

Zápis č. 10 / 2015

z jednání Výboru pro dopravu a evropské fondy Zastupitelstva hl. m. Prahy konaného ve čtvrtek 15. října 2015 v zasedací místnosti č. 349, 3. patro, Mariánské nám. 2.

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

Omluveni: Mgr. Petr Bříza, Filip Humplík

Předsedkyně výboru Ing. Jarmila Bendová přivítala přítomné a zahájila jednání výboru v 15.12 hod.

Na ověřovatele dnešního zápisu byl navržen Ing. Marek Doležal.

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

Ověřovatelem dnešního zápisu byl zvolen Ing. Marek Doležal.

Schválení zápisu č. 9 ze dne 3. 9. 2015.

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

Zápis č. 9 byl schválen.

Program jednání:

1. Operační program Praha – Pól růstu – PhDr. Jan Hauser, ředitel FON MHMP
2. Tunelový komplex Blanka – vyhodnocení
3. Koncepce dokončení Městského okruhu
4. Integrace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji II. etapa – Ing. et Ing. Petr Tomčík, ředitel ROPID
5. Možnosti využití vodíkových technologií v MHD – Ing. Aleš Doucek, Ph.D.
6. Zpráva o stavu plnění úkolů z Koncepce odstraňování bariér ve veřejné dopravě v Praze – Mgr. Jaroslav Mach, RFD MHMP
7. Různé

Ing. Bendová: Chtěla bych Vás požádat o předřazení bodu č. 4 za bod č. 1.

Mgr. Kolínská: Poprosila bych, abychom vypustili bod č. 3, neboť materiál jsme obdrželi dnes.

náměstek Dolínek: To co má být dnes prezentováno, vychází z platného usnesení Rady HMP. Má být prezentována podoba Městského okruhu, tak jak je všeobecně známa a jak je i prezentována na internetu. Materiál má být informativní pro členy výboru.

Hlasování o návrhu vypuštění bodu č. 3 z dnešního jednání pro: 1 proti: 1 zdržel se: 3

Bod č. 3 nebude vypuštěn z dnešního jednání.

Hlasování o předřazení bodu č. 4 za bod č. 1. pro: 5 proti: 0 zdržel se: 0

Bod č. 4 bude předřazen za bod č. 1.

Program dnešního jednání:

1. Operační program Praha – Pól růstu – PhDr. Jan Hauser, ředitel FON MHMP
2. Integrace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji II. etapa – Ing. et Ing. Petr Tomčík, ředitel ROPID
3. Tunelový komplex Blanka – vyhodnocení
4. Koncepce dokončení Městského okruhu
5. Možnosti využití vodíkových technologií v MHD – Ing. Aleš Doucek, Ph.D.
6. Zpráva o stavu plnění úkolů z Koncepce odstraňování bariér ve veřejné dopravě v Praze – Mgr. Jaroslav Mach, RFD MHMP
7. Různé

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

Program dnešního jednání byl schválen.

Bod 1: Operační program Praha – Pól růstu

PhDr. Jan Hauser, ředitel FON MHMP: Od včerejšího dne jsou zveřejněny první výzvy nového operačního programu. Hl. m. Praha má jako jediný kraj v novém období 2014 – 2020 svůj operační program, ve kterém je alokováno 30,3 mld. Kč. V tomto programu je však zásadní změna, protože spolufinancování je 50 %. Prioritní osa 1 je zaměřena na posílení výzkumu, technologického rozvoje a inovací. Na tuto prioritní osu je plánována alokace 125 mil. euro. Prioritní osa 2 je zaměřena na udržitelnou mobilitu a energetické úspory. Na tuto prioritní osu je plánována alokace 121 mil. euro. Program je využitelný pro dopravu např. na podporu P+R, B+R. Tento program však není určen pro klasické zateplování budov. Prioritní osa 3 je zaměřena na podporu sociálního začleňování a boj proti chudobě. Na tuto prioritní osu je plánována alokace 51,6 mil. euro. Prioritní osa 4 je zaměřena na vzdělávání a podporu zaměstnanosti. Alokace je zde 89,5 mil. euro. Pro městské části je spolufinancování u investičních projektů 20 – 30 %. Pro podnikatelské subjekty bude vždy 50 %.

Diskuze:

Ing. Šenarová, o. s. Za naši budoucnost: Ptám se, zdali spíše členové výboru nechtějí diskutovat. My se chceme obrátit na evropský soud pro lidská práva kvůli negativním vlivům na životní prostředí z výstavby tunelového komplexu Blanka.

Profant, zastupitel HMP: Tento bod je pouze informační a má za úkol seznámit všechny s operačním programem, který je již vypsáný?

náměstek Dolínek: Je to informativní bod pro členy výboru popřípadě zastupitele HMP.

Profant, zastupitel HMP: Pravidla, podle kterých se řídíme, se schvalují s výzvou?

náměstek Dolínek: Metodika byla prodiskutována s MMR ČR a Radou HMP byla schválena tento týden.

PhDr. Hauser: Existuje program partnerství mezi veřejnou a soukromě neziskovou sférou. Chtěli bychom, aby proces schvalování a následné implementace byl kontrolován nezávisle z venku. Program bude pilotně testován od začátku roku 2016 v Evropské unii. Chtěli bychom se k tomuto projektu připojit.

Bod 2: Integrace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji II. etapa

Ing. Petr Tomčík et Ing., ředitel ROPIDu: Poměrně rozsáhlý dokument jste obdrželi s předstihem tak, abyste se s ním mohli seznámit. Dokument navazuje na prvotní část, která byla schválena v průběhu roku 2013 Středočeským krajem a Radou HMP. Hlavním motivem integrace je 1 tarif – 1 jízdenka – 1 jízdní řád – 1 síť. Atraktivita příměstské železniční dopravy za poslední 4 roky výrazně stoupá. Integrovaný dopravní systém přináší výraznou úsporu vozidel individuální automobilové dopravy.

Diskuze:

náměstek Dolínek: Hejtman Středočeského kraje zatím nesvolal Řídící radu nového společného IDS Praha a Středočeského kraje. Rádi bychom proaktivně toto jednání svolali. Dále potřebuje právně vyřešit problematiku právní formy, která nastane po integraci. Obce Středočeského kraje se finančně podílejí na provozu MHD. Zatímco městské části se převážně finančně nepodílejí na provozu MHD.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu a evropské fondy ZHMP schvaluje předložený dokument „Integrace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji II. Etapa - Návrh základních parametrů společného IDS a návrh dalšího postupu“. Výbor pro dopravu a evropské fondy ZHMP doporučuje Radě HMP a Zastupitelstvu HMP projednat a schválit dokument „Integrace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji II. Etapa - Návrh základních parametrů společného IDS“.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 3: Tunelový komplex Blanka – vyhodnocení

náměstek Dolínek: V sobotu 19. 10. 2015 byl v Praze uveden do zkušebního provozu tunelový komplex Blanka. Nejvíce využívaný je Brusnický a Dejvický tunel. V oblasti Evropské došlo k mírnému poklesu intenzit. V Holešovičkách došlo k velmi mírnému navýšení intenzit vozidel oproti předpokladům a poplašným zprávám. Rád bych zmínil, že z tak krátké doby provozu, není možné vytvářet závěry. První dva dny provozu byla rychlost v tunelech 50 km/hod. Následně jsme rychlost zvýšili na 70 km/hod. Několikrát se nám i stalo, že v oblasti Malovanky řidiči vjeli do protisměru. V materiálu jsou podrobně popsány zjištěné události při dohledu nad provozem tunelu. V prvních dnech provozu jsme zaznamenali určité komplikace v dopravě. Např. nemožnost levého odbočení při výjezdu z tunelu Brusnice ve směru na Bílou horu v křižovatce Patočkova x Pod Královkou. Hledáme možnosti řešení. Dále se vytvářejí kolony ve Svatovítské ulici. Policie ČR zde provádí zkušební řízení pěších na jižním přechodu. Veškeré úpravy chceme konzultovat s příslušnými městskými částmi. Rada HMP schválila investici v ulici V Holešovičkách. Budou probíhat soutěže na výměnu oken a další opatření. Bude zde probíhat i měření hluku. Se starostou MČ Praha 6 budeme jednat o tom, jak dopravně odlehčit MČ Praha 6.

Diskuze:

Ing. Tomčík: Situaci bedlivě sledujeme. Máme nějaké návrhy na opatření, např. Na Vypichu prověřujeme koordinaci SSZ na výjezdu z obratiště. Minulý týden proběhla velká schůzka k preferenčním opatřením.

Vratislav Filler, Auto*mat: Podklad, který byl předložen výboru, mně přijde nedostatečný. Předpokládám, že TSK hl. m. Prahy má čerstvější data o intenzitách dopravy. Postrádám zde informace o intenzitách dopravy ve významných ulicích v centru města. Na doprovodná opatření má být nezávislý arbitr. Chci se zeptat, jak je toto daleko? A zdali se opravdu bude jednat o nezávislou instituci na TSK hl. m. Prahy a na místních zájmových skupinách. Dále bych se chtěl zeptat na doprovodná opatření na Vítězném náměstí. Nepřijde mi v pořádku, že opatření budou realizována na úkor pěší dopravy.

náměstek Dolínek: MČ Praha 6 bude spolupracovat na rozumném návrhu řešení obchvatu Vítězného náměstí. S danou situací musíme něco udělat krátkodobě a i z dlouhodobého hlediska. Správu tunelového komplexu má nyní na starosti ČKD Praha DIZ, a.s. Jsem rád, že tok dat nyní dostáváme do nějakého standardizovaného formátu. TSK hl. m. Prahy začíná připravovat výběrová řízení, tak aby mohla plně převzít správu nad tunelovým komplexem. Až doladíme procesy toků a formátů dat, můžeme dopravní data následně poskytnout i veřejnosti. Bylo by vhodné vytvořit úložiště dat, ze kterého by mohly čerpat data městské organizace, popřípadě i veřejnost. Rektor prof. Ing. Petr Konvalinka, CSc. by měl navrhnout několik odborníků, ze kterých následně bude vybrán nezávislý arbitr.

Mgr. Ondřej Kolář, starosta MČ Praha 6: Pan náměstek téměř vše podstatné již zmínil. Blanka naši městskou část spíše dopravně zatížila. Obchvat Vítězného náměstí připravujeme v dvouproude variantě. Mám obavu z otáčení vozidel na Patočkově, protože pak nám auta zajíždějí do obytné zóny více, než bychom chtěli. S panem náměstkem jsme hovořili o tom, že by bylo dobré vytvořit pracovní skupinu, která by se této problematice věnovala. Na Vítězně ulici jsou blízko sebe tři přechody pro chodce, které blokují dopravu, která vyjíždí z tunelu.auta nemají možnost Svatovítskou plynule projet.

Mgr. Mirovský: Nyní vidíme, že tunelový komplex je špatně naprojektován. Varianta Dana by přesně vyřešila problémy, které jsou nejvíce viditelné v okolí Vítězného náměstí. Není vhodné vytvořit mnoha miliardové dílo pro auta pod zemí a na povrchu omezovat chodce. Když jedete tunelem, tak odbočení na Prahu 7 je nelogické odbočovací značení, kdy odbočujete na Holešovice a Bubeneč už na Letné. Včera proběhl bezpečnostní výbor a jeho členové projevíli zájem se podívat do řídicího centra tunelu Blanka.

Ing. Bendová: Ze zbytku jednání výboru se omlouvám a předávám řízení výboru panu Mgr. Mirovskému.

Mgr. Kolínská: Řízení křižovatky na Vítězném náměstí Policií ČR pomohlo plynulosti a bezpečnosti silničního provozu. Rozhodně řízení nebylo na úkor chodců. Prosila bych, aby zde byly hlídky obnoveny. V materiálu chybí zásadní informace, že dochází ke zpoždění autobusových spojů MHD až o 30 min. Byla bych ráda, abychom schválili usnesení, že Výbor pro dopravu a evropské fondy ZHMP žádá Dopravní podnik hl. m. Prahy o zpracování analýzy zpoždění autobusových spojů v měsíci říjnu 2015 s důrazem na spoje ovlivněné zprovozněním tunelu Blanka. A předložením souhrnné informace na listopadové jednání zastupitelstva. Můžu vám poskytnout korespondenci s TSK hl. m. Prahy o poskytování dat. Domnívám se, že výbor by si měl usnesením vyžádat pravidelné poskytování informací o intenzitách dopravy v uliční síti jednou za 14 dní. A to včetně vyhodnocení nárůstu a poklesu na jednotlivých komunikacích. Dále bych ráda, abychom hlasovali o návrhu, že výbor doporučuje náměstkovi Dolínkovi ustanovit pracovní skupinu na úrovni městských částí dotčených provozem tunelu za účasti ROPIDu, TSK hl. m. Prahy a Dopravního podniku hl. m. Prahy s cílem projednat a realizovat krátkodobá, střednědobá i dlouhodobá opatření v reakci na zvýšené intenzity dopravy po spuštění tunelového komplexu Blanka.

náměstek Dolínek: Nyní nemůžeme říkat, že je všechno špatně. Dotčené městské části rozhodně měly přijít dříve s návrhy na dopravní řešení.

Mikuláš Ferjenčík, zastupitel HMP: Mám dotaz, jak to vypadá s plánovaným vedením autobusu tunelem?

náměstek Dolínek: Existuje zhruba 12 variant využití tunelového komplexu pro autobusy. O této problematice budeme dále jednat.

radní Ing. Hašek: Mrzí mne, že diskuze je vedena pouze o negativních vlivech tunelového komplexu na dopravu. Chtěl bych říci, že MČ Praze 7 tunelový komplex určitě dopravně pomohl. Dále si myslím, že tunelový komplex pomohl i částečně Praze 1. Takto velká dopravní stavba přinese výsledky nejdříve za půl roku až rok. Autobus v Blance mně nepřijde jako vhodná alternativa. Podél Blanky vedou tramvajové tratě a i metro. Myslím si, že vedení autobusu Blankou je třeba řádně zvážit.

Miloslav Klasna: Mrzí mne, že většina diskusních příspěvků je negativních. Nerozumím tomu, že chcete po tak velké dopravní stavbě ihned výsledky. Blanka má nařízen zkušební provoz v délce jednoho roku. Po roce provozu se dá řádně zhodnotit, jaká opatření jsou dobrá a jaká ne. Dělat nějaké závěry po třech týdnech provozu by bylo nezodpovědné.

Ing. Březina: Očekával jsem, že na výboru pro dopravu uslyším převážně chválu. Dle probíhající diskuze si myslím, že by stálo za to založit občanské sdružení na podporu tunelu Blanka. Zatím jsem nepotkal člověka, který by mně řekl, že Blanka způsobila negativa. Naopak slýchávám slova chvály. Rozumím tomu, že do některých lokalit Blanka přinese problém. Pojďme tedy problematiku postupně řešit.

Ing. Šenarová, o.s. Za naši budoucnost: Paní Šenarová v emotivní projevu komentovala negativní dopady výstavby tunelového komplexu Blanka na oblast Povltaví. Naše občanské sdružení se odvolalo proti stavebnímu povolení.

náměstek Dolínek: V souvislosti s výstavbou Blanky bude vysazeno více než 800 stromů. Domnívám se, že na řádné vyhodnocení potřebujeme podstatně delší čas. Když zmiňujete nemocnice, tak je třeba říci, že nemocnice musí být dostupné. Bohužel však dobrá dostupnost s sebou přináší negativa v podobě přetížené dopravní sítě.

Mgr. Mirovský: Nyní mám před sebou 3 návrhy usnesení.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu a evropské fondy ZHMP žádá TSK hl. m. Prahy, aby poskytovala členům výboru a dotčeným městským částem úplné a aktuální údaje o intenzitách dopravy v uliční síti pravidelně jednou za 14 dní včetně vyhodnocení nárůstu a poklesu na jednotlivých komunikacích s termínem od 1. 11. 2015.

Ing. Pivec: Budeme velice rádi poskytovat všechny informace, které máme. Je nutno vědět, že většina informací o dopravě stále ještě vzniká manuálními průzkumy, které se musí zpracovat a vyhodnotit. Tyto průzkumy se provádí zpravidla jednou či dvakrát do roka. Poskytneme, co budeme moci, ale 14 denní krok nemá efektivitu.

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

Usnesení bylo schváleno.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu a evropské fondy ZHMP doporučuje náměstkovi Dolínkovi ustanovit pracovní skupinu na úrovni vedení městských částí bezprostředně dotčených provozem tunelu městského okruhu za účasti vedení ROPIDu, TSK hl. m. Prahy a Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. s cílem projednat a realizovat krátkodobá, střednědobá a dlouhodobá opatření v reakci na zvýšené intenzity dopravy po spuštění tunelu Blanka.

náměstek Dolínek: My se stejně v nějaké formě budeme scházet. Je otázka, zdali to takto chcete formalizovat.

Ing. Doležal: Chtěl bych, aby to mohlo být selektováno. Chápu problémy na Praze 6, ale občany Prahy 6 nezajímá, jaké problémy máme s Blankou na Praze 9.

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

Usnesení bylo schváleno.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu a evropské fondy ZHMP žádá Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. o zpracování analýzy zpoždění autobusových spojů v říjnu 2015 s důrazem na spoje ovlivněné provozem tunelu Blanka a předložení souhrnné informace Zastupitelstvu HMP.

Hlasování: pro: 4 proti: 0 zdržel se: 2

Usnesení nebylo schváleno.

Bod 4: Koncepce dokončení Městského okruhu

náměstek Dolínek: Kolegové zde budou prezentovat Městský okruh. Vše vychází z platných usnesení. Dnes není účelem přijímat nějaká usnesení. Jde o seznámení s platnými variantami. Pouze bych se chtěl vyjádřit, že od Auto*matu přišel materiál Duál. Já jsem požádal městské části o rychlé vyjádření k tomuto materiálu. MČ Praha 10 konstatuje, že vesměs nesouhlasí s tímto materiálem. MČ Praha 3 píše, že materiál je třeba více rozpracovat a dodat kvalitnější podklady. MČ Praha 15 zásadně nesouhlasí s tím, aby se doprava přenášela do míst, kam nepatří. MČ Praha 9 v zásadě s některými věcmi nesouhlasí, respektive souhlasí s původním záměrem vedení Městského okruhu. MČ Praha 14 odsuzuje rozšiřování Průmyslové. Poprosil bych, abychom nyní dodaný materiál od Auto*matu neřešili do hloubky. K městským částem se daný materiál dostal a budou se jím zabývat.

Filler, Auto*mat: Materiál jsem zaslal pro inspiraci s ohledem na to, že několik dní před jednáním nebylo zřejmé, co se zde bude projednávat. Je to koncept, který se snaží vyjít vstříc tomu, co je uvedeno v Metropolitním plánu. Takto rychlou reakci jsem ani neočekával.

Ing. Pavel Šourek, technický ředitel SATRA: Soubor staveb městského okruhu byl již na výboru historicky několikrát prezentován. Navržený systém nadřazené komunikační sítě je běžným systémem takto velkých měst. K dokončení Pražského okruhu chybí zhruba 50 %. K dokončení Městského okruhu chybí zhruba 30 %. Tunelový komplex Blanka se skládal ze čtyř neoddělitelných staveb. K dokončení Městského okruhu chybí stavba č. 0094 Balabenka – Štěrboholská radiála a dále stavba č. 0081 Pelc Tyrolka – Balabenka. Celková délka Městského okruhu, která chybí je 8,8 km a 1,4 km Libeňské spojky. U stavby 0081 proces EIA doporučil k dalšímu sledování variantu V2, ovšem v oblasti Košinky bude využito krátkého hloubeného tunelu, který byl využit ve variantě V1. U stavby Městského okruhu č. 0094 proces EIA jednoznačně doporučil variantu raženého tunelu, při zachování křižovatek K Žižkovu. Uvnitř Městského okruhu žije zhruba 50 % obyvatel

hl. m. Prahy. EIA na stavby je platná od roku 2013. Každý rok, kdy se stavba nepostaví, znamená zvýšení investičních nároků této stavby v řádu několika procent.

Diskuze:

Ing. Doležal: Nepřijde mi příliš šťastné, že dva dny před jednáním jsme dostali Duál firmy Auto*mat. Myslím, že k tématu se mají vyjadřovat příslušné městské části. To co je v Duálu popsáno, nedává smysl. Soubor staveb Městského okruhu má nějakou logiku a stavby na sebe navazují i s ohledem na Blanku. Nerozumím tomu, proč teze typu „nedostatečné řešení pro cyklisty“ se mají objevovat na městském okruhu, např. dálnice D1 také nemá dostatečné řešení pro cyklisty. Myslím, že výbor by měl podpořit, aby soubor staveb Městského okruhu byl dokončen.

Profant, zastupitel HMP: Toto je tedy představení nějaké vize, která vyšla z EIA. Nemá to tedy nic společného se zkapacitněním Průmyslové ulice, které bylo schváleno Radou HMP zhruba před měsícem?

Ing. Šourek: Ano je to přesně tak. Jedná se o naprosto odlišné záležitosti v souladu s platným územním plánem.

Tomáš Holeček, radní MČ Praha 9: Navýšení kapacity Průmyslové byl tzv. bypass za náměstka Noska. V Duálu je to v prvním bodě. Křižovatka Kbelská - Poděbradská je vyhodnocena jako nejzatíženější křižovatka na území hl. m. Prahy s průjezdem cca 70 tis. aut. V Duálu se dočtu, že zde je nedostatečné řešení cyklodopravy. Zavádět zde cyklodopravu je nebezpečné a to nejen zdravotně. Spojovací ulice je plná kolon. V návrhu Duálu je zmíněno, že stačí opravit asfalt a vysázet zeleň.

Filler, Auto*mat: Duál jsem vám zaslal proto, že jsem vám chtěl nabídnout inspiraci k uvažování o tom, zda Městský okruh potřebujeme a jakým způsobem jej potřebujeme. V Metropolitním plánu v konceptu odůvodnění je Duál zmíněn. Moje otázka je v tom, kdy začne debata o tom, že Městský okruh se začne přehodnocovat.

Ing. Mgr. Lucie Svobodová, místostarostka MČ Praha 14: Slyšeli jsme, že pokud bychom nyní začali dostavovat Městský okruh, tak v roce 2020 máme hotovo. Pokud začneme okruh přehodnocovat, tak se minimálně zpozdíme o 10 let. Krom toho, Metropolitní plán není schválen. Tedy myslím, že bychom se měli snažit, aby Městský okruh byl důstojně dokončen, tak aby se nám zde lépe žilo.

Kratochvíl: Je vůbec v možnostech města zaplatit dokončení Městského okruhu? Bude zpracována studie proveditelnosti?

Ing. Šourek: Finančně nelze porovnávat náklady na výstavbu Blanky a náklady na dostavbu Městského okruhu. Je zřejmé, že tunelový úsek je dražší nežli povrchový úsek. Ekonomické posouzení bylo provedeno. Návratnost této investice je 3 mld. Kč za rok. V EIA rozhodně nejsou vymyšlená čísla ohledně intenzit. Data vycházejí ze sčítání dopravy na území hl. m. Prahy. Pokud se nyní začnete bavit o změnách v projektu, znamená to, že se vracíme cca o 20 let nazpět.

Bod 5: Možnosti využití vodíkových technologií v MHD

Ing. Aleš Doucek, Ph.D., místopředseda představenstva Česká vodíková technologická platforma: Vodík je nejjednodušší chemická látka ve vesmíru. Na Zemi se v čisté formě nevyskytuje, ale je možné jej vyrobit z vody a použít jej jako nosič energie. Je to flexibilní palivo, které obsahuje velké

množství energie. Vodíkové technologie jsou absolutně čisté. Vodík má potenciál snižovat emise CO₂. Jedná se o progresivní technologii, která by mohla podpořit hospodářský růst v regionech. Tato technologie výrazně snižuje hlukové zatížení. Čína už nyní ve velkém nakupuje vodíkové autobusy. Byl představen i vůz Honda FCV s dojezdem 700 km. V České republice máme jeden prototyp vodíkového autobusu a jednu čerpací stanici v Neratovicích. Do roku 2020 bude Ministerstvo dopravy ČR podporovat výstavbu až 5 čerpacích stanic. V dnešní době se cena vodíkového autobusu pohybuje okolo 700 tis. euro. Vodík je možné vyrábět přímo v čerpacích stanicích elektrolýzou. Nebo je možné využít vodík, který je vedlejším produktem v rafinériích či dalších chemických provozech.

Diskuze:

Ing. Jaroslav Ďuriš, generální ředitel DP hl. m. Prahy, a.s.: Nechci zpochybňovat nic, co zde bylo řečeno, avšak problém vidím v praktickém využití. Zhruba již 15 let poslouchám, že do dvou let bude technologie elektromobility na úrovni dostupnosti dieselových motorů, ale v praxi se to tak neděje.

Ing. Doucek: Jsme si vědomi, že nové technologie z počátku vývoje nemohou konkurovat 100 let zaběhlým technologiím. Vodík však má velkou výhodu oproti elektromobilitě v tom, že není třeba napěchovat baterie do vozidla. Vodíková technologie se spíše blíží zaběhlým technologiím, kdy se palivo dočerpává do vozidla.

Bod 6: Zpráva o stavu plnění úkolů z Koncepce odstraňování bariér ve veřejné dopravě v Praze

Mgr. Jaroslav Mach, vedoucí oddělení rozvoje dopravy RFD MHMP: Zprávu jste obdrželi předem. Bezbariérovost je nezbytná pro osoby se sníženou možností pohybu a orientace. A dále je i vhodná pro osoby s kočárky. Zhruba jedna třetina obyvatel Prahy tyto opatření využívá. Koncepční přístup hl. m. Prahy k dané problematice je zajištěn přes Komisi Rady HMP pro Prahu bezbariérovou a otevřenou, která vznikla v roce 2013. Jedním z prvních kroků komise byl vznik Koncepce odstraňování bariér ve veřejné dopravě v Praze. Naplňování této vize je zmíněno v materiálu, který jste obdrželi. Z hlediska koncepčního přístupu bylo konstatováno, že je třeba zpřístupnit a zprostupnit síť veřejné dopravy zejména páteřní kolejovou. Chtěl bych poděkovat Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, a.s. za vstřícný přístup. Počet bezbariérových stanic metra se stále navyšuje. Dále roste i počet bezbariérových vozidel. Vznikl program odstraňování bariér přístupu k zastávkám tramvají. Naším cílem je postupně rozšiřovat program i na zastávky autobusů. Postupně se nám daří naplňovat koncepci i tím, že při nových stavbách či rekonstrukcích nevytváříme bariéry. Připravujeme grantové schéma, kdy naší snahou je zapojit i soukromý sektor.

Diskuze:

Kratochvíl: Kolik stanic metra a jaké budou zpřístupněny do konce tohoto volebního období?

Mgr. Mach: V současné době se dokončuje výtah ve stanici Roztyly a Můstek. Tyto výtahy by měly být otevřeny na přelomu roku. V přípravě je Palmovka, Karlovo náměstí, Staroměstská, Náměstí Míru, Jiřího z Poděbrad a Radlická. Je třeba si však uvědomit, že tyto výtahy jsou někdy poměrně technologicky i finančně náročné.

Ing. Jaroslav Ďuriš, generální ředitel DP hl. m. Prahy, a.s.: V příštím roce předpokládám, že se povede zpřístupnit Roztyly. Doufám, že zahájíme Palmovku a Karlovo náměstí.

Ing. Jiří Pařízek, místostarosta MČ Praha 22: Chtěl bych poprosit, aby této problematice byla i nadále věnována velká pozornost.

Jednání Výboru pro dopravu a evropské fondy ZHMP bylo ukončeno v 18.15 hodin a trvalo 183 minut.

Ing. Jarmila Bendová
předsedkyně výboru

Ing. Marek Doležal
ověřovatel zápisu

Ing. Jan Marek
tajemník