

M Ě S T S K Á Č Á S T P R A H A 1

Materiál pro zastupitelstvo číslo: BJ2023/0155

**Zastupitelstvo městské části
5. zasedání
dne 01.03.2023**

Pořadí v programu:

20

**Vymístění tranzitní automobilové dopravy z Malé Strany a Starého Města
do tunelového komplexu Blanka**

Zapsal:

**Pavla Dedeciusová
asistentka**



předkládá:

**Mgr. Pavel Čížinský
uvolněný člen ZMČ P1**



Poznámka:

NEZAŘAZENO NA PROGRAM 4. ZMČ dne 26.01.2023

M Ě S T S K Á Č Á S T P R A H A 1

Zastupitelstvo městské části 5. zasedání dne 01.03.2023

Návrh usnesení:

Vymístění tranzitní automobilové dopravy z Malé Strany a Starého Města do tunelového komplexu Blanka

- 1) k o n s t a t u j e , ž e
 - a) usnesením Zastupitelstva MČ Praha 1 č. UZ15_0137 ze dne 24. 06. 2015 Zklidnění dopravy v Praze 1 po otevření tunelu Blanka bylo Radě uloženo i nadále prosazovat v jednání s Radou hlavního města Prahy vymístění tranzitní automobilové dopravy z Malé Strany a Starého Města do tunelového komplexu Blanka, v co nejkratší možné době po jeho otevření
 - b) usnesení dle písm. a) neváže vymístění tranzitní automobilové dopravy na vybudování městského okruhu, nýbrž pouze na zprovoznění tunelového komplexu Blanka, k čemuž již došlo v roce 2015
 - c) mediální vyjádření starostky Městské části Praha 1, paní Terezie Radoměřské, ve kterých vyjadřuje nesouhlas s vymístěním tranzitní automobilové dopravy slovy „To, že něco uzavřete, neznámá, že auta zmizí. Je iluzorní myslet si, že automobilisté nebudou hledat alternativní cesty“, nejsou v souladu s usnesením dle písm. a)
 - d) stávající vedení Městské části Praha 1 nesouhlasilo se snahou hlavního města Prahy omezit tranzitní automobilovou dopravu na Starém Městě alespoň během výměny tramvajových kolejí na Malé Straně v období leden až březen 2023
 - 2) u k l á d á
usilovat o prosazení zákazu tranzitní automobilové dopravy ulicemi Křížovnická a Smetanovo nábřeží v období od 28. 1. 2023 do 31. 3. 2023
- 2.1
Zodpovídá: Rada městské části Praha 1
Termín: 31.03.2023
- 3) u k l á d á
prosazovat vymístění tranzitní automobilové dopravy z Malé Strany a ze Starého Města

- 3.1 Termín: průběžně
Zodpovídá: Rada městské části Praha 1

Důvodová zpráva

Usnesením Zastupitelstva MČ Praha 1 č. UZ15_0137 ze dne 24. 06. 2015 Zklidnění dopravy v Praze 1 po otevření tunelu Blanka, které zpracovala a předložila tehdejší zastupitelka za Zelenou pro Jedničku, paní ThDr. Kateřina Klasnová, bylo Radě uloženo i nadále prosazovat v jednání s Radou hlavního města Prahy vymístění tranzitní automobilové dopravy z Malé Strany a Starého Města do tunelového komplexu Blanka, v co nejkratší možné době po jeho otevření.

Toto usnesení dosud nebylo zrušeno, a ač termín jeho splnění již uplynul, lze jej považovat – z logiky věci – i nadále za závazné, a to přinejmenším v rovině politické. Je tedy třeba považovat za přinejmenším nežádoucí, aby současná starostka Prahy 1, paní Terezie Radoměřská, se vůči záměru vymístění tranzitní automobilové dopravy veřejně vyjadřovala nesouhlasně.

A za zcela skandální je pak třeba považovat skutečnost, že vedení Prahy 1 nesouhlasilo se snahou hlavního města Prahy omezit tranzitní automobilovou dopravu na Starém Městě (zejména ulice Křižovnická a Smetanovo nábřeží) alespoň během nadcházejících prací na výměně tramvajových kolejí na Malé Straně v období od 28. 1. 2023 do 31. 3. 2023. Tento krok nejenže jde jednoznačně proti stále platnému usnesení Zastupitelstva MČ Praha 1 ze dne 24. 6. 2015, nýbrž nebyl nijak veřejně projednán, ba byl následně členy současného vedení Prahy 1 vysloveně nepravdivě i popírán respektive zatajován, a to např.

- gesčním radním Vojtěchem Ryvolou na facebooku cca dne 17. 1. 2023 a dne 20. 1. 2023, kdy nejprve popíral, že by vůbec někdo z Prahy 1 zamítl vymístění tranzitu během oprav (což není pravda, neboť toto učinil pan vedoucí Czital dne 4. 1. 2023), a následně pak začal tvrdit, že on sám nic neučinil, ovšem přitom zatajil jednání svého podřízeného, pana Czitala
- v týchž diskusích rozmlžoval výše kritizovaný krok i poradce starostky, Tomáš Macháček (TOP09)

Obsah:

1. návrh usnesení
2. Duvodova_zprava.html
3. -text usnesení UZ15_0137 ze dne 24. 06. 2015 Zklidnění dopravy v Praze 1 po otevření tunelu Blanka
4. -materiál č. BJ2015/1334 zpracovaný tehdejší zastupitelkou ThDr. Kateřinou Klasnovou, str. 1 až 3
5. -výňatek ze stenozáznamu z jednání Zastupitelstva MČ Praha 1 ze dne 24. 6. 2015 (str. 47 až 58)
6. -článek serveru seznamzpravy.cz s názvem ?Starostka Prahy 1: Chceme omezit parkování v centru metropole? ze dne 21. 12.

2022 viz <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/regiony-zpravy-praha-starostka-prahy-1-chceme-omezit-parkovani-v-centru-met>

7. -emailová zpráva náměstka HMP Adama Scheinherra ze dne 23. 1. 2023
8. -Záznam z jednání ? oprava tramvajové trati v úseku Klárov ? Újezd ze 4. 1. 2023 na MHMP



Městská část Praha 1

Zastupitelstvo městské části

USNESENÍ

7. zasedání

číslo **UZ15_0137**

ze dne 24.06.2015

Zklidnění dopravy v Praze 1 po otevření tunelu Blanka

Zastupitelstvo městské části

1. bere na vědomí

Stanovisko MČ Praha 1 předané náměstkovi primátorky hl.m.Prahy Petru Dolínkovi, související s úpravou dopravního řešení po otevření tunelového komplexu Blanka

2. ukládá

i nadále prosazovat v jednání s Radou hlavního města Prahy vymístění tranzitní automobilové dopravy z Malé Strany a Starého Města do tunelového komplexu Blanka, v co nejkratší možné době po jeho otevření

2.1 Zodpovídá: **Rada městské části Praha 1**

Termín: 31.08.2015

3. ukládá

předložit Zastupitelstvu MČ Praha 1 zprávu o situaci

3.1 Zodpovídá: **Richard Bureš,**
zástupce starosty Městské části Praha 1

Termín: 08.09.2015

Ing. Oldřich Lomecký
starosta Městské části Praha 1

Daniel Hodek
zástupce starosty Městské části Praha 1

zpracoval: ThDr. Kateřina Klasnová, člen ZMČ P1
předkládá: ThDr. Kateřina Klasnová, člen ZMČ P1
bod jednání: BJ2015/1334

M Ě S T S K Á Č Á S T P R A H A 1

Materiál pro zastupitelstvo číslo: BJ2015/1334

**Zastupitelstvo městské části
7. zasedání
dne 24.06.2015**

Pořadí v programu:

14

Zklidnění dopravy v Praze 1 po otevření tunelu Blanka

zpracoval:

**ThDr. Kateřina Klasnová
člen ZMČ P1**

předkládá:

**ThDr. Kateřina Klasnová
člen ZMČ P1**



Poznámka:

Pevný čas v 15:00 hod.

MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 1

Zastupitelstvo městské části
7. zasedání
dne 24.06.2015

Návrh usnesení:

Zklidnění dopravy v Praze 1 po otevření tunelu Blanka

- 1) u k l á d á
prosazovat v jednání s Radou hlavního města Prahy vymístění tranzitní automobilové dopravy z Malé Strany a Starého Města do tunelového komplexu Blanka, a to bezodkladně po jeho otevření

1.1

Zodpovídá: Rada městské části Praha 1
Termín: 30.09.2015

Obsah:

1. návrh usnesení
2. Důvodová zpráva
3. Příloha č. 1 důvodové zprávy

Důvodová zpráva

Městskou částí Praha 1 (MČ P1) jsou aktuálně vedeny dva silné proudy individuální automobilové dopravy: přes Malostranské náměstí a Smetanovo nábřeží. Větší část dopravy není cílová v oblasti, kterou dané ulice obsluhují.

Z provedených analýz Technickou správou komunikací (TSK) vyplývá, že intenzita automobilové dopravy v obou koridorech by vymístěním tranzitu mohla klesnout zhruba na polovinu, což by mělo značné pozitivní dopady na plynulost veřejné i individuální dopravy a na bezpečnost pěších. Zejména odstranění kolon na malostranském břehu by patrně znamenalo výrazné zpravidelnění tramvajové dopravy v Praze 1.

Hlavní argumenty pro zabránění průjezdu tranzitu skrz MČ P1:

- 1) Stávající ulice nejsou pro takovou dopravní zátěž dimenzované a tranzitní doprava tak značně poškozují okolní vesměs historické nemovitosti a jejich obyvatele.
- 2) Doprava, která historickým centrem pouze projíždí, do tak cenného a současně zatíženého místa nepřináší žádnou pozitivní hodnotu, naopak snižuje potenciál pro ekonomickou aktivitu v objektech podél ulice.
- 3) Omezení pro tranzit nezhorší dostupnost centra pro občany nebydlící v MČ P1.
- 4) I celkově vyšší emise z dopravy na objízdných trasách mají menší přímý dopad ve Strahovském tunelu a tunelu Blanka, odkud jsou vyváděny výdechy.
- 5) Nadřazený komunikační systém byl od začátku primárně určen pro svedení maximálního množství dopravy ze stávajících přetížených ulic, nikoliv k umožnění nárůstu celkového objemu dopravy.
- 6) Hrozí, že se na Prahu 1 po otevření Blanky nahrne doprava ze zklidněných komunikací v okolních MČ, jelikož Praha 1 jako jediná zachová kvalitní průjezd pro tranzit.

Reálné „vedlejší“ dopady opatření budou zásadně odvislé od přesného charakteru realizace. Bodové přetnutí obou komunikací pro veškerou automobilovou dopravu (v podobě posuzované - a zamítnuté - ve studiích TSK) by mělo značné negativní dopady na místní dopravní obsluhu. Při volbě konkrétní podoby celkového opatření je tedy potřeba brát zvlášť v potaz potřeby rezidentů, místních podnikatelů a úřadů na úkor tranzitujících vozidel.

Jako optimální stav, využívající v současnosti dosažitelných prostředků, se jeví regulace průjezdu Malostranským a Křižovnickým náměstím dle uživatelů tak, aby byl v maximální možné míře vyloučen především tranzit. Ten bude mít v tunelech Městského okruhu (a částečně také v SJM) přijatelnou alternativu, a zároveň nebudou poškozeny místní vazby pro občany Prahy 1.

V minulosti provedená dopravně – organizační opatření v centru Prahy (Náměstí Republiky, Vodičkova či Jindřišská atd.) prokázala výrazný pozitivní efekt regulace dopravy na kvalitu života a podnikání v MČ P1 bez výrazných dopadů na plynulost dopravy.

Je naprosto klíčové provést opatření co nejdříve po zprovoznění tunelu Blanka, ideálně již s jeho zprovozněním. Jinak hrozí, že se Městský okruh zaplní novou dopravou využívající atraktivní spojení přes město - spolu s dopravou vymístěnou ze zklidněných komunikací v okolních MČ, a vymístění tranzitu skrz Prahu 1 bude na dlouhá léta znemožněno.

Druhá věc, kterou bych rád od vás slyšel vysvětlenou je, že pokud se popisuje předmět veřejné zakázky v materiálu, jak ho máme předložený, a zároveň se stanovuje už v důvodové zprávě předpokládaná hodnota zakázky, tedy 95 mil. Kč, a máme popis v řadě oblastí velmi obecný, jako např. u služby č. 3 – systémová integrace, kde se říká, že tato služba bude omezena očekávaným rozsahem, přičemž služby budou čerpány na základě požadavku zadavatele a nemusí být vyčerpány atd. Z toho je jasné, že není známý rozsah. Jak může být neznámý rozsah, a může být známa cena? To je otázka, kterou bych rád slyšel zodpovězenou.

Poslední otázka směřuje k tomu, co mi rovněž z předloženého materiálu není jasné, a to je perspektiva kontroly nad ICT systémem ze strany městské části. Měli jsme tady pokus o outsourcing, kompletní IT systém z městské části, který je v tomto materiálu označován spíše za úspěšný nebo dokonce přímo za úspěšný. Já toho názoru nejsem. Zajímalo by mě, jestli městská část podle tohoto materiálu plánuje kontrolu IT si ponechat, nebo ji přesunout touto zakázkou na externího zadavatele.

Přitom upozorňuji, že toto řešení má celou řadu nevýhod. Kromě toho, že své vlastní zaměstnance může městská část operativněji úkolovat, tak samozřejmě náklady u externího dodavatele jsou vyšší, protože musí počítat se ziskem, a navíc neumožňují využívat některé záležitosti typu poklesů cen hardwaru apod., kdy se objedná velký blok služeb najednou bez ohledu na to, jak se bude v průběhu času vyvíjet jejich cena. Veškerý zisk, který vychází z těchto rozdílů, zůstává potom na straně externího dodavatele.

Prosím, zda by bylo možné v diskusi odpovědět na tyto vznesené dotazy.

P. Bureš :

Odpovím hned, ale vzhledem k bodu zařazeném k projednání na 15 hod. nevím, jestli mám pokračovat, nebo to přerušíme. To musíte říct vy.

P. Hodek :

Většinou jsme bod dokončili až k hlasování. Pokud je tady taková vůle, nemám důvod tomuto přání nevyhovět. Zafixujeme tento bod ve chvíli, kdy je přihlášen pan kolega Čep.

Přerušuji tento bod ICT a zahajuji bod č. 14 – zklidnění dopravy v Praze 1 po otevření tunelu Blanka, jehož předkladatelem je kolegyně Klasnová.

P. Klasnová :

V úvodu bych chtěla říct, že spolupředkladatelem je Filip Pospíšil. Kolega byl v zahraničí, takže jsem to podávala za nás samotná. Posílala jsem k tomu doplňující materiál a byla bych ráda, abychom se hned nezasekli, protože přílohou k dokumentu byla příloha vypracovaná na základě podkladů TSK od Automatu. Automat může na někoho působit jako červený hadr na býka.

Materiál jsem se snažila s kolegou předložit tak, aby nebyl kontroverzní, aby to byl materiál, který bude hlasovatelný napříč politickým spektrem a bude spočívat v tom, když už tady hl. m. Praha nainvestovalo myslím 37 mld. do tunelu Blanka, který měl primárně přinést úlevu v dopravě v metropoli, tak abychom se o to aktivně zajímali a začali se jako MČ Praha 1, přes kterou tranzitní doprava proudí v téměř nesnesitelném objemu, o tuto věc aktivně zajímat a abychom v jednání s hl. m. Prahou požadovali nějaké maximálně možné vymístění tranzitu. Nemluvím o rezidentech, o zásobování atd., ale o autech, která projíždějí centrem.

Materiál, který jsem vám poslala do e-mailů a který bych tady chtěla promítnout, ukazuje, že průjezd centrem je stále velmi vysoký. I když do dopravních staveb byly investovány desítky miliard korun, a není to zdaleka jen tunel Blanka, ke kýženému odlehčení dopravy v centru nedošlo.

Prahou 1 vedou dva silné proudy dopravy, jak máte i v důvodové zprávě – přes Malostranské nám. a Smetanovo nábřeží. Projede tam zhruba kolem 38 tisíc aut. Je to podle ročenky dopravy TSK a odpovídá to průjezdu Strakonické u Zbraslavi, tam je 36400 a průjezd Poděbradskou D11 je 48000. Všichni, kdo v centru žijeme a protože jsme zastupitelé Prahy 1, vnímáme to, víme, že je to něco, co historické jádro není schopno pojmout. Je to něco, co nám vytlačuje z centra metropole jak rezidenty – podél exponovaných komunikací to není místo k bydlení, tak to není ani místo, které by bylo atraktivní pro podnikatele.

Stávající ulice pro takovou dopravní zátěž dimenzovány nejsou. S jakoukoli dopravní stavbou se hovořilo o tom, že centru se pomůže. Mám tady např. výňatek z článku z Hospodářských novin z r. 2001 – Co přinese Mrázovka. Tady je:

Převedení dopravy z Prahy 6 a 7 umožní zásadní snížení automobilové zátěže v ulicích na Malé Straně a v souběžných ulicích Smíchova. Právě tyto komunikace patří k nejzatíženějším v Praze. Průjezdová doprava ničí nejen životní prostředí, ale výrazně poškozují i nejcennější části Pražské památkové rezervace.

Necituji žádného „ekoteroristu“, ale Františka Laudáta, toho času poslance Parlamentu ČR, člena TOP 09, který je aktivní dodneška v dopravním výboru Poslanecké sněmovny. Bohužel, otevření staveb centru neulehčilo. Bude o tom hovořit dopravní expert, kvůli kterému jsem chtěla, aby byl bod zařazen na pevný čas.

Mnohokrát se vedly debaty o tom, jak centru ulehčit, byly diskuse o zavedení myta atd. To je věc, která se nezvládne nejen kvůli současné legislativě, ale kvůli obtížnosti zavedení podobného opatření, nicméně právě otevření tunelu Blanka může znamenat výrazné odlehčení. Chtěla bych zdůraznit, že okolní městské části už na to reflektují. Můžeme se bavit o tom, že otevření tunelu na podzim nebude reálné, ale teď termín takto daný je. Např. Praha 7 už udělala usnesení rady, ve kterém se obrací na radu hl. m. Prahy a přichází s řešením, jak ulehčit své městské části co se týká dopravy.

Považujeme za klíčové, aby se centrum zklidnilo co nejdříve, aby se tak udělalo okamžitě po zprovoznění tunelu Blanka. Jinak se domníváme, že městský okruh se zaplní novou dopravou a nikdy nebudeme mít možnost z centra tranzit vymístit.

Cílem předloženého návrhu není vymyslet, jakým způsobem se celá věc bude dít, to není na nás jako na zastupitelích Prahy 1, jde mi o to, jestli jsme schopni deklarovat, že bychom byli rádi, aby se s dopravní situací v centru něco dělo. Potom je to věc na Magistrátu hl. m. Prahy v součinnosti s TSK. Je tam jmenovaná i speciální komise, která se touto problematikou zabývá. Zabývá se problematikou zklidnění dopravy po otevření tunelu Blanka, kde jsou dopravní experti i zástupci jednotlivých městských částí. Budeme hlasovat o tom, jestli dáváme najevo vůli ulehčit historickému jádru městské části.

Předala bych slovo spolupředkladateli Filipu Pospíšilovi. Chtěla bych říct, že je tady pan Marek Bělor, což je dopravní expert, který by lépe než já, která dopravě tolik nerozumím, pohovořil o průjezdech exponovanými ulicemi.

P. H o d e k :

Mám jeho přihlášku. Kolega Pospíšil.

P. P o s p í š i l :

V průběhu přednesu předkladu kolegyní Klasnovou byl v sále velký ruch a viděl jsem, že ne všichni zastupitelé se mohli jejímu přednesu plně věnovat, zopakují některé hlavní body, které jsou velmi jednoduché.

Jde o to, že je tady nějaká příležitost využít velmi kritizovanou a drahou stavbu k tomu, aby městské části Praze 1 něco přinesla, aby jí přinesla to, čím byla tato stavba původně odůvodňována.

Zároveň je tady situace, kdy ostatní městské části se chápou iniciativy a veřejně se vyjadřují prostřednictvím usnesení rady či jinak k tomu, jakým způsobem doprava má být ovlivněna v souvislosti s otevřením tunelu Blanka a bylo by škoda, aby specifický zájem centra města nebyl projeven.

Tento politický projekt nepochybně usnesením zastupitelstva bude mít na Magistrátu hl. m. Prahy velký význam a bude moci podepřít i vyjednávání zástupců městské části s Magistrátem o opatřeních, která by mohla být se spuštěním tunelu Blanka přijata.

Předložený návrh usnesení je jednoduchý a obecný, protože stanoví pouze to, že v souběhu s otevřením tunelu Blanka by bylo dobré přijmout radou hl. m. Prahy taková opatření, která by vedla k vymístění automobilové dopravy z obou břehů Vltavy, tedy z Malé Strany i Starého Města, do tunelového komplexu Blanka.

Konkrétní způsoby řešení tady navrženy nejsou, je to spíše obecná deklarace tohoto zájmu. Technické způsoby řešení existují, ale jsme přesvědčeni o tom, že není úkolem ZMČ Prahy 1, aby takové technické řešení tady vymýšlelo, od toho jsou dopravní experti. Jednoho dopravního experta jsme přizvali, aby mohl na technické otázky odpovídat. Pokud předkladatel dovolí, předal bych mu slovo.

P. H o d e k :

Otevírám diskusi. Prvním přihlášeným je kolega Bureš.

P. B u r e š :

Přestože materiál vypadá velmi jednoduše a pozitivně, přiznám se, že nevím, o čem bych měl hlasovat, a to z několika důvodů.

Celou problematikou se dostatečné množství lidí zabývá, já od začátku své funkce. Pravidelně jednáme s příslušnými radními za dopravu ostatních městských částí, jako Praha 2, 3 a další, s výjimkou Prahy 7, o možných variantách omezení tranzitní dopravy, o tom, co by se mělo dít, jak by měly být eliminovány negativní dopady jakýchkoli dalších opatření na další rezidentní ulice. V žádném případě to není tak, jak v materiálu píšete, že okolní městské části chystají svá vlastní opatření a díky tomu doprava na Praze 1 může ještě narůst. Skutečně tomu tak není. S výjimkou Prahy 7 všichni zastávají totožné stanovisko a deklarují ho i na schůzích.

K dané problematice je hodně studií. Z čeho vycházíte, je tento materiál, to je originál studie Automatu, to, čím se každý den zabýváme. To jsou studie o tunelu Blanka, kterými se zabýváme a které řešíme.

Stanovisko o požadavku na budoucí omezení tranzitní dopravy a zachování dopravní obslužnosti nezbytné cílové a rezidentní dopravy již dávno bylo předáno. To říkám proto, o čem materiál je. To, co jsme dávno sdělili a o čem jednáme, máme se k tomu usnést? Budeme se příště usnášet, že se máme pravidelně nadechnout a vydechnout?

Pro informaci. Na společné schůzce všech městských částí jsem díky tomu, že jsme Praha 1, mohl mluvit jako první a vyjádřil jsem tam naše souhrnné stanovisko. Všechny městské části s výjimkou Prahy 7 se k tomuto přiklonily a deklarovaly, že postupujeme ve shodě. Praha 7 řekla, že na nic nečeká, zavírá Veletržní, bude tam jeden pruh a velká cyklostezka během prázdnin. Tam jsme nebyli schopni reagovat, říkali jsme, že každá změna musí být prodiskutována tak, aby nedopadla jinak.

Máme stanovisko, které dávno odešlo a bylo přijato panem Dolínkem a také bylo prezentováno veřejně, že takto se postupuje.

Dohodli jsme se, že v prvním kroku, který už běží, se rozšíří okruh komunikací sledovaných ze strany TSK, a to především u komunikací využívaných jako zkratek mimo obvyklé tranzitní trasy. Všichni věděli, že máme ucpanou Karmelitskou a nábřeží, ale nikdo nepočítal, kolik aut jezdí paralelně vedle.

Přistoupit po otevření tunelového komplexu Blanka v první řadě k celkovému vyhodnocení nově vzniklé dopravní situace a v momentu, kdy budou zřejmé konkrétní reálné důsledky existence nových dopravních cest, bude přistoupeno k návrhu dopravních omezení v místech, která takovou situaci zvládnou a budou na ni připravena. Provést celkovou sumarizaci návrhů změn jednotlivých městských částí, a to v přímém souladu s porovnáním provedených měření a odhadu dopadů případných dopravních omezení. Veškeré změny pak vzájemně porovnat tak, aby případné prováděné změny v jedné městské části přímo nezhoršovaly dopravní situaci v druhé městské části a neprovádět případná dopravní omezení jen pouhým dopravním značením, ale realizovat skutečné úpravy veřejného prostoru spočívající v celkové změně vozovek, chodníků, předláždění, změnách parkovacího režimu, ve výsadbě nové zeleně a v dalších přímo souvisejících úpravách. Uvedené změny koordinovat vzájemně ve spolupráci s Magistrátem, protože je třeba je projektovat a finančně zajistit.

Hlavní prioritou z Prahy I je zachování cílové a rezidentní dopravy a omezení tranzitní dopravy.

To, po čem voláte, je v dalších větvích doprovázeno vším, co k tomu patří, a je dávno realizováno. Usnesením není co sledovat.

Zmínila jste Automat. Vycházíte z jedné brožurky, studií je hodně.

Nevím, zda mám upravovat předložené usnesení, aby odpovídalo reálné situaci, uvidíme, jak poběží diskuse. Připadá mi, že jste vzala to, co je teď téma, navrhuje usnesení, které nenavrhuje nic, jen aby se o tom psalo. To je podle mne zbytečné, protože se na tom pracuje, jen o tom nemluvíme. Až budeme mít o čem mluvit, až budeme mít závěry ze schůzek, budou pořádána setkání s občany a budeme o tom diskutovat, protože vždy to bude ve variantách, které bude potřeba odprezentovat.

Jako Praha I děláme už něco navíc. Byla vysoutěžena zakázka na dopravně bezpečnostní studii, kdy součástí toho je např. analýza tzv. citylogistických parametrů území MČ Praha 1, to znamená změřeni cílové dopravy. To je něco, o čem všichni mluví, ale od r. 2002, kdy to naposled provádělo město, to nevíme. Znamená to, kolik sem na cílovou dopravu vjíždí nákladních aut, v jaké velikosti, v jakém čase, kolik se zásobuje obchodů, kolik se zásobuje hotelů – abychom toto věděli a jen řekli, že něco zavřeme. Jdeme na to tímto způsobem. Analýza probíhá nejen na to, ale ve spojení se zaváděním placené parkovací zóny i na parkování. Bylo by dobré vést to v souladu, když se zavře nějaká komunikace, nebude tam potřeba oranžová a zelená zóna a je třeba překloupat i parkování a upravit ho.

Tyto věci se dělají. Nenacházím závěr vašeho usnesení, jestli mám konstatovat, že chcete brát na vědomí to, co dávno běží a spokojíte se s tím, že v září budeme mít hotové variantní studie společně s jinými městskými částmi a předložíme je zastupitelstvu – to si dovedu představit jako úpravu návrhu, ale to, k čemu vyzýváte, už se dávno děje. Jedině úprava, že berete na vědomí, že už to dávno funguje.

P. H o d e k :

Technickou má kolega Pospíšil.

P. P o s p í š i l :

Technickou poznámkou nechci reagovat na vystoupení. Chtěl jsem se zeptat řídícího schůze, jestli by bylo možné, aby vystoupil dopravní expert, kterého jsme přizvali. Jde o to, že celá řada otázek i k technickým věcem by se možná dala ušetřit tím, že bychom prezentaci slyšeli dřív, než budou vystupovat zastupitelé. Netrvám na tom, ale je to návrh na ušetření času.

P. H o d e k :

Příhlašku tady mám, včas ji dle uvážení uplatním.

Dovolil jsem se také přihlásit do diskuse i z titulu zastupitele hlavního města.

Milá paní kolegyně, pane kolego, měli jste ve svém předkladu pravdu, že pravděpodobně je nás zde mnohem více napříč politickým spektrem, kteří máme v tomto stejný záměr. Na tom se asi shodneme. Slovy nejmenovaného klasika se vlamujete do otevřených dveří, které jsou nejen dávno otevřené, ale kterými jsme dávno prošli a jsme na cestě dál. Nevím, co by mi řekl pan náměstek Dolínek, kdybych mu přinesl toto usnesení, zda si z něho dělám legraci a co tedy znamenaly půlroční – včera poslední – debaty nad tímto problémem. V tu chvíli bych se vrátil o půl roku zpátky a říkal bych mu: zapomněl jsem, k tomu, o čem se bavíme, protože to napadlo kolegyni Klasnovou, jsem přinesl silnější mandát.

V našich společných debatách je to o tom, že naopak žádají o stanoviska. Mohu vás potěšit, i co se hl. města týká, je ruka páně otevřená a chce nám naslouchat. Chce naslouchat společnému návrhu, který bude v sobě zahrnovat nejen samotné dopravní opatření, ale následně stavebně technické kroky, které budou podporovat zklidňování, které by z velké části za nás mělo suplovat TSK. Je to širší komplexní otázka, ke které dochází. Pohlížejí na to i s ostatními městskými částmi, ale Praha 1 má v tom naprostou prioritu. Jak byla v minulosti Praha 1 na Magistrátu opomíjena, tak v tomto ohledu opomíjena není a nejen z mých úst znají náš názor a neberou odstrašující případ, jak si prosadil Automat v minulých letech – uzavření Smetanova nábreží, jak to negativně vyznělo, a přitom to byl relativně pozitivní nápad, jak se dá takový nápad zkazit. Nechceme jít touto cestou, ale cestou, kdy budeme tuto věc mít hluboce promyšlenou, podloženou fakty. V debatě jsme daleko dál.

Jediné, o čem jsem schopen dnes hlasovat, je, že ctěné zastupitelstvo vezme na vědomí tuto informaci, kterou jsme zatím s kolegou Burešem nepředložili, ale kolega Bureš deklaroval, že ji na příštím nebo přespříštím zastupitelstvu předloží. Můžeme maximálně deklarovat, že bereme na vědomí, že jednání už jsou dávno zahájena. Neumím dnes zakládat nějaký apel, který už dávno funguje.

Dalším přihlášeným je pan starosta.

P. L o m e c k ý :

Jako statutární zástupce městské části si dovolím poukázat na to, že paní primátorka s panem nám. Dolínkem vytvořila komisi a tým, kde svolala starosty dotčených městských částí 1, 2, 3, 5, 6. Byl tam zástupce TSK, zástupce Automatu. Stanovisko, které jsem tam za nás společně předložil, bez toho, že bychom byli instruováni paní kol. Klasnovou, bylo jasné: tranzitní dopravu přes centrum v Praze 1 nechceme, pouze dopravu rezidenční a zásobovací. To už tady kolegové dávno přede mnou řekli.

Jedna věc, ve které se rozcházíme a která byla předmětem tvrdé debaty se zástupci Automatu je to, aby se nedělaly dvě věci najednou. Bylo rozhodnuto, že po přijetí materiálu, což bylo asi před měsícem, byla zadána studie, která ve stávající formě počítá čísla, kudy auta jezdí a objíždějí. Následně se otevře tunel Blanka, doufejme, že se navlhle kabely vymění, přičemž se čísla začnou měnit. Tato čísla povedou k tomu, aby se mohla udělat relevantní studie k přijetí dopravních opatření, to znamená dát zákazové, příkazové a jiné značky.

Tady bych souhlasil se vším, co tam je – že beru na vědomí, měl bych ale problém se slovem „bezodkladně“. Toto slovo znamená, že otevřu Blanku a současně s tím tam udělám dopravní opatření. Z hlediska studie znemožním zmapovat jednotlivé dopady, zda jsou tím, že si lidé vyhlédli trasu, nebo jestli jsme je tam donutili nějakým opatřením. Opatření jsou kontroverzní a není to vždycky tak, že budou poslouchat jen Prahu 1, pro kterou je výhodné něco, a Praha 2 bude zase křičet, že se jí ucpává Resslerova, Praha 3 bude křičet jinde.

Žijeme v jednom městě a musím respektovat i to, že na jednání starostů paní primátorka i pan nám. Dolínek dávají prostor k tomu, aby vznikl kompromis mezi jednotlivými potřebami. Mohu vás ubezpečit, že potřeba omezit tranzitní dopravu centrem tam zazněla, dokonce i z úst všech těch, kterým by to mohlo být jedno.

Myslím si, že „hurástyl“, že současně otevřeme Blanku a v tu chvíli uděláme dopravní opatření, není rozumné. Ono to dva měsíce, než se to usadí, počká, a pak se mohou udělat věcná omezení. To je rozumný postup dopředu. Toto je trochu populismus. Chceme to maximálně, my to také chceme, ale je jasné, že následující dopravní opatření by měla vycházet z fundované studie, která by měla být položena na číslech. K tomu, aby čísla vznikla, musí se udělat jedna změna, a to je otevření Blanky. Následně po otevření Blanky vyhodnotit toky dopravy, které půjdou jinudy a přijmout příkazy a zákazy. Pan místostarosta Bureš to v odborném týmu řeší.

Materiál je složitý, není možné s ním nesouhlasit, neříká, jak to udělat.

P. H o d e k :

Děkuji. Kolega Čep.

P. Č e p :

Mrzí mě na této věci to, že toto je příklad, jak kolegové z opozice připravili konstruktivní materiál – je tam spousta věcí, něco tam možná chybí nebo přebývá, ale líbilo by se mi, kdybyste řekli: děkujeme, takto to má vypadat, děkujeme za podporu, bereme na vědomí, zveme vás do týmu, přijďte na jednání. Tady funguje opak. Když Daniel připravil nějaké opatření na Nemocnici Na Františku, běhaly tady ze strany opozice domněnky, jak se všechno bude v nemocnici zavírat. Myslím, že tady jste prošvihli moment, že jste mohli poděkovat kolegovi Pospíšilovi a Klasnové za připravený materiál.

P. H o d e k :

Děkuji za srovnání, cítím v tom malý rozdíl, ale přesto děkuji.
Kolega Burgr.

P. B u r g r :

Když jsem poslouchal délku předkladu a délku reakce pana radního, říkal jsem si, že jste se hledali. Všechno, co zaznělo, nebylo v rozporu s usnesením, kdyby se před usnesením dalo „ukládá i nadále prosazovat“.

Myslím, že na minulém zasedání paní Chládková Táborská přišla s usnesením ohledně detoxikačního centra Nemocnice Pod Petřínem. Také jste potřebovala deklarovat vůli zastupitelstva. Pokud vím, všichni jsme pro to hlasovali, a neměli jsme půlhodinové přednášky, že chceme, aby detox byl v každé nemocnici.

Děkuji za materiál, protože jsem se řadu věcí dozvěděl. Je chyba vaší prezentace, že o tom někteří členové zastupitelstva nevědí.

P. H o d e k :

Kolega Solil.

P. S o l i l :

Milý Jene, udělám ti radost, milá Kateřino, děkujeme ti za to, že sis zkoušela zase udělat svůj krásný PR. Mám chuť navrhnout usnesení, že zastupitelstvo bere na vědomí, že paní Klasnová a pan Pospíšil chtějí nebo nechťejí zklidnit dopravu na Praze 1, což v této souvislosti znamená, že my všichni ostatní to nechceme. To je přesně to, co říká kolega Bureš a Daniel. Je to o tom, že materiál už dávno existuje a pracuje se na něm. Už je ve fázi

technického zpracování. Jen přicmrndávám, svezu se na skútru na chvilku pěší zónou, protože tam jsou i bezpečnostní prvky. Dávat materiál, a vy řeknete, že to nevíte – samozřejmě, že to vědí velmi dobře. Je tam zástupce, kterého tady chtějí prezentovat. Všechny materiály, které předkládají, jsou součástí materiálů, které se opakovaně projednávají na hlavním městě. To, že to nevíte a já to nevím, je to moje blbost. Když to budu chtít vědět, dozvím se to, protože se zeptám na Magistrátu, nebo Daniela nebo Richarda.

Nechci hlasovat o tom, jestli paní Klasnová chce nebo nechce zklidnit, to chceme všichni.

Líbí se mi i prezentace, které poslali. Je to stejné, jako kdybych řekl, že se mi hrozně líbí Marani, tak jdeme do Maraniho na Václaváku. Proč není Marani? Protože se tam dělá výtah, protože jsou nevyřešené výjezdy z ramp atd. Je to stejný problém.

To, že řeknu, že chceme zklidnit na Praze 1, není nic, co by vypovídalo o tom, zda to chci opravdu a jak. Jde jen o to, aby si mohli někde napsat, jak o to bojují a my jsme ti blbci, kteří chceme, aby tady jezdili tiráci. Tak to čtu.

Já osobně pro to hlasovat nemohu, protože je to pitomost. Nemohu se vracet na začátek a říkat, že něco nechci, když už jsem to řekl stokrát a už pracuji na realizaci toho, co nechci

Věřím, že pozměňovací návrh, o kterém jsme se bavili, bude uspokojivý i pro PR paní Klasnové a pro pana Pospíšila. Honzo, děkuji za to, že to řekli, když budou chtít, zvu je do týmu. Paní Klasnová je v bezpečnostní komisi, ve které jsme aspoň částečně projednávali lokality, kde se to týká dopravně bezpečnostních prvků. Pracuje se na tom. Jde jen o to, zda někdo má zájem proniknout do hloubky, nebo se svést na skútru, jako se teď vezu já.

P. H o d e k :

Kolegyně Klasnová – technická.

P. K l a s n o v á :

Chtěla bych upozornit pana dr. Solila, že si netykáme.

P. H o d e k :

Kolega Skála je řádně přihlášený.

P. S k á l a :

Jako jeden z mála jsem byl na prezentaci, kterou prezentovali Zelení. Kateřino, říkala jste, že dochází k obrovskému nárůstu. Pamatuji si graf, který jste posílala koncem týdne nebo v pondělí. Je to graf od r. 1975 po pěti letech, průjezd Karmelitská, průjezd nábřeží. V r. 1975 tam jezdilo aut řádově o několik tisíc víc než v současné době. Je to stav, který tady historicky existuje 40 nebo 50 let.

Jsem schopen pro to hlasovat po úpravě usnesení. Intenzivně se na tom pracuje a asi se nenajde jediný zastupitel, který by řekl „ne, otevřeme to atd.“

Ve vašem materiálu jsou nějaké čtyři varianty – zavření jedné strany, zavření druhé strany atd. I na debatě od pana Stropnického a dalších lidí z Magistrátu zaznělo, že nevědí, jak to řešit. Teď se na tom pracuje, předpokládám, že to dobře dopadne. Nechme pracovat vedení naší radnice a uvidíme. Myslím si, že to určitě povede ke zlepšení.

P. H o d e k :

Z řad občanů je přihlášen Marek Bělor. Jelikož je občanem Prahy 1, má možnost vystoupit.

P. B ě l o r :

Rád bych promluvil k projednávanému bodu. Děkuji všem předřečníkům za relativně věcnou diskusi.

Jsem občan Prahy 1 a musím se přiznat, že v oblasti opatření po zprovoznění tunelu Blanka spolupracuji s iniciativou Automat, takže nejsem úplně nezájatý. Bydlím tady, jezdím MHD i autem. Diskuse mi vzala vítr z plachet. Připadá mi, že se vlamuji do otevřených dveří. Rád bych upozornil na některé aspekty toho, co dnes projednáváme.

S Kateřinou Klasnovou a s Filipem Pospíšilem jsme bod předložili proto, že si myslíme, že by opatřením po zprovoznění tunelu Blanka na Praze 1, to znamená omezení tranzitu po Smetanově nábřeží a Karmelitské, měla být dána taková priorita, aby opatření byla realizována již se zprovozněním tunelu Blanka. Kladu na to důraz proto, že se bojíme, že tunel Blanka se rychle naplní novou dopravou, kterou tato dálniční kapacitní komunikace přiláká do relativní blízkosti centra města a na odklon dopravy z nábřeží na Praze 1 v Blance nezbude prostor.

V historii máme už několik příkladů, že po otevření nové kapacitní komunikace se stav na stávajících komunikacích příliš nezlepšil. K nábřežím to dokládají i prognózy TSK, které říkají, že nábřeží tunel Blanka neuleví.

Zdá se mi, že prognostických podkladů máme dost. Jediná šance, jak dopravu účinně vymístit, je nábřeží pro tranzit zavřít již se zprovozněním tunelu Blanka. Jinak hrozí, že se nám to nemusí podařit. Až vyjdou výsledky studií dopadů po zprovoznění doprava, už může být usazena a hrozí, že to politicky nebude prosaditelné.

P. H o d e k :

Kolega Bureš.

P. B u r e š :

Je to o diskusi nad tématy. Když se s Matějem Chytilým potkáme, na toto téma diskutujeme. Věřte, že když to není bez žádných aktivistických pohledů nebo patrimonalistického pohledu řídit všechno, máme podobný cíl a ve většině případů i podobné myšlenky. Tam problém není. Doufám, že jsem Matějovi neudělal nějaké problémy. Snaha je jednoznačná – zlepšení prostředí na Praze 1. Volíme různé cesty, ale cíl je vždycky stejný.

Důležité je, že se na tom pracuje. U TSK nebo Automatu tam z našeho pohledu něco chybělo. Proto jsme si zadali studie na to, co podle našeho názoru neměla TSK a nikdo. TSK měří hlavní komunikace. Nechal jsem udělat kalkulaci, kolik by nás stálo naše vlastní zařízení, které bychom si mohli přesouvat z ulice do ulice a měřit operativně tam, kde je nějaký problém, abychom to do budoucna vlastnili jako městská část a mohli si ho v případě nějakých opatření nebo staveb nasazovat sami. TSK to teď odsouhlasilo a bude měřit všechno, co jsme jim dali. Dali jsme jim nejvíce do map zakreslených zón, které chceme měnit.

K nápadu, jak jsou jednoduchá řešení nebezpečná. První věc, která při jednáních padla, byla: buďte v klidu, celou Prahu 1 zavřeme, zavřeme Národní a všechno, rezidenti s kartičkou budou moci jezdit všude, dokonce i po Staroměstském náměstí, po Příkopech, po 28. října. Na to byla má odpověď: Vážení, jestli máme teď 29 tisíc obyvatel, po této verzi máme do dvou měsíců čtvrt milionu obyvatel na Praze 1, protože každý bude kartičku chtít, aby si tady mohl jezdit. Jednoduchá řešení nejsou vždy účinná.

Zpátky k problému. Jedná se, pracuje se a kromě Prahy 7 všechny městské části odkývaly a pan náměstek už veřejně deklaroval variantu: rozšiřujeme měřené úseky silnic, jednotlivé městské části dokončují analýzy na cílovou dopravu, kterou netušíme a jen odhadujeme, následně si dáváme varianty a jednáme společně. Po otevření dojde ke krátkému vyhodnocení. Řešení budou vždy společná, ne to, co je v prezentaci, že ostatní městské části

nás předběhnout, zavřou Ječnou a nám to tudy bude jezdit. Všichni – s výjimkou jedné městské části – souhlasí a postupují naprosto ve shodě.

Kromě oficiálních jednání na Magistrátu hl. m. Prahy máme schůzky jednou za dva týdny s příslušnými radními dotčených městských částí, protože cíl je stejný.

Pozměňovací návrh byl, že zastupitelstvo bere na vědomí stanovisko, které městská část podala, a že mně ukládá, abych v září předložil zprávu, která by měla být z jednání hotova. Věřím, že se bude intenzivně jednat celé prázdniny. Jsem asi optimista, ale pořád se snažím zářijovému datu věřit, i když je nás málo, co tomu věříme.

P. H o d e k :

Upozorňuji, že jsme před chvílí udělali precedenční rozhodnutí a přerušili jsme bod, protože další následoval, a teď už jsme v desetiminutovém skluzu. Nenavrhuji bod doprojednat, ale žádám o stručnost a racionálnost v příspěvcích.

Jiří Janoušek.

P. J a n o u š e k :

Rád bych řekl, že jsem rád, že všem z nás leží na srdce zájem občanů Prahy 1 v souvislosti s dopravou a s ulehčováním zátěže spojené s dopravou na Praze 1. Domnívám se, že je obtížné očekávat, že každý z opozice, kdo bude chtít předložit nějaký materiál do zastupitelstva, bude obíhat všechny lidi, kteří se mohou na něčem podílet a na něčem pracovat. Jsem přesvědčen, že příprava tohoto materiálu dala nemalou práci. V pozitivním pohledu na věc za sebe děkuji za kus práce, který jak paní Klasnová, tak pan Pospíšil odvedli.

V neposlední řadě chci poděkovat i pánům místostarostům, že se tomuto tématu věnují. Rád bych je poprosil o více komunikace, o více informací o tom, že na tom pracují a že něco takového běží. Bude to podstatně lepší.

Osobně doporučuji i to, aby pánové místostarostové přijali vyšší mandát zastupitelstva městské části v tomto bodu, a navrhuji pozměňovací návrh textu, kdy za slovo „ukládá“ v bodu 1. se vsune slůvko „i nadále“. Dále navrhuji výraz „bezodkladně“ zaměnit za „v co nejkratším možném čase po jeho otevření“.

Přijímám příslib informovanosti o průběhu jednání s Magistrátem a s dalšími městskými částmi na podzim. Děkuji za to.

P. H o d e k :

Planí dr. Klasnová.

P. K l a s n o v á :

Říkám si, že asi na příští zastupitelstvo místo návrhu na zklidnění dopravy dám návrh na zklidnění pana dr. Solila. Vzhledem k tomu, že od podzimu začnu studovat psychologii, mohla by to být součást seminární práce.

K tomu, co tady bylo řečeno. Nemyslím si, že návrh, který byl námi předložen, by narušoval současná jednání. Jako členové opozice bohužel o jednáních informování nejsme. Vzhledem k tomu, že jsme nebyli připuštěni ani do komisí a výborů, nemáme informace ani z komisí, ani z výborů.

Chtěla bych se zeptat pana Bureše, jestli závěry, o kterých tady hovořil, jsou podloženy jednáním rady nebo dopravní komise. Pan dr. Solil hovořil o tom, že jsme něco probírali na bezpečnostní komisi. Omlouvám se, buď to bylo na minulém jednání, kterého jsem se nezúčastnila, ale nic podobného jsem tam jako členka komise neslyšela. Tyto informace jsem neměla.

To, že městská část je přizvaná, to vím, že komisí jedná, také vím. Nemyslím si, že bychom měli jako členové opozice být pranýřováni za to, že si dovoluujeme předkládat nějaký

bod. Co jiného máme dělat? Proto jsme byli zvoleni do zastupitelstva. Je logické, že tu a tam nějaký bod předložíme.

Pokud najdeme shodu, že je snahou městské části Prahy 1 tranzit co nejvíce omezit, bavme se o tom. Dáme si s kolegou klub na to, abychom zhodnotili pozměňovací návrh kolegy Janouška. I když koalice náš bod nepodpoří, jsem velmi zvědavá na předklad, který předložíte na podzim. Je to pro nás důležitý impuls, protože víme, že nějakým způsobem jednáte.

Ač nejsem dopravní expert a ač to může mít negativní dopady, tak si myslím, že jednání by se měla odehrát v co nejkratší době. Nemělo by se čekat jen na dopady, až se Blanka otevře – co se bude dít, budeme to vyhodnocovat, platit za studie atd. I na jiných dopravních stavbách se ukázalo, že k výraznému dopravnímu odlehčení nedošlo. Ano, od 70. let podle grafu došlo k nějaké redukci, vždycky se něco otevřelo, ale v centru se nic nestalo.

P. H o d e k :

Kolega Votoček.

P. V o t o č e k :

Snažím se materiálu porozumět, pečlivě studuji tabulku ve vaší prezentaci s těmi dramatickými modrými a červenými čarami, ale vůbec tomu nerozumím.

V r. 1970 byla doprava v Karmelitské a v Křížovnické prakticky stejná. V r. 1975 klesla v Karmelitské a prudce narostla v Křížovnické. Graf je trochu deformovaný tím, že chvílemi jsou intervaly po pěti letech, pak jsou roční intervaly. Nevím, co to mělo znamenat. V r. 1997 a 1998 klesla významně doprava v Karmelitské, aniž se změnila v Křížovnické.

(P. Lomecký: Protože byla rozkopaná.)

Vážený pane starosto, na to, že jimi projelo 15 tisíc aut, tak asi tak moc rozkopaná nebyla.

Potom se tady objevují věci třeba od r. 2005 do r. 2010. Zůstal stejný průjezd Karmelitskou, klesl v Křížovnické. V následujících třech letech se to vůbec nezměnilo.

Toto jsou naprosto chaotické čáry. Pokud nedokážete vlivy vysvětlit, je to na vyděšení všech zastupitelů, ale valný smysl to nemá.

P. H o d e k :

Pamatuji si, že soudruzi vždycky rozkopali Křížovnickou před začátkem Pražského jara.

Dalším přihlášeným je kolega Čep.

P. Č e p :

Měl bych prosbu – jestli součástí dalších podkladů může být konkrétní návrh, jak snížit tranzitní dopravu v centru o třetinu během následujících tří let a o další třetinu během následujících tří let – aby tam byla konkrétní čísla a čas.

P. H o d e k :

Děkuji. Diskuse je ukončena. Prosím kolegu Pospíšila o technickou.

P. P o s p í š i l :

Pan dr. Votoček měl dotazy k interpretaci grafů, na které by dokázal poskytnout odpověď dopravní expert.

P. H o d e k :

Poskytně mu je určitě v kuloárech.

P. P o s p í š í l :

Panu Votočkovi jsem chtěl přímo říct, že čáry v grafu nejsou něco, co bychom si vymysleli, jsou to reálné údaje zjištěné ze statistiky provozu. Proto jsou v materiálu.

P. H o d e k :

Prosím kolegyni Chládkovou Táborskou, aby nás provedla pozměňovacími návrhy.

P. P o s p í š í l :

Mohl bych požádat o stanovisko předkladatele?

P. H o d e k :

Omlouvám se, ano.

P. P o s p í š í l :

Pokusil bych se stručně shrnout diskusi, která byla místy velmi obšírná. Chtěl bych uvést to, že jsme se shodli na věcech, že městská část má zájem na omezení tranzitní dopravy na obou březích Vltavy a zároveň že naděje na omezení tranzitní dopravy spojuje s Blankou. Aspoň tak jsem diskusi pochopil.

To, v čem se lišíme v názoru, zaznělo tady také. Kdy k tomu má dojít, jestli k tomu má dojít tak, že provedeme jedno dopravní opatření, kterým bude otevření tunelu Blanka, budeme měřit po nějakou blíže neurčenou dobu, a pak provedeme další dopravní opatření, které bude omezením provozu na obou březích Vltavy, nebo jestli dopravní opatření provedeme pokud možno najednou tak, aby negativní dopady otevření Blanky nemusely nutně na obyvatele centra dopadat.

Z diskuse jsem pochopil, že názor na to je různý. Do určité míry tyto různé názory se pokouší překlenovat pozměňovací návrh kolegy, který tady byl přednesen.

Další věc, ohledně které jsme v nesouladu, je otázka, zda městská část něco ve smyslu společného cíle už něco dělá, jestli toho dělá dost a jestli to dělá tak, jak je potřeba, nebo ne. Upozornil bych na to, že předložený materiál dosavadní snahy představitelů Prahy 1 nehodnotí také z toho důvodu, že informací o tom, jaká stanoviska a jakým způsobem představitelé Městské části Prahy 1 prosazují na Magistrátu, nemáme. To je velká škoda, že musíme být teprve po předložení tohoto materiálu seznamováni se stanovisky představitelů městské části s takovou zásadní záležitostí, jakou je otevření tunelu Blanka a v diskusi, kterou tento materiál vyprovokoval.

Není to chyba, která by se dala přičítat tomuto materiálu, ale tento materiál dosavadní snahy vedení MČ Praha 1 nehodnotí, pouze dává dalším jednáním MČ Praha 1 silnější mandát, protože říká: toto je nejen stanovisko dopravní komise, o kterém nevím, že by bylo přijato, toto je nejen stanovisko Rady MČ, o kterém také nevím, že by bylo přijato, ale toto je stanovisko celého zastupitelstva, které vyjadřuje zájem na omezení dopravy v centru města. To je smysl tohoto materiálu. Proto si stále myslím, že má smysl pro něj hlasovat.

Jak jsem poukázal na rozpor v otázce toho, jestli hned s Blankou omezovat tranzitní dopravu v centru, nebo čekat na výsledky, a pak něco dalšího zkoušet – pozměňovací návrh těmito různými pohledům trochu vychází vstříc. Proto jsem ochoten jako předkladatel materiálu spolu s Kateřinou Klasnovou přistoupit na tuto variantu jako na kompromisní, pokud by pomohla k prosazení tohoto stanoviska.

P. H o d e k :

Prosím o poslední pozměňovací návrh.

P. Ch l á d k o v á T á b o r s k á :

Poslední byl návrh kolegy Bureše, přečtu ho jako první. Je na tabuli, ale přečtu ho pro zápis.

Zastupitelstvo bere na vědomí stanovisko městské části předané náměstkovi primátorky hl. m. Prahy Petru Dolínkovi související s úpravou dopravního řešení po otevření tunelového komplexu Blanka

2. Ukládá i nadále prosazovat v jednání s radou hl. m. Prahy vymístění tranzitní automobilové dopravy z Malé Strany a Starého Města do tunelového komplexu Blanka v co nejkratší možné době po jeho otevření.

Zodpovídá Rada do 31. 8.

Zároveň zastupitelstvo ukládá místostarostovi Burešovi předložit zprávu o situaci na zářijové zastupitelstvo.

Ztotožňuje se s tím předkladatel?

P. H o d e k :

Jen konstatuji, že v tomto návrhu vidím začleněné drobné pozměňovací návrhy kolegy Janouška.

Kolega Pospíšil

P. P o s p í š i l :

V určitém smyslu je to začlenění návrhů kolegy Janouška, v tom smyslu bych se ztotožnil. Rozhodně bych se ztotožnil i s bodem 3, který je tam nově stanoven, ale nemohu se ztotožnit s bodem 1. Navrhuji hlasovat o tomto usnesení per partes.

P. H o d e k :

Hlasujeme o bodu 1 – bere na vědomí stanovisko městské části směrem k hlavnímu městu.

Kolega Votoček má technickou.

P. V o t o č e k :

Prosím v textu slovo „vymístění“ nahradit normálním českým termínem, třeba „zamezení“.

P. H o d e k :

„Vymístění“ je správně, je to termín, který se používá jak na hlavním městě, tak všude. (P. Votoček : Přesto je to prasárna.)

Dovolil bych si kolegu Votočka přehlasovat, protože je to termín, který to vystihuje nejlépe. Těžko tady vymyslíme něco jiného, co by mohlo být třeba v budoucnu zavádějící.

Hlasujme o bodu 1 tohoto usnesení. Návrh byl přijat 16 hlasy.

Kdo je pro bod č. 2 tohoto usnesení? Pro 23, proti 0, zdržel se 1, nehlasoval 0. Bod byl schválen.

Ukládací část nemusíme hlasovat per partes, je pro oba body jasná.

Hlasujeme nyní o navrženém usnesení jako celku, obsahuje oba body včetně ukládacího. Pro 22, proti 0, zdrželi se 2, nehlasoval 0. Doufejme, že Praha 1 na tom bude lépe.

Dámy a pánové, jsme z časových důvodů v překérní situaci.

Starostka Prahy 1: Chceme omezit parkování v centru metropole

ČTK

Nová koalice v Praze 1 chce zpřísnit pravidla pro vydávání parkovacích oprávnění v centru metropole.

Článek

Podnikatelé by nově měli například dokazovat, že v místě skutečně mají provozovnu, a ceny by se měly výrazně zvyšovat s množstvím aut psaným na jednu firmu. V rozhovoru s ČTK to řekla starostka městské části Terezie Radoměřská (TOP 09). Dodala, že zcela uzavřít Smetanovo nábřeží pro auta, jak zamýšlela končící magistrátní koalice, podle ní není možné.

Praha 1 chce speciální jednotku strážníků zaměřenou na alkoholové turisty

21. 12. 2022 21:23

Současný systém parkovacích oprávnění v centru je podle starostky nastaven příliš benevolentně a existují firmy, které si zařizují velké množství oprávnění čistě za účelem přeprodeje. „Je zcela zjevné, že centrum města je zcela přehlcené auty, které tady mnohdy nemají co dělat,“ řekla Radoměřská. Dodala, že parkovací zóny by početně měly bez potíží pokrýt počet aut rezidentů, ti ale mají mnohdy problém místo najít.

Změny systému by podle Radoměřské mohly pomoci snížit počet aut, která do centra jezdí. Nesouhlasně se naopak starostka staví k úplnému zákazu průjezdu aut v některých oblastech. V této souvislosti se již dlouho mluví o Smetanově nábřeží, kde končící magistrátní koalice na jedné straně nechala rozšířit chodníky a přidala pás pro cyklisty a zadala vypracování projektu i pro stranu druhou, což by s největší pravděpodobností znamenalo úplné zrušení vozovky. To podle Radoměřské není možné. „To, že něco uzavřete, neznamená, že auta zmizí. Je iluzorní myslet si, že automobilisté nebudou hledat alternativní cesty,“ uvedla. Dodala, že již současné omezení průjezdnosti nábřeží vedlo k tomu, že řidiči začali využívat Divadelní ulici, kde jsou pravidelné zácpy a zhoršené ovzduší pro místní obyvatele nebo rodiče s dětmi docházející do blízké základní školy.

Co se týče dopravy, nová starostka příliš nesouhlasí ani s tramvajovou tratí v horní části Václavského náměstí, která již má stavební povolení a začít stavět se má příští rok. „Dokážu se s tím smířit, i když dle mého osobního názoru je škoda krásného náměstí,“ řekla. Dodala, že vůbec nesouhlasí s výhledovým plánem trať obnovit i v dolní části náměstí, kde by mohla vést v původní trase mezi náměstím Republiky a Národní. „Myslím, že tam je doprava metrem saturována dostatečně,“ řekla a dodala, že průjezd velkých moderních tramvají by narušil současné korzo.

Emoce před časem vzbudil kruhový objezd, který Praha 1 nechala vybudovat na náměstí Republiky u Prašné brány. Soud následně přikázal radnici jej zrušit, podle Radoměřské úřad stále vyhodnocuje další postup. Z politického hlediska podle starostky nová koalice plánuje vyhodnotit, jestli opatření plní původně zamýšlený účel, tedy zvýšení plynulosti dopravy, a podle toho jej ponechá či zruší. Pokud by objezd zůstal, měl by získat vizuálně přijatelnější podobu, dodala Radoměřská.

V Praze 1 od začátku listopadu vládne koalice ODS, Pirátů, TOP 09, ANO a Rezidentů 1, v minulém období tam vládly ODS, My, co tady žijeme (STAN, KDU-ČSL, Iniciativa občanů), TOP 09 a ANO. Radoměřská nahradila ve funkci Petra Hejmu (STAN), který odešel do opozice. V opozici je i Praha 1 Sobě, která letošní volby vyhrála.

Od: Scheinherr Adam (ZHMP) <Adam.Scheinherr@praha.eu>
Odesláno: Monday, January 23, 2023 6:38:58 PM
Komu: Pavel.Cizinsky@praha1.cz <Pavel.Cizinsky@praha1.cz>
Předmět: RE: dotaz ohledně stanoviska Prahy 1 k neuzavření tranzitu přes centrum

Vážený pane zastupiteli,

touto problematikou jsme se zabývali dne 4. ledna na jednání, které jsem nechal svolat na odboru MHMP PKD a z něj Vám zasílám v příloze zápis.

Na daném jednání jsem usiloval o stejný dopravní režim, který byl zaveden na Malé straně v roce 2019 při opravě tramvajové trati v Křižovnické ulici a tedy zákaz vjezdu motorových vozidel mimo dopravní obsluhu. Tento režim by dle mého názoru zajistil, že Smetanovým nábřežím bude projíždět skutečně jen ten, kdo musí a tím nedojde k významným kongescím, které můžeme očekávat. Podobné výsledky tento režim zajistil i v roce 2019 a tím by byla zajištěna stabilita tramvajové dopravy pro všechny cestující, kteří budou muset Malou stranu objíždět. Dokonce nejen pro ty, protože kongesce na Smetanově nábřeží se budou přelévat následně do celé tramvajové sítě a ovlivňovat linky po celém městě. Bohužel ze strany Prahy 1 bylo omezení tranzitu na jednání odmítno.

Následně jsem svolal k plánované uzavírce ještě jednání 11.ledna tentokrát i za účasti pana radního Ryvoły i pana vedoucího Czitala. Konkrétní detaily jsme neprojednávali, ale o změně stanoviska jsem nebyl informován.

S úctou

Adam Scheinherr

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D.

Náměstek primátora pro oblast dopravy a památkové péče

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Mariánské nám. 2/2, 110 00 Praha 1

Tel.: +420 236 002 296, +420 776 771 913

adam.scheinherr@praha.eu

www.praha.eu

7/12 0-10 5

Záznam z jednání – oprava tramvajové trati v úseku Klárov – Újezd

Termín a místo jednání: 4.1.2023 9:00 hod., MHMP

Účastníci jednání:

MHMP PKD: Aleš Krejča, Jan Krejčí, Lukáš Vopava, David Nováček

MHMP ODO: Ivo Milec

HMP: Adam Scheinherr

DP: Jiří Vodrážka, Petr Mašek, Martin Němeček

TSK: Václav Bláha, Michal Peterka

ÚMČ P1 OPVP: Ludvík Czital

- Na jednání byl vznesen požadavek na zpracování dopravního průzkumu v průběhu uzavírky Malé Strany z důvodu opravy tramvajové trati (2. až 4. etapa prací – uzavírka ul. Karmelitská, Újezd)
- Do pátku 6.1.2023 zašle TSK účastníkům jednání seznam vytipovaných lokalit měření.
- ÚMČ P1 nesouhlasí s omezením provozu na pravém břehu řeky Vltavy po dobu uzavírky Malé Strany.
- ÚMČ P1 pro zlepšení výjezdu z oblasti ul. Národní po dobu opravy tramvajové trati navrhl otočení jednosměrnosti ul. Jungmannova v úseku Národní – Charvátová, které je odzkoušené a výjezdu z oblasti ul. Národní výrazně pomáhá. Bude řešeno v gesci PKD MHMP v rámci kompletního DIO se souhlasem ÚMČ P1 OPVP.
- PKD MHMP plně podporuje zveřejnění dopravních informací na ZPI dle scénářů TSK, zajistí TSK.
- DP sdělil, že v oblasti pravobřežní nelze významně posílit tramvajový provoz, bude zkapacitněna linka 2 (shodný interval, nasazení souprav o 2 vozech).
- Po dobu oprav v závislosti na jednotlivých etapách prací bude vždy Malostranské náměstí obslouženo NAD.