

Zápis

ze společného jednání Výboru pro dopravu Zastupitelstva hl.m. Prahy a Výboru pro územní rozvoj Zastupitelstva hl.m. Prahy konaného 30.10. 2012 v místnosti č. 349, 3. patro, Mariánské nám. 2.

Přítomni za Výbor pro dopravu: Ing. Jiří Nouza, Ing. Věra Šturmová, Ing. Jiří Pařízek, Radek Lohynský, Ing. Jan Heroudek

Omluveni za Výbor pro dopravu: Petr Hána, Aleksandra Udženija, Ing. Karel Březina, Petr Šimůnek, JUDr. Ing. Miloslav Ludvík, MBA

Přítomni za Výbor pro územní rozvoj: Ing. Vladimír Schmalz, Josef Nosek, JUDr. Helena Chudomelová, Ing. Jitka Cvetlerová

Omluveni za Výbor pro územní rozvoj: Pavel Hurda, Dr. Ing. Milan Urban, Ing. Milan Effenberk Růžička, Ing. Mgr. Miroslav Poche, Bc. František Adámek, Petr Šimůnek

V 15.30 hod. přítomné přivítali a 1. společné jednání Výboru pro dopravu ZHMP a Výboru pro územní rozvoj ZHMP zahájili předsedové obou výborů Ing. Schmalz a Ing. Nouza.

Program dnešního jednání:

1. Možnosti rozvoje sítě tramvajové dopravy v Praze
2. Různé

Ing. Schmalz: Dnešní jednání by mělo sloužit k výměně informací a budou se opakovat pravidelně. Pro jednání je vyhrazen prostor do 17.30 hod. V prezentaci existuje seznam 13 předpokládaných tras o kterých by se mělo diskutovat. Seznam je pouze numerický a nevyjadřuje žádnou prioritu zmíněných tramvajových tras.

Bod 1: Možnosti rozvoje sítě tramvajové dopravy v Praze

Ing. Zděradička, URM: Materiál byl zaslán v předstihu zastupitelům hl.m. Prahy a představuje průřezový názor URM, ROPIDu a Dopravního podniku hl.m. Prahy, a.s. o rozvoji tramvajové dopravy ve městě. Počátek dokumentu lze datovat od roku 2007, kdy vznikl programový dokument Praha kolejová, ke kterému tehdy proběhly i odborné workshopy. Výsledkem je definice rozvoje sítě veřejné dopravy, která se stala východiskem ke zpracování nového územního plánu. Jelikož pořizování nového územního plánu bylo zrušeno, byli jsme osloveni předsedy Výboru pro územní rozvoj ZHMP a Výboru pro dopravu ZHMP, abychom sestavili rámcový dokument, ze kterého by bylo vidět, že ta či ona změna územního plánu má logiku a vychází z uceleného materiálu. Materiál slouží jako podklad k diskuzi o prioritách staveb, ale i pro stanovení územní ochrany.

1. Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská

Délka tratě je 2,1 km a je v souladu s územním plánem. Existují další varianty rozvoje směrem do oblasti starého letiště nebo k budoucí železniční stanici nádraží Ruzyně. Trať byla prověřována podrobnou technickou studií, která již může být podkladem pro dokumentaci k územnímu rozhodnutí. Hlavním přínosem je náhrada autobusové dopravy a zkvalitnění dopravní obsluhy sídlištního celku.

2. Tramvajová trať Nádraží Podbaba – Suchdol

Tramvajová trať se prověřuje od roku 2004 a byla zanesena i do konceptu územního plánu. V průběhu projednávání došlo k vyhlášení Natury 2000 v oblasti sedleckých skal a proto není zatím stopa tramvajové tratě stabilizována.

Diskuse:

Ing. Štěpán zastupitel HMP: Byly zvažovány nějaké další varianty trasy? Kde je přesně neprůchodný úsek? Nepomohl by nový most?

Ing. Zděradička: Máme k dispozici celkem 22 variant, které byly prověřovány. Bohužel téměř u každé z variant je nějaký zásadní problém. V městské části Praha – Suchdol probíhá evropský program jehož součástí je prověřování možnosti dopravní obsluhy Suchdola tramvajovou tratí. Neprůchodný úsek je v místě, kde tramvajová trať přechází přes železnici a stoupá na náhorní plošinu Sedlce. Varianta mostu byla také zvažována, ale byla by velmi náročná z hlediska investičních nákladů.

Ing. Hejl, starosta MČ Praha - Suchdol: Rád bych všechny pozval v pondělí 5.11. od 14. hodin na fakultu životního prostředí České zemědělské univerzity, kde bude probíhat vernisáž dopravních projektů.

3. Tramvajová trať Zlíchov – Dvorce (Dvorecký most)

Jedná se o tramvajovou trať na novém Dvoreckém mostě. Trať je v územním plánu, ale ve stopě jižněji. Zásadní význam tratě je v provázání tramvajové dopravy na obou březích Vltavy.

Diskuse:

Ing. Nouza: Je to smysluplný projekt i bez tratě v Jeremenkově ulici?

Ing. Zděradička: Z hlediska provázání tramvajové dopravy je to zajímavý projekt, který by bylo vhodné realizovat i samostatně.

JUDr. Chudomelová, radní HMP: Je projekt kapacitně smysluplný, když v této lokalitě existuje přívoz s celoročním provozem? V lokalitě nyní existuje odpočinková zóna např. Žluté lázně, loděnice, veslařský ostrov apod.

Ing. Zděradička: Ověřovací studie prověřovala dvě polohy mostu a dále byla doporučena tato varianta. Z hlediska provozu a provázanosti tramvajové dopravy je tato trasa velmi přínosná.

Ing. Šurovský, technický ředitel Dopravní podnik hl.m. Prahy, a.s.: Z hlediska provozování tramvajové dopravy je potřebná určitá variabilita systému a trať podporujeme.

Procházka, pověřený řízením ROPIDu: Tramvajová trať má i velký význam pro napojení modřanského sídliště na metro B (např. stanice Smíchovské nádraží), čímž by byla nahrazena stávající autobusová doprava.

Mgr. Kotvová, zastupitelka MČ Praha 4: Chtěla bych se ujistit zda na mostě je uvažováno pouze s tramvajovou dopravou a popřípadě s peší dopravou s vyloučením individuální automobilové dopravy, kterou zde považujeme za nežádoucí.

Ing. Zděradíčka: Prověřovali se různé varianty a dávali jsme spolu s ROPIDem a Dopravním podnikem hl.m. Prahy společné doporučení na přípravu mostu s vyloučením individuální automobilové dopravy s tím, že na mostě doporučujeme vytvořit prostor pro poježdění autobusy MHD, pěší a cyklistickou dopravu.

Ing. arch.Vondrášek, místostarosta MČ Praha 2: Máme opačný názor. MČ Praha 2 potřebuje na tomto mostě i prostor pro individuální automobilovou dopravu.

Růžička, vedoucí odboru OPD, MČ Praha 5: Také podporujeme variantu mostu s individuální automobilovou dopravou, neboť teprve pak půjde dopravně zklidnit centrum města.

Ing. Šenarová, o.s. Za naši budoucnost: Mělo by se definovat centrum Prahy. Patří do centra Prahy i Povltaví a ulice V Holešovičkách? Domníváme se, že problematika se řeší salámovou metodou.

Ing. Schmalz: Toto jednání je diskuzní fórum, žádné závěry se zde přijímat nebudou.

4. Tramvajová trať Václavské náměstí

Tramvajová trať výrazně zlepšit vlastní dopravní dostupnost v centrální části města. Dále výrazně zlepšit i funkce z hlediska organizace provozu a řešení mimořádných situací v tramvajové dopravě v centrální části.

Diskuse:

Ing. Štěpán, zastupitel HMP: Proč nebyla trať dovedena do Opletalovi ulice?

Ing. Zděradíčka: Toto tramvajové propojení je uvedeno v dalších sledovaných záměrech a to ve dvou variantách.

5. Tramvajová trať Na Florenci

Jedná se o obnovu tramvajové trati v ulici Na Florenci, avšak nejedná se o smyčku. Tramvajová trať by umožnila zlepšit manipulační možnosti tramvajové dopravy v centru města. Akci by bylo nutné koordinovat i s ostatními aktivitami v území.

Diskuse:

Ing. arch.Vondrášek, místostarosta MČ Praha 2: Chtěl bych se zeptat jestli to není zbytečná investice.

Procházka, pověřený řízením ROPIDu: Manipulační prostory pro tramvajovou dopravu z centra města jsou velmi omezené a proto bychom přivítali tuto manipulační trať. Další manipulační smyčka, která umožňuje obracení tramvají je až na Výstavišti respektive na Špejcharu, což je velmi daleko a zbytečně to přináší problémy při operativním řízení dopravy.

Ing. Šurovský, technický ředitel Dopravní podnik hl.m. Prahy, a.s.: Registrujeme záměr opravy Hlávčova mostu a zároveň registrujeme výstavbu kolektoru v Revoluční ulici a je pravděpodobné, že tyto akce se sejdou ve stejném období. Další manipulační prostor by byl až na Palmovce.

Ing. Schmalz: Těžko zde můžeme hovořit o tramvajové trati, když většina argumentů je opřena o technickou potřebu.

náměstek primátora Nosek: Dlouhodobě prosazují tramvajové propojení s Pernerovou ulicí respektive připojení Karlína. Dle mých informací trať Na Florenci jako manipulační bude potřeba ve střednědobém horizontu.

6. Tramvajová trať Kobyličky – Bohnice

Tramvajová trať v územním plánu existuje a je klíčovou součástí cílového propojení MČ Praha 6 a MČ Praha 8 tzv. severní tramvajové tangenty. Avšak registrujeme prostorové problémy při průchodu kobyličským náměstím. Přínosem je i redukce automobilové dopravy.

Diskuse:

náměstek primátora Nosek: Tramvajová trať do Bohnic je dlouhodobě diskutované téma a rozhodně by byla přínosem.

Masare, o.s. Auto*Mat: Nezaznamenal jsem širší diskuzi s občany o případném vedení tramvajové tratě.

náměstek primátora Nosek: Přibližně před povodněmi bylo prováděno malé referendum. Lidé bydlící v blízkosti případné tramvajové tratě vyslovovali nesouhlas a zbytek Bohnic vyslovoval souhlas.

7. Tramvajová trať Na Veselí – Pankrác – Budějovická

Tramvajová trať by měla netradiční ukončení s využitím obousměrných vozů. Přínosem by bylo zkvalitnění dopravní obsluhy území Pankráce.

8. Tramvajová trať Budějovická – Dvorce

Tramvajová trať je součástí jižní tramvajové tangenty a patří mezi nejvýznamnější z celého seznamu. V přepravních vztazích napomáhá v odlehčení přestupům v centrální části města. O této trati bylo uvažováno už i tehdy, když se projednával platný územní plán. Pořídili jsme podkladovou studii.

Diskuse:

Mgr. Kotvová, zastupitelka MČ Praha 4: Chtěla bych se zeptat v jakém stadiu přípravy jsou technické dokumentace a to zejména z hlediska úzkého uličního profilu a nevyhovujícího geologického podloží. Jeremenkovou ulicí prochází středový pás zeleně a chtěla jsem se zeptat, zdali je zvažován tichý provoz tramvají.

Ing. Zděradíčka: Studie byla zadávána, tak aby se tramvajová trať co nejvíce přizpůsobila uličnímu prostoru a předali jsme jí i vedení městské části. Pokud budete mít zájem můžete se u nás se studií seznámit popřípadě Vám k ní zajistíme výklad.

Ing. Schmalz: Pan starosta MČ Praha 4 Ing. Horálek má tuto studii k dispozici.

Ing. Šurovský, technický ředitel Dopravní podnik hl.m. Prahy, a.s.: U této tratě nespátřuji žádný zásadní problém s geologií podloží.

Jiřík, DIPRO s.r.o.: V roce 2007 jsme zpracovávali dokumentaci a potvrzují, že s geologií a únosností pláně v tomto úseku není žádný závažný problém.

9. Tramvajová trať Chodovská – Spořilov – Opatov – Háje

Jedná se o první etapu možné východní tramvajové tangenty s cílem zlepšit dopravní obsluhu jižního města a navázat na stávající tramvajovou dopravu, přičemž by se výrazně zkvalitnila obsluha terminálu na Opatově.

Diskuse:

Ing. Pařízek, zastupitel HMP: Po přivedení tramvaje na Háje se nabízí pokračovat dále až do Hostivaře. Bude se toto prodloužení připravovat?

Ing. Zděradíčka: Tato možnost byla diskutována. Některé městské části se záměrem nesouhlasí, avšak dohodli jsme se, že v rámci projednávání konceptu územního plánu by měla být vytvořena na prodloužení tramvajové trati územní rezerva.

JUDr. Hromasová, starostka MČ Praha - Petrovice: Z naší strany byly zvažovány dvě varianty. Jedna varianta byla, že by tramvajová trať byla vedla intravilánem podél stávající trasy autobusové linky. Druhá varianta byla, že by tramvajová trať byla vedena podél ulice Hornoměcholupské.

10. Tramvajová trať Depo Hostivař

Záměrem je přiblížení tramvajové trati ke koncové stanici metra Depo Hostivař.

11. Tramvajová trať Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec

Trať je v podstatě vedená na zelené louce a je páteří a současně podmínkou pro rozvoj území.

12. Tramvajová trať sídliště Modřany - Libuš

Jedná se o pokračování ze stávající smyčky v Modřanech k budoucí stanici metra D v Libuši. Trať by přispěla k systémové vazbě a zlepšení místních dopravních vazeb.

Diskuse:

Ing. Fremr, místostarosta MČ Praha 12: Trať by výrazně zlepšila dostupnost místního městského centra. Rádi bychom, aby byla zrušena podmíněnost s výstavbou metra D, protože nevíme, kdy bude metro D postaveno.

Ing. Zděradíčka: Z hlediska územního plánu není žádná procesní vazba na metro. Avšak význam tramvajové trati vzroste s výstavbou metra D.

Ing. arch. Kabelová, starostka MČ Praha - Kunratice: V Kunraticích potřebujeme alternativu k přetížené Vídeňské.

Ing. Zděradíčka: Tato tramvajová trať nebyla nikdy vnímána jako náhrada za trasu metra D.

náměstek primátora Nosek: I v příštím roce budeme pokračovat v přípravě projektové dokumentace metra trasy D. Realizace je však závislá na finančních prostředcích.

Ing. Nouza: Na posledním jednání Výboru pro dopravu ZHMP byla trasa metra D projednána ve variantních řešeních.

Ing. Macháček, místostarosta MČ Praha - Libuš: V materiálu je uvedeno, že stavba je podmíněna výstavbou trasy metra D. Byli bychom rádi, kdyby to tak nebylo, což je i společný názor ostatních dotčených městských částí (MČ Praha - Libuš, MČ Praha 12, MČ Praha - Kunratice). Domnívám se, že navržené termíny realizací staveb se budou oddalovat.

Ing. Zděradíčka: Uvedené termíny vycházejí ze stavu přípravy investic a původní rozvahy časové realizovatelnosti. Termíny se budou i měnit v závislosti na volných finančních prostředcích. Podmíněnost tramvajové tratě s výstavbou metra trasy D je otázka do široké diskuze.

JUDr. Chudomelová, radní HMP: Od roku 1995 byla stavba tramvaje vázána na výstavbu metra D. Byla bych také ráda, kdyby se tato myšlenka opustila.

Ing. Štěpán, zastupitel HMP: Na stavbu této tramvajové tratě je potřeba zhruba 0,5 mld. Kč a na stavbu metra zhruba 40 mld. Kč. Předpokládám, že se snadněji sežene 0,5 mld. Kč.

náměstek primátora RNDr. Hudeček: Kolik by byla dojezdová doba z případné tramvajové smyčky do centra města např. Palacké náměstí?

Procházka, pověřený řízením ROPIDu: Dojezdová doba je 25 – 30 minut. Po rekonstrukci tramvajové tratě na Podolském nábřeží nám velmi sílí ohlasy na návaznou dopravu.

13. Tramvajová trať Počernická

Trať je v souladu se stávajícím územním plánem. Zásadní význam tratě je v napojení sídlištních celků v oblasti Malešic na centrum města a v případné významné redukci autobusových spojů. Trať je komplikovaná, protože současně s ní je třeba vybudovat přeložku káranského vodovodního řadu, což výrazně navýší celkové investiční náklady.

Diskuse:

Mgr. Cabrnchová, místostarostka MČ Praha 10: Chtěla jsem se zeptat v jakém časovém horizontu je třeba rekonstruovat vodovodní řad?

Ing. Zděradíčka: Rekonstrukce vodovodního řadu a výstavba tramvajové tratě je úzce spojena. Správce řadu jej v blízkém časovém horizontu nemá potřebu rekonstruovat. Pokud by bylo rozhodnuto, že se trať bude realizovat, dá se předpokládat, že na vrub investice by byla i rekonstrukce tohoto vodovodního řadu.

Ing. Šurovský, technický ředitel Dopravní podnik hl.m. Prahy, a.s.: Novější vodovodní řad je přibližně 99 let starý. Hlavní problém je v tom, že řad nevede pod zeleným pásem Počernické ulice, ale klikatě v rámci celého profilu ulice.

Ing. Krása, ředitel Metroprojekt Praha a.s.: Zpracovávali jsme projekt pro vedení tramvajové trasy Počernickou ulicí a opravdu všechny varianty vedení tramvajové tratě kolidují s vedením řadu. Možné řešení je buď společná investice do rekonstrukce řadu a výstavby tramvajové tratě a nebo skutečnost, že obě akce bude provádět jeden investor.

Ing. Schmalz: Závěrem bych chtěl všem přítomným poděkovat. Společná setkání obou výborů budou pokračovat i nadále.

Ing. Nouza: Také bych chtěl všem přítomným poděkovat a o termínech dalších společných jednání budete včasně informováni standardní cestou.

Společné jednání Výboru pro dopravu ZHMP a Výboru pro územní rozvoj ZHMP bylo ukončeno v 17:07 hodin a trvalo 1.37 hod.

Ing. Jiří Nouza
předseda výboru pro dopravu

Ing. Jan Heroudek
tajemník výboru pro dopravu

Ing. Vladimír Schmalz
předseda výboru pro územní rozvoj

Ing. Jitka Cvetlerová
tajemnice výboru pro územní rozvoj