



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

Komise Rady hl. m. Prahy pro pěší a bezbariérovost

Zápis z jednání Komise Rady hl. m. Prahy pro pěší a bezbariérovost

ze dne 2. 6. 2021

Jednání bylo vedeno on-line v prostředí Microsoft Teams. Z jednání byl pořízen záznam.

Přítomni:

Předseda komise: Jan Heroudek.

Členové komise: Kristina Ullmannová, David Dohnal, Tomáš Prousek, Jan Vaněček (připojil se v průběhu úvodu jednání), Jaroslav Mach (připojil se v průběhu úvodu jednání), Jan Krčál, Irena Šestáková (připojila se v průběhu úvodu jednání).

Tajemník komise: Karolína Klímová.

Hosté komise: Michal Prager (MČ Praha 14), Jiří Černý, Jaroslav Hájek (ODO MHMP), František Brašna (SONS), Jan Tomandl POV), Jaroslava Franková (POV), Dagmar Lanzová (NRZP), Petr Květák (SOC MHMP), Lubomír Mráz (NFOZP), Zuzana Buchtelová (NFOZP), Petr Hazuza (Nadace Charta 77, KB), Alexandra Bašánová, Petra Syrová (Pěšky městem), Filip Drápal (ROPID), Miroslava Staňková (ROPID), Daniel Srb (ROPID), Oldřich Kadavý (ROPID), Lukáš Kubálek (ROPID), Kateřina Jarušková (SOC MHMP), Marika Jelínková (SOC MHMP), Aneta E. Maršálová (MČ Praha 13), Petr Tej, Jakub Hendrych (IPR), Jitka Brzoňová (Metroprojekt), Filip Jiřík (DPP), Gabriela Švagrová.

Omluven: Jan Kapitán

Předseda komise zkonstatoval, že komise je vzhledem k počtu 5 přítomných členů z celkového počtu 9 členů usnášení schopná.

Hlasování o zápisu z jednání dne 5. 5. 2021: 5 hlasů pro, zápis byl schválen.

Navržený program:

1. Doprava na objednání.
2. Lávka Holešovice – Karlín.
3. Tramvajová trať Václavské náměstí.
4. Různé.

Hlasování o navrženém programu: 5 hlasů pro, program byl schválen.

K jednání se připojili další tři členové komise, nadále celkový počet přítomných členů komise 8.

1. Doprava na objednání

Informaci o nastavení služby Doprava na objednání poskytli zaměstnanci ROPID; součástí zápisu jsou rovněž již dříve e-mailem zodpovězené dotazy hostů komise:

- na základě transparentní soutěže a smluv podepsaných 30. 4. 2021 budou službu poskytovat noví provozovatelé - Lutan s.r.o. (v PIDu jezdí linku 431) a Vega Tour s.r.o., a to od 1. 1. 2022 (standardní délka smlouvy 7 let + možnost prodloužení o max. další 3 roky);

- odkazy na kompletní smlouvy zveřejněné v souladu se zákonem 340/2015 Sb., požadavky na vozidla a rozpis počtu vozidel v jednotlivá provozní období je v příloze č. 1. každé z uvedených smluv:
 - Lutan s.r.o. <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/16448655>
 - Vega Tour s.r.o. <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/16449151>
- stávající dopravci jsou zasmluvněni do 31. 12. 2021, čímž je ošetřeno plynulé navázání poskytování služby;
- ze stávajících dopravců Societa nepodala nabídku a Handicap Transport skončil v soutěži jako třetí, ale změna dopravců by neměla mít vliv na kvalitu poskytovaných služeb;
- provoz bude koordinovat nový specializovaný dispečink ROPIDu na základě elektronického systému evidence poptávek a provozu;
- uživatelé se budou přihlašovat především na on-line objednávkovým formulářem, nadále bude samozřejmě dostupná i možnost objednávek telefonicky, informace k objednávkám přes dispečink budou poskytnuty včas na www.pid.cz;
- zveřejnění dalších informací zde: <https://pid.cz/prakticke-informace/bezbarierove-s-pid/?tab=4>.

Dříve položené dotazy na téma dopravy na objednání:

1. *Zda a za jakých podmínek je možné, aby neziskové organizace objednávaly dopravu pro své klienty?*
 Odpověď: V rámci poskytované služby je a bude tato služba vázána na konkrétního klienta. Samotná objednávka služby bude moci být provedena telefonicky, jako dosud, tak i prostřednictvím webové stránky.
 Neziskové i jiné organizace mohou a budou moci objednávat dopravu pouze mimo dotovanou službu, tedy v komerčním režimu (u dopravců stávajících, nových či ve službě nezapojených), shodně jako v současné době.
2. *Jaké jsou podmínky pro jízdy o víkendech a mimo Prahu (např. pro přesuny mezi středočeským krajem a Prahou kvůli rehabilitacím, aktivizačním službám atd., kdy není možné využít bariérovou meziměstskou dopravu)?*
 Odpověď: Podmínky pro takové jízdy budou shodné se stávajícími, tzn. při delších cestách mimo Prahu je a bude možné navázat kombinací do poslední možné obce za podmínek hl. m. Prahu objednávaných služeb a dále komerčním režimu (ten bude v novém režimu povinně zveřejněn).
 Podíl bezbariérových spojů PID průběžně roste i v příměstské dopravě, tedy není možné souhlasit s tím, že meziměstská doprava je bariérová.
3. *Jaké jsou podmínky pro cizince na vozíku?*
 Odpověď: Podmínky jsou a budou vázány na trvalé bydliště na území hl. m. Prahy bez ohledu na státní příslušnost, shodně jako v současné době.
4. *Jak si máme vysvětlit informaci, že "každé vozidlo musí umožňovat přepravu alespoň jednoho klienta na vozíku (EIV nebo MIV)"? Znamená to snad, že se nepočítá s přepravou např. manželských, partnerských dvojic či 3 - 4 lidí na vozících, jako je tomu dosud? Došlo by tak k naprosto tristní situaci.*
 Odpověď:
 - Lutan: 10 vozidel pro nejméně 4 vozíky (z toho nejméně 3 elektrické) + 6 vozidel pro nejméně 1 vozík;
 - Vega Tour: 15 vozidel pro nejméně 3 vozíky (z toho nejméně 1 elektrický) + 4 vozidla pro nejméně 1 vozík;
 - podrobně v Přílohách 1 zveřejněných smluv.
5. *V textu se dále píše, že "speciálně upravená vozidla bude obsluhovat personál speciálně vyškolený pro tuto činnost". Která organizace sdružující lidi na vozících byla k proškolení přizvána? Pokud žádná, pak*

školení bez aktivní přítomnosti lidí s osobním prožitkem "sezení" na vozíku a jeho provozem, nemá prakticky žádnou hodnotu.

Odpověď: Oba dopravci se na zahájení provozu (nastane za 7 měsíců) chystají technicky, provozně i personálně. Rozhodně ještě nejsou ve fázi najímání provozních zaměstnanců (z čeho by je přes léto a podzim platili?). Předpokládám však, že v závěru letošního roku budou oba dopravci připraveni i po odborné stránce včetně příslušného zaškolení provozních zaměstnanců od k tomu způsobilé organizace. Osobně se domnívám, že řada zaměstnanců zajišťujících službu od roku 2022 bude mít i předchozí praxi.

J. Franková, POV: Dle informací z médií bude Doprava na objednání poskytovat i služby v business módu (nedotované, např. při cestě za hranice HMP) – kdy budou známy ceny? Potřebovali bychom tyto informace jako vstup do projektu na příští rok, který odevzdáváme v září.

M. Staňková, ROPID: Jednání s nasmlouvanými dopravci o těchto navazujících službách navážeme, předpokládáme ceny odpovídající provozním nákladům. Komerční služby lze poptat i u dalších dopravců. Požadované informace získáme do konce letních prázdnin.

J. Heroudek: Prosím ROPID o vypracování seznamu dalších možných dopravců v Praze, kteří nabízejí přepravu osob se sníženou schopností pohybu.

M. Prager:

1. Je možné si objednat pravidelnou dopravu? (pravidelné cesty)
2. Společnost Lutan není na trhu dlouho. Byla ve výběrovém řízení zohledněna zkušenost/historie uchazeče? Proběhne proškolení personálu dopravců?

M. Staňková:

Ad 1) Projekt bude v tomto ohledu nastaven tak, jak je nastaven nyní – bude to možné.

Ad 2) Se společností Lutan máme předchozí dobrou pracovní zkušenost – je zapojena v systému PID. Povinnost smluvního dopravce odborně proškolit personál je zakotvena ve smlouvě o poskytování služby.

T. Prousek, ROPID: Uvažujeme o novém – kratším, zajímavějším - názvu služby Doprava na objednání. Přijímáme náměty z řad široké veřejnosti.

J. Heroudek: Zvolit název služby je výlučná věc ROPID – je možné využít nabídky kolegů z ROPID a přispět svým návrhem, ale o návrzích, ani o konečné volbě názvu, tato komise nebude jednat ani hlasovat, neboť jí to nepřísluší.

A. E. Maršálová: V MČ Praha 13 je řešena Místní agenda 21 a v rámci jejích mechanismů toto téma představím.

M. Jelínková: Jak mají postupovat zájemci o dopravu na objednání od začátku školního roku 2021/2022? Stávající dopravci odmítají přijímat nové objednávky.

M. Staňková: Dopravci jsou zasmluvněni do konce roku 2021 a neměli by odmítat objednávky. Pokud se to stane, pošlete nám stížnost, budeme to řešit.

J. Franková, POV: Částka uvedená v zadání výběrového řízení (652 mil Kč) je cena služby na 2 roky?

M. Staňková, ROPID: Jedná se o celkovou odhadovanou hodnotu zakázky – je to nezbytný údaj, který určuje, jakým způsobem se bude zakázka soutěžit (jaké zákonné parametry se na výběrové řízení vztahují), odpovídá maximální možné ceně služby při max. možném navýšení kapacit a využití služeb. Tato částka neznamená, že ji máme od hl. m. Prahy na krytí služby příslibenou. V současné době, při aktuální kapacitě dopravců a poptávce po službě, utratíme za Dopravu na objednání cca 54-57 mil. Kč ročně.

J. Franková: Jaká je v rámci služby Doprava na objednání aktuální cena dopravce za km?

M. Staňková: Ceny jsou uvedeny ve smlouvách, viz odkazy výše: větší vozidla s asistentem/menší vozidla (nově nasazovaná – u dopravců různé ceny: 35,85/ 23,78 Kč/km; 43,90/33,20 Kč/km.

Návrh usnesení komise: Komise bere na vědomí informaci o dopravě na objednání a výsledcích soutěže na dodavatele této služby od 1. 1. 2022.

Hlasování: 8 hlasů pro, návrh byl schválen.

2. Lávka Holešovice – Karlín

- zadavatelem je Odbor investiční MHMP;
- projekt představil zástupce projektanta Petr Tej;
- projektová příprava je ve fázi získaného společného povolení, které nabylo právní moci 6. 5. 2021, nyní probíhá soutěž o zhotovitele stavby, realizace by měla začít v létě 2021;
- lávka spojuje oba břehy Vltavy (pravý břeh Bubenské nábřeží, levý břeh Libeňské nábřeží) s ostrovem Štvanice, má šířku 4 m, podélný sklon nikde nepřekračuje 8 %.

J. Tomandl: Bude se upravovat i předpolí lávky? Zejm. výstup z lávky před Pražskou tržnicí na Bubenském nábřeží. Dále na vizualizacích nejsou patrné hmatové prvky.

P. Tej: Na pravém břehu Vltavy je výstavba lávky koordinována s rekonstrukcí tramvajové trati, zpřístupněním TRAM zastávky Pražská tržnice a úpravou celého uličního profilu – v místě vyústění lávky bude chodník významně rozšířen a přechod pro chodce proveden jako bezbariérový. Vizualizace neznázorňují detaily, stavba naplňuje zákonné požadavky na bezbariérové užívání rovněž v ohledu hmatových prvků.

M. Prager: Zábradlí je poměrně vysoké a pro člověka na vozíku neposkytuje rozhled z lávky.

P. Tej: Vzhled lávky vzešel z architektonické soutěže; zábradlí je vysoké 110 cm, takže odpovídá předpisům na provoz pěších i cyklistů.

Návrh usnesení komise: Komise s výstavbou lávky dle představeného projektu.

Hlasování: 8 hlasů pro, návrh byl schválen.

3. Tramvajová trať Václavské náměstí

- jedná se o „horní“ (jihovýchodní) část Václavského náměstí;
- zadavatelem přípravy k výstavbě TT je DPP;
- související úpravy chodníků a vozovek řeší TSK;
- dodavatelem obojího je Metroprojekt, který projekt spolu s IPR představí;
- akce je úzce koordinována s rekonstrukcí tzv. Muzejní oázy (řeší IPR) a rekonstrukcí „dolní“ části Václavského náměstí, kde je zadavatelem Odbor investiční MHMP a dodavatelem kancelář Jakub Cígler Architekti;
- zpracovatel se o „vyladění“ řešení z hlediska bezbariérového užívání, konzultoval se SONS, ČKAIT, paní R. Zdařilovou (metodika k bezbariérové vyhlášce) a NIPI, požádal o vyjádření rovněž p. Jiřího Černého a prostřednictvím p. náměstka Scheinherra Prof. Šestákovou –

zčásti se mu dostalo informace, že jmenovaní správné řešení neznají, zástupci SONS a I. Šestáková předali rozsáhlé připomínky, které zpracovatel vypořádal – v představovaném návrhu jsou akceptované připomínky zapracovány:

- řešení prostoru a dopravního režimu: rozšíření chodníků, postupné dosazení stromořadí, tramvajové koleje v obou směrech, IAD na kolejích, středový prostor mezi kolejemi určen pro pěší a aktivity (trhy, výstavy, koncerty atd.), obrubníky s nášlapem 8 cm s výjimkou v místě snížení (2 cm) a nástupních hran nové TRAM zastávky (20 cm), snížení max. rychlosti vozidel na 30 km/hod kromě pěších zón při Vodičkově a při Muzejní oáze (20 km/hod);
- řešení pohybu nevidomých: obecně dle běžných principů a platných předpisů, v případě navádění na koridor přes TRAM trať v pěší zóně budou dle doporučení Ing. R. Zdařilové využity umělé vodící linie; vzhledem k rozměrům náměstí Tyflošservis doporučuje na odbočce naváděcích pásů k označnickům nové TRAM zastávky umístit akustické majáčky s informací o tom, kam naváděcí pás vede.

D. Lanzová: Navádění nevidomých na koridor přes TRAM trať pomocí umělých vodících linií je velmi nestandardní a domnívám se, že nebude funkční. Takto velký prostor, kterým Václavské náměstí bezesporu je, je z hlediska bezpečného a samostatného pohybu nevidomých a slabozrakých velmi těžký problém k řešení.

F. Brašna: Navádění k označníku bývá řešeno akustickým majáčkem přímo na označníku – v tomto případě je však zvláště aktuální otázka dosahu přijímače (na označníku). Upozorňuji, že pokud na trase odbočuje z vodící linie větší množství naváděcích pásů, je to pro uživatele s bílou holí matoucí (který je označením vstupu/výstupu z pěší zóny, který vede k označníku, který vede k místu přecházení).

J. Hendrych, J. Brzoňová: Řešení nám bylo doporučeno Ing. Renatou Zdařilovou, zástupkyní ČKAIT a autorkou oficiální metodiky k bezbariérové vyhlášce č. 398/2009 Sb. Prezentovanou situaci předáme rovněž na SONS.

J. Hendrych představil aktuální podobu řešení tzv. Muzejní oázy (bezprostřední okolí staré budovy Národního muzea):

- přes Wilsonovu budou stávající přechody pro chodce rozšířeny a mírně posunuty, nevidomí budou naváděni pouze na jižní z nich; prostorem mezi budovami Národního muzea bude vedena TRAM trať a jednosměrný jízdní pruh, dopravním režimem zde bude pěší zóna; přes Legerovu budou zřízeny dva nové přechody pro chodce, na stávající přechod pro chodce přes Vinohradskou při křižovatce s Legerovou nebudou naváděni nevidomí.

J. Hendrych, K. Ullmannová: Zřejmě bude vhodné, aby vhodné řešení prodiskutovali zástupci ČKAIT a SONS, neboť se v tuto chvíli názorově rozcházejí.

I. Šestáková, D. Lanzová: Doporučujeme společné jednání odborníků, kteří budou hledat řešení nejen podle předpisů, ale rovněž vyhovující uživatelské zkušenosti. K jednání je třeba mít k dispozici výkres dopravního značení a další informace o dopravním řešení (výškové poměry, směrovost atd.).

F. Jiřík, DPP: Toto společné jednání za široké účasti odborníků proběhlo na jaře tohoto roku – zúčastnění se zřekli možnosti navrhnout funkční řešení a zpracovateli bylo doporučeno věc řešit podle názoru ČKAIT a MMR. Zpracovatel toto splnil a nyní vám předkládáme řešení dle ČKAIT.

K. Ullmannová: Toto obnovené jednání nemá smysl, jestliže zúčastnění nemají nové návrhy řešení.

F. Brašna: Samotný režim pěší zóny je pro nevidomé poměrně matoucí, protože informace o tomto dopravním režimu je těžké zprostředkovat na všech vstupech a výstupech z ní. Příkladem je situace, kdy nevidomý vystoupí z vestibulu metra uprostřed pěší zóny a nedostane o tom hmatovou informaci.

J. Heroudek: Uspořádejte společné jednání a zašlete komisi závěr, který tato komise již nebude projednávat.

Návrh usnesení komise: Komise akceptuje návrh tramvajové trati v horní části Václavského náměstí z hlediska pohybu osob nevidomých a slabozrakých a se sníženou pohyblivostí a podporuje další přípravu a realizaci tramvajové trati v úzké koordinaci s rekonstrukcí vozovek a chodníků s tím, že je nezbytné definitivní řešení projednat na společném jednání zástupců SONS, NRZP, NIPI, POV a dalšími dle potřeby.

Hlasování: 8 hlasů pro, návrh byl schválen.

4. Různé.

V bodě různé nebylo navrženo žádné téma k projednání.

Předpokládaný termín dalšího jednání **1. 9. 2021**, formát dle covid situace.

Ing. Jan Heroudek

předseda Komise Rady HMP pro pěší a bezbariérovost

Zápis provedla: K. Klímová