Zápis č. 4 / 2015

z jednání Výboru pro dopravu a evropské fondy Zastupitelstva hl. m. Prahy konaného ve čtvrtek 9. dubna 2015 v zasedací místnosti č. 349, 3. patro, Mariánské nám. 2.

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

Omluveni: Petr Šimůnek

Předsedkyně výboru Ing. Jarmila Bendová přivítala přítomné a zahájila jednání výboru v 15.15 hod.

Schválení zápisu z minulého jednání ze dne 25. 3. 2015.

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

Zápis z jednání ze dne 25. 3. 2015 byl schválen.

Na ověřovatele dnešního zápisu byl navržen Mgr. Petr Bříza.

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

Ověřovatelem dnešního zápisu byl zvolen Mgr. Petr Bříza.

Program jednání:

1. Projednání projektů 14. a 15. výzvy OPPK v rámci oblasti podpory 2.1 Revitalizace a ochrana území a v rámci oblasti podpory 3.3 Rozvoj malých a středních podniků
2. Železniční spojení Praha – Kladno s odbočkou na letiště
3. Modernizace traťového úseku Praha - Libeň – Praha - Malešice, I. stavba
4. Různé

Hlasování o programu: pro: 8 proti: 0 zdržel se: 0

Program dnešního jednání byl schválen.

Bod 1: Projednání projektů 14. a 15. výzvy OPPK v rámci oblasti podpory 2.1 Revitalizace a ochrana území a v rámci oblasti podpory 3.3 Rozvoj malých a středních podniků

Ing. Marcela Nováková, vedoucí oddělení Evropského fondu regionálního rozvoje (EFRR): Ze 14. výzvy budeme žádat o projednání jednoho projektu. A z 15. výzvy budeme žádat o projednání 3 projektů. Finanční prostředky máme připraveny respektive máme připravenou i finanční rezervu. I následná realizace projektů bude velmi pečlivě sledována. Někteří žadatelé pak i peníze vracejí.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu a evropské fondy ZHMP bere na vědomí Informaci o průběhu výběru projektů. Doporučuje RHMP odsouhlasit a ZHMP schválit navrženou maximální výši dotace na projekty oblasti podpory 2.1 a 3.3 na základě doporučení EFRR FON. Doporučuje RHMP odsouhlasit a ZHMP schválit projekty oblasti podpory 2.1 a 3.3 uvedené v Seznamu projektů doporučených k financování.

Hlasování: pro: 8 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

Bod 2: Železniční spojení Praha – Kladno s odbočkou na letiště

Ing. Bohuslav Stečínský, MSc., Správa železniční dopravní cesty, státní organizace: Byli jsme požádáni o předložení dvou témat a ke každému z témat jsem si přizval kolegy.

Ing. Petr Zobal, Metroprojekt, a.s.: Rád bych Vás seznámil se studií proveditelnosti projektu Praha – letiště – Kladno. Studie již vznikla dříve, ale následně byla aktualizována zejména ve variantách řešení. Cílem je kvalitní železniční napojení Kladna na Prahu 6, Prahu 7 a na centrum Prahy. Dalším cílem je napojení letiště na železnici. Snažíme se na projekt získat příspěvek z EU. Nyní pracujeme s několika variantami, které se liší v tom, jak se dostat na letiště. Máme varianty R a J. Varianta J má název podle odbočky u Jenečku. V rámci této varianty mohou přijet vlaky, jak z Hlavního nádraží, tak i Masarykova nádraží. Žádná varianta v úseku Dejvice – Veleslavín neuvažuje s tunelovým vedením. V současné době probíhá připomínkování agenturou JASPERS. Bylo prokázáno, že rychlodráha má význam pro regionální dopravu. Částečně jednokolejná varianta v úseku Bubny – Veleslavín není dobrá a nemůže zajistit požadavky, které jsou na projekt kladeny. Kladno – Jeneč je invariantní a z hlediska přípravy je jednodušší. Proto doporučujeme celou trasu připravovat po etapách. V úseku Bubny – Ruzyně potřebujeme trasu stabilizovat.

Diskuze:

Marek Bělor, Auto*mat: Proč ta studie počítá s nárůstem automobilové dopravy, kdy už několik let automobilová doprava stagnuje?

Ing. Zobal: Vycházíme z modelu, který používá ŘSD ČR.

Martin Slabý, zastupitel MČ Praha 5: Projekt řeší propojení na Kladno a napojení letiště. Není lepší, aby se řešilo zavedení metra na letiště? V oblasti letiště by mohl vzniknout velký dopravní uzel.

Ing. Zobal: Zadání bylo zkoumat spojení po železnici. Vycházíme z platného územního plánu a podkladů města. V minulosti se zkoumalo i spojení metrem a z hlediska multikriteriálního hodnocení vycházela lépe varianta železniční.

Ing. David Krása, ředitel Metroprojekt Praha, a.s.: Železniční projekt je navržen optimálně a splňuje tři účely dohromady. Řeší napojení Kladna na Prahu. Řeší napojení letiště na centrum města. Řeší napojení regionu na Prahu. V rámci stavby vzniknou parkoviště P+R a autobusové terminály na Dlouhé míly či v Ruzyni.

Slabý: Dnes vozíme 25 lidí a tudíž vzduch. V roce 2052 bychom měli vozit 100 lidí. Interval vlakového spojení bude delší, nežli interval metra. Vozíme 6 tis. cestujících za rok, tudíž na jeden pracovní den vychází 25 lidí.

Ing. Zobal: Modelovaly se varianty pro železnici a metro. Počty cestujících byly téměř shodné. Po železnici se využívá jedna trasa, což je hlavní výhodou. 12 mil. cestujících je poměrně vysoké číslo. 6 tis. cestujících, to je současný počet cestujících z Kladna za den v obou směrech. Nyní je trať jednokolejná. Po zkapacitnění bude pro cestující více atraktivní.

Petr Hnyk, radní MČ Praha 5: Omlouvám se za vystoupení pana Slabého. Chtěl bych se zeptat, proč jsme studii nedostali, když jedna varianta je navržena po území naší městské části?

Ing. Stečínský: Napravíme to a studii proveditelnosti předložíme i vaší městské části, i přestože není úplně standardní, abychom studii proveditelnosti takto podrobně probírali. Studie proveditelnosti by nám měla ukázat, s jakými vstupy bychom měli jít do zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí. Následné projednávání s dotčenými orgány státní správy a samosprávy bude v rámci územního řízení.

Mgr. Kolínská: Zároveň jsem místostarostkou MČ Praha 6, tak nevím zdali jsem v souběhu zájmů, a nebo ve střetu zájmů. Z Kladna dojíždí cca 20 tis. lidí a nelze se divit, že v současné době po železnici dojíždí tak málo lidí. V této části Prahy chybí kapacitní záchytné parkoviště P+R. Projekt metra generuje pouze P+R na Dlouhé míly. Železnice generuje více parkovišť P+R. Území Bubny – Zátory nelze obsloužit jen stanicí metra Vltavská. Tedy existuje mnoho důvodů proč modernizovat železniční spojení.

Mgr. Mirovský: Také jsem v souběhu zájmů. Proběhlo jednání mezi MČ Praha 6 a 7 a SŽDC a shodli jsme se, že je třeba modernizovat tuto železniční trať. Zmínil jste možnost vypuštění zastávky Výstaviště. Naše městská část tuto zastávku určitě chce. Varianta Jeneček, kterou bude možné využít i z Hlavního nádraží bude časově náročná.

Ing. Zobal: V základní variantě je stanice Výstaviště. Při modelování jsme zjistili, že když vypustíme stanici Výstaviště, přilákáme tím více cestujících.

Mgr. Kolínská: Neměla by být atraktivita pro cestující zohledněna v tarifní politice?

Ing. Zobal: Vstupy do studie se zpracovávaly koncem roku 2013.

Mgr. Mirovský: Byli bychom rádi, kdyby zastávka Výstaviště byla zařazena do standardní železniční sítě.

Mgr. Bříza: Chtěl bych se zeptat na časový harmonogram dalších postupů.

Ing. Zobal: Dále budou následovat další stupně projektových dokumentací, které budou projednávány se všemi dotčenými orgány. Stavba pak bude probíhat etapově ve směru od Kladna.

Ing. Stečínský: Není možné říkat konkrétní další data, neboť teprve teď máme studii proveditelnosti.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu a evropské fondy ZHMP podporuje modernizaci železničního spojení Praha – Kladno s odbočkou na letiště.

Hlasování: pro: 8 proti: 0 zdržel se: 0

Usnesení bylo schváleno.

Bod 3: Modernizace traťového úseku Praha - Libeň – Praha - Malešice, I. stavba

Ing. Karel Fridrich, SŽDC stavební správa západ: Náplní stavby je vytvoření mimoúrovňového křížení Libeň – Malešice a Běchovice – Libeň. Smyslem stavby je odstranit vzájemné křížení dvou frekventovaných tratí. Jedna z těchto tratí má nejvyšší počty přepravených cestujících za den v řádu desítky tisíc denně. V Libni tuto trať kříží trať, která je využívána tranzitní nákladní dopravou a

spojuje severomořské přístavy např. Hamburk se Saskem, Děčínem a pražským kontejnerovým terminálem v Uhříněvsi. Tyto dvě frekventované tratě se úrovňově kříží ve stanici Praha - Libeň. Což znamená omezení kapacity v obou směrech a tedy zdržování vlaků v obou směrech. ROPID dlouhodobě sleduje zavedení tangenciálních železničních linek pro osobní dopravu. Jedna z těchto prvních linek končí právě v Libni. Sekundárním cílem stavby je zavedení tangenciální osobní dopravy v úseku Hostivař – Libeň. Máme zpracovánu hlukovou studii, která vede k návrhu protihlukových zdí podél trati. Na základě podnětu občanů jsme se rozhodli, že zadáme ještě jeden oponentní posudek na hluk. Vlastní křížení tratí je velmi šikmé proto, aby zábor území byl co nejmenší. Mostní estakáda je na obrázku v materiálech.

Diskuze:

Ing. Doležal: Také jsem ve střetu zájmů, neboť jsem místostarostou MČ Praha 9. Není to modernizace, ale stavba nové tratě. Já si myslím, že tato trať by spíše měla být utlumována. Nákladní železniční doprava do intravilánu města nepatří, byť tato trať vznikla okolo roku 1919. Dnes v dané oblasti bydlí čím dál tím více lidí. Myslím, že zvyšovat podíl nákladní železniční dopravy v Praze je nežádoucí. To, že zde má vzniknout více S 41, jste nám nikdy neprezentovali. S tím naše městská část mít problém nebude.

Ing. Fridrich: Připravuje se optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha - Vysočany, jejíž součástí bude rekonstrukce stanice Praha -Vysočany. Tento projekt směřuje k tomu, abychom kontejnerové vlaky od Hamburku dostali na kontejnerové překladiště v Uhříněvsi. S MČ Praha 9 budeme i nadále jednat.

Ing. Jiří Pařízek, místostarosta MČ Praha 22: Rozhodně podporuji variantu linky S 41. Chtěl bych se zeptat, jaké máte připraveny finanční zdroje?

Ing. Fridrich: Dokážeme zaplatit jakékoliv rozumně financovatelné projekty, které dokážeme obhájit vůči evropským hodnotitelům pro nejbližší rozpočtové období. Stavba přijde cca na 1,1 mld. Kč. K pokračování z Hrdlořez do Malešic mohu uvést, že iniciativa JASPERS podmínila financovatelnost staveb tím, že ROPID si nechá zpracovat komplexní studii různých variant obsluhy území okolo tangenciálních linek respektive různé varianty tangenciálních linek.

Hornová, o.s. Hrdlořezy: Chtěla bych uvést, že se jedná o vysoký most v oblasti přírodního parku. V místě, kde se investují velké peníze do meandrů na Rokytce a je zde klidová zóna. Domnívám se, že vizualizace je zkreslená, že most bude vyšší. Zvažovali jste variantu tunelu? O kolik minut se zpožďují spoje, když je důvod investovat do této stavby?

Ing. Fridrich: Ano, zkoušeli jsme, že by trať Malešice – Libeň byla vedena pod kolínskou tratí. Výsledek je ten, že trať, jenž by podjela kolínskou trať, by nedokázala nastoupat do stanice v Malešicích. Sklonové poměry pro železnici jsou výrazně omezenější než pro silniční dopravu. Z vizualizace je poměrně dobře vidět, že most bude poměrně vysoký. Není problém, že vlak by měl zpoždění 10 minut. Je problém, že vlaky po trati fyzicky neprojedou. Kapacita terminálu Metrans je vyšší než kapacita trati. Poptávka po spojení je vyšší než umožňuje trať. Předpokládáme navýšení počtu vlaků na trati oproti dnešnímu stavu asi o třetinu výchozího stavu roku 2000.

Ing. Ilona Picková, místostarostka MČ Praha 14: Chtěla jsem se zeptat, zdali se uvažovalo o případném napojení tratě na dříve plánované překladiště v Malešicích?

Ing. Fridrich: Překladiště v Malešicích by bylo napojené na stejnou trať. V Malešicích je územní rezerva pro kontejnerový terminál.

Ing. Doležal: Domníváme se, že navýšení dopravy zde nebude o třetinu, ale o polovinu.

Ing. Bendová: Nyní už nejsme usnášeníschopní, takže nemůžeme přijmout usnesení k danému bodu.

Bod 6: Různé

Mgr. Mirovský: Poprosil bych kolegy z ROPIDu, zdali by mohli zaslat materiál k preferencím. Všiml jsem si, že ne všechny opatření u SSZ jsou v provozu, ačkoliv jsou vybudovány.

Jednání Výboru pro dopravu a evropské fondy ZHMP bylo ukončeno v 16.56 hodin a trvalo 101 minut.

Ing. Jarmila Bendová
předsedkyně výboru

Mgr. Petr Bříza
ověřovatel zápisu

Ing. Jan Marek
tajemník