9.30 hodin. To, co zde bude řečeno, bude průběžná informace a na příštím jednání se k této problematice bude potřeba vrátit.

Ing. Martin Šubrt: náměstek ředitele ROPID pro městskou dopravu a marketing: Zítra proběhne jednání s městskými částmi. Veškeré informace k této problematice jsou uveřejněny na našich webových stránkách. Příprava změn vychází z usnesení Rady HMP z 27. 10. 2015. V listopadu loňského roku jsme oslovili městské části, které nám zaslaly zhruba 220 podnětů k autobusové dopravě a zhruba 30 podnětů k tramvajové dopravě. Následně jsme začali tyto podněty vyhodnocovat a s některými městskými částmi ještě upřesňovat. Na počátku letošního roku jsme připravili zhruba na 80 tramvajových zastávkách anketu pro cestující. Na těchto místech jsme se snažili ověřit si zaslání podněty. Během února nám přišlo zhruba 2 000 podnětů od cestující veřejnosti. Na základě informací jsme začali připravovat tři návrhy, které byly zveřejněny před 14 dni na našich webových stránkách. Návrhy nejsou ještě finální, ale pomáhají nám v diskuzi s městskými částmi a ukazují provázanost dopravy. Modré úpravy – je zde minimalizován počet zásahů do celkové sítě. Návrh příležitostí (oranžový) zahrnuje více požadavků a více zásahů do sítě. Zároveň však některé požadavky městských částí jsou vůči sobě v kolizi. Třetí návrh (vídeňský) předkládáme spíše jako doplňkový návrh. Zítra představíme návrhy městským částem a předpokládáme, že vznikne širší diskuze i mezi městskými částmi, neboť některé jejich požadavky jsou vzájemně v kolizi. Zhruba do měsíce bychom pak měli připravit kompromisní návrh a byli bychom rádi, kdyby v průběhu června byl návrh schválen Radou HMP.

#### **Diskuze:**

občan: Měla by být preferována varianta zjednodušení linkového vedení.

Ing. Šubrt: Z průzkumů vyplynulo, že řada úseků je zásadně přetížena (např. Ječná, Seifertova, Vltavská - Letná, víkendové spoje na linkách č. 5 a 8). Některé úseky jsou naopak nevytížené (např. koncové úseky mezi Červeným vrchem a Divokou Šárkou, mezi Hradčanskou a sídlištěm Petřiny, oblast za nádražím Vysočany, vložené spoje linky 22 z Nádraží Strašnice do Hostivaře, spoj č. 3 mezi Nádražím Braník a Palackého náměstím).

Ing. Jan Zeman, CSc., zastupitel MČ Praha 13: Návrh má podivnou věc, že linka mění číslo za jízdy.

Ing. Šubrt: Změnu čísel linek na Ortenově náměstí nepreferujeme. Základním úkolem pro nás bylo dodržet současné náklady na tramvajový provoz. Pokud máme někde uspořít, tak úspory chceme věnovat na posílení provozu v centrálních přetížených úsecích.

Mgr. Kolínská: Chtěla bych poděkovat ROPIDu za přípravu podkladů a procesu. Na území MČ Praha 6 se budou zavádět zóny placeného stání. Předpokládám, že lidé budou více využívat MHD.

Mgr. Mirovský: V rámci dlouhodobé snahy hl. m. Prahy dostat lidi z aut do MHD by bylo vhodné drobně navýšit rozpočet.

občan: Jsou na webu ROPID uveřejněny jednotlivé parametry linek (interval, kapacita)? Má ROPID k dispozici výsledky přepravního průzkumu např. ve věci pohybu přes křižovatky?

Ing. Šubrt: Součástí návrhu jsou i parametry jednotlivých linek včetně intervalů a vozidel. Současně jsou tam odkazy na celosíťový průzkum (zatížení jednotlivých úseků). Celosíťový průzkum neposkytuje informace o směrovosti cestujících. Proto jsme letos poprvé využili i model hromadné dopravy, který má TSK hl. m. Prahy. Velmi důsledně do něj TSK hl. m. Prahy doplňuje výsledky průzkumů autobusové a tramvajové dopravy. TSK hl. m. Prahy také vede matice přepravních vztahů, které vychází ze sčítání lidu.

Ing. Jan Zeman, CSc., zastupitel MČ Praha 13: Zajímáte se o přepravní toky po železnici?

Ing. Šubrt: Ano, v modelu jsou zohledněny i přepravní toky po železnici.

Ing. Bendová: Nyní požádám kolegy, abychom se vrátili k administrativním záležitostem výboru.

### Program jednání:

<i>Bod</i>	<i>Věc</i>
1.	Úvod
2.	Návrh na změnu tramvajové dopravy
3.	Aktuální informace ke stavu Libeňského mostu
4.	Výsledky kontrol společnosti UBER
5.	Body k informaci - Tisk R 21118
6.	Různé

**Hlasování o programu:** pro: 5      proti: 0      zdržel se: 0

Program dnešního jednání byl schválen.

Na ověřovatele dnešního zápisu byl navržen Ing. Michal Hašek.

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

Ověřovatelem dnešního zápisu byl zvolen Ing. Michal Hašek.

### **Bod 4:** Výsledky kontrol společnosti UBER

Ing. Jiří Bureš, vedoucí oddělení taxislužby: Chtěl bych zdůraznit, že oddělení taxislužby ODA MHMP taxislužbu neprovozuje, neřídí a ani nereguluje. Naše oddělení vykonává v přenesené působnosti státní odborný dozor v přepravě osob uskutečňovaných vozidly s obsaditelností do 9 osob včetně řidiče. Při kontrolách jsme narazili na provozovatele a řidiče, kteří svoje služby poskytují s využitím mobilní aplikace UBER. Tato společnost však není dopravcem a je pouze jakýmsi zprostředkovatelem, tudíž se na něj zákon o silniční dopravě nevztahuje. Pokud provádíme kontrolu, kontrolujeme dopravce, který tu aplikaci využil. Do současné doby bylo provedeno celkem 7 jízd prostřednictvím aplikace UBERblack a 10 jízd prostřednictvím aplikace UBERpop. Ve všech 17 případech bylo zjištěno porušení zákona o silniční dopravě a porušení zákona o cenách. Celkem v 5 případech došlo i k předražení jízdného. Se zástupci společnosti UBER proběhlo několik jednání na nejrůznějších úrovních vedení města a Magistrátu hlavního města Prahy. Na těchto jednáních byly diskutovány rozdílné postoje ke způsobu vykonávání přeprav osob zprostředkovaných mobilními aplikacemi společnosti UBER, bez nějakého výsledku. Přes všechna dosavadní jednání společnost UBER provozuje svoje aplikace dál v souladu se svým výkladem zákonů, navíc brání dopravnímu úřadu hl. m. Prahy ve výkonu státního odborného dozoru tím, že po každé doposud provedené přepravě byla platební karta, která je pro objednání přepravy prostřednictvím mobilní aplikace UBER naprosto nezbytná, pro další použití zablokována.

### **Diskuze:**

Mgr. Mirovský: Je záměrem hl. m. Prahy zakázat UBER, anebo jednat o vytvoření prostoru, aby se spolujízda legalizovala?

Ing. Bureš: Na tuto otázku nemůžu odpovědět, protože je v kompetenci vedení města např. i Vás zastupitelů. Pouze mohu sdělit, že dopravce se nyní dopouští porušení zákona. Nyní je společnost UBER jedním ze způsobů pro objednání přepravy.

Mgr. Mirovský: Potíží systému je to, že drtivá většina řidičů toto dělá jako přivýdělek a jako vedlejší práci.

Ing. Bureš: Spolujízda existuje, ale není nikde řádně definována. Pokud náš nadřízený orgán, kterým je Ministerstvo dopravy ČR sdělí, že se jedná o klasickou taxislužbu, tak se tím budeme řídit.

Ing. Hašek: Pamatuji si stopování, což je vlastně obdoba spolujízdy. U té byla vždy nevýhoda, že jsem nevěděl, co mě veze za řidiče. Řidiči taxislužby či smluvní přepravy musí splnit nějaké podmínky.

Ing. Bureš: Každý, kdo chce provozovat taxislužbu, musí ze zákona požádat o průkaz řidiče taxislužby. Aby jej dostal, musí být tzv. spolehlivý, což definuje § 9 odstavec 3 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Pokud postupujete přes aplikaci UBER, přijede vám řidič a znáte jen jeho jméno a celkovou cenu.

občan: Aplikaci jsem mnohokrát využil a je to mezinárodní společnost. Nevím, co řidiči musí dokládat, když chtějí jezdit pro tuto společnost, ale divil bych se, kdyby se společnost UBER nezajímala o minulost potencionálních řidičů. Navíc v aplikaci funguje hodnocení řidičů zákazníky. Je velkou výhodou, že zákazník dopředu zná cenu za službu.

Ing. Bendová: Děkuji za informace. V termínu 19. 5. 2016 se pravděpodobně uskuteční výjezdní zasedání výboru.

Jednání Výboru pro dopravu a evropské fondy ZHMP bylo ukončeno v 16:25 hodin a trvalo 70 minut.

---

**Ing. Jarmila Bendová**  
**předsedkyně Výboru pro dopravu a evropské fondy ZHMP**

**Ing. Jan Marek**  
**tajemník Výboru pro dopravu a evropské fondy ZHMP**

**Ověřil:** Ing. Michal Hašek, člen Výboru pro dopravu a evropské fondy ZHMP

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