* příprava na výbor
* Koncept tiskové zprávy po výboru
* podklad pro výbor, návrh na změny v rozpočtu (tisk a dát všem)

## Příprava k jednotlivým bodům výboru

### Linkové vedení

* V debatě o redukci MHD se ROPID ohání podmínkami z Bruselu. Tyto podmínky by měli znát aspoň členové výboru, když už ne veřejnost. Jaké jsou tedy indikátory, co přesně má město splnit, aby nepřišlo o tu dotaci? A jak to hodlá udělat?

### Tunel Blanka

**“Materiál pro jednání Výboru pro dopravu a evropské fondy ZHMP Téma Městský okruh Pelc Tyrolka - Malovanka”**

Tento tzv. materiál, údajně prokazuje, že město nemůže se zprovozněním Blanky omezovat dopravu v centru. Když se do něj ale podíváte, najdete tam samé nekonkrétní řeči. Celých pět stránek keců a jeden nicneříkající obrázek.

**Malá Strana, Smetanovo nábřeží:**

*Ze získaných stanovisek dotčených subjektů a ze závěrů odborných posudků a jednání vyplynulo, aby byl realizován soubor lokálních úprav, které budou mít za cíl dosáhnout zejména zklidňujícího a tím i regulačního účinku, zlepšení podmínek provozu hromadné dopravy, lepších podmínek pro chodce a cyklisty. Úplné přerušení provozu nebylo doporučeno mimo jiné s ohledem na zachování dopravní obslužnosti území.*

* Kde jsou ta konkrétně stanoviska, kde jsou ty posudky, kde jsou zápisy z jednání? Mohou být členové výboru seznámeni s odborným posudkem, který vyhodnocuje dopady různých posuzovaných variant? Existuje takový materiál vůbec, nebo si to p. Pivec cucá z prstu?
* A jaké konkrétně úpravy jsou navrženy? Počítá se s nimi v rozpočtu 2015? Nebo je to jen mlžení TSK, která tady výbor něčím uchlácholí a pak neudělá nic?

**Nová světelná signalizační zařízení (SSZ) v trase tzv. severojižní magistrály (SJM)**

*(...) U ostatních námětů na SSZ byla detekována řada rizik a lokálních komplikací,*

*jak z hlediska dopravněinženýrského rozboru, tak z hlediska upozornění a stanovisek*

*dotčených orgánu a městských částí.*

* Jaká rizika byla u kterých křižovatek detekována? Existuje na to zpráva, se kterou mohou být členové výboru seznámeni? Nebo si to TSK vycucala z prstu?

**Bezmotorová doprava na SJM**

*Z dosavadních závěrů podrobných projednávání vyplynulo, že zavedení cyklistické*

*dopravy na komunikace 5. května - Legerova I Sokolská I Mezibranská - Wilsonova není*

*zejména z hlediska bezpečnosti realizovatelné. Případné snížení kapacity komunikace*

*vyčleněním vyhrazeného pruhu pro cyklistickou a/nebo hromadnou dopravu v každém*

*směru nemá logické opodstatnění, resp. by vyvolalo fatální dopady na plynulost dopravy v*

*celém širším okolí magistrály.*

* Na SJM se na kole dnes jezdit smí, i když je to velmi nekomfortní, při neexistenci adekvátních alternativ je to ale často nevyhnutelné. Chce snad TSK v rámci bezpečnosti jízdu na kole na SJM rovnou zakázat?

**Úprava dopravního režimu v Žitné ulici**

Navržená úprava se opírá zejména o zavedení protisměrné cyklistické dopravy, dle

shromážděných názorů se však jedná zejména ve střední části ulice Žitné o řešení z

bezpečnostního hlediska nevhodné.

* V čem konkrétně je to nebezpečné? Je to bezpečnější, než když cyklisté jedou nahoru Ječnou? Není důvodem spíš to, že by se cyklistická doprava stala “příliš atraktivní”?

Twdy “Bylo rozhodnuto,“ že se většina opatření nebude připravovat. Že z Humanizace Severojižní magistrály, zabránění tranzitu centrem či revitalizace Žitné zůstane jen to, co se pánům z TSK hodí do krámu. Takže se ptám: Existuje nějaká odborná studie, v níž je zdůvodněno, proč se jednotlivá opatření mají nebo nemají realizovat? Pokud ano, proč nebyla podkladem k jednání tohoto výboru? Pokud ne, znamená to, že jste si na TSK argumenty vycucali z prstu a rozhodli bez odborných podkladů? Kdo konkrétně byl za to zodpovědný?

Požaduji co nejrychlejší vypsání VŘ na ředitele TSK.

K rozpočtu:

* Stručný komentář. Považujeme za nízké položky (viz: tabulka)
* Bude Libeňský most postavený široký nebo úzký? (Dolínek: bude široký, ale s 1+1 pruhem - to chce postavit o čtvrt miliardy dražší most jen proto, že je na tento omyl stavební povolení?
* Proč není více peněz na přípravu rozvoje TT? V centru kritická situace. AM navrhuje zvýšení výdajů

## 

## TZ: Návrh pražského rozpočtu ve znamení setrvačnosti

**Iniciativa Auto\*Mat analyzovala kapitoly rozpočtu hlavního města Prahy na rok 2014 zabývající se mobilitou. Na rozdíl od politických proklamací je návrh rozpočtu skutečným vyjádřením městských priorit. Jakkoliv je prostor pro změnu trendu malý vlivem vytunelování městské pokladny dlouholetou výstavbou tunelu Blanka, stávající rozpočet je opět ve znamení setrvačnosti. Zanedbaná podpora rozvoje tramvajové sítě a stále nízké investice do bezpečnosti a komfortu pěší dopravy ukazují, že se směřování pražského rozpočtu směrem k potřebám Pražanů opět změnit nepodařilo.**

*Sem napíše TZ Jakub podle analýzy níže, kam jsem přesunul většinu našeho textu. Hlavní body:*

* *V rozpočtu není příprava zásadních doprovodných opatření ke zprovoznění tunelu Blanka.*
* *Rozpočet nepodporuje dostatečně bezmotorovou dopravu.*
* *AM stále navrhuje v optimálním případě převést 185 mil. Kč z přípravy sporných staveb NKS a zahájení stavby Libeňského mostu v nevhodných parametrech především na zlepšování podmínek pro pěší a přípravu výstavby nových tramvajových tratí, jak naleznete v příloze TZ.*
* *Nicméně vědom si politické reality, A\*M se rozhodl , že zkusí na pondělním finančním výboru ZHMP prosadit alespoň pár drobnějších, avšak podle nás zcela nezbytných změn v rozpočtu*

*VF: “Na rozdíl od politických proklamací je návrh rozpočtu skutečným vyjádřením městských priorit. Je zřejmé, že v kapitole Doprava se směřování nového vedení Prahy od minulosti bohužel opět příliš neliší.”*

Příloha:

Návrh Auto\*Matu na změny konceptu rozpočtu na rok 2015.

## Návrh Auto\*Matu na změny konceptu rozpočtu na rok 2015

*Vypracoval Auto\*Mat, dne 12.2.2015*

### Analýza rozpočtu

Auto\*Mat posoudil návrh rozpočtu hlavního města zejména v kapitole 3 - Doprava. Obecně platí, že vlivem přetrvávající nutnosti platit stavbu tunelu Blanka a také vlivem stále rostoucí kompenzace provozní ztráty z veřejné dopravy nezbývá v oblastech mobility dost investičních prostředků na menší investiční akce, které by ale měly v souhrnu větší pozitivní dopad.

V otázce financování veřejné dopravy Auto\*Mat varuje, že další snižování již tak dlouho nezvyšovaného jízdného nebude mít s velkou pravděpodobností očekávané pozitivní dopady na využívání veřejné dopravy a povede spíše ke zvýšení zátěže města v provozních výdajích na veřejnou dopravu, které jsou již dnes značně vysoké.

I když jsou v návrhu rozpočtu na výdajové stránce patrné pozitivní trendy, v zásadních položkách oblastí dopravy a veřejného prostoru opět selhává. Za zvlášť nevhodné považujeme nenavýšení položek pro bezmotorovou dopravu. Je nám známo, že příprava těchto akcí v posledních letech pokulhávala, nicméně navýšení rozpočtových položek o částku srovnatelnou například s pouhou přípravou stavby Radlické radiály, by dalo, zejména u zlepšování podmínek pro pěší, jasný impuls a bylo by také zřetelnou politickou deklarací priorit nového radního pro dopravu.

Málo peněz také jde na přípravu nových tramvajových tratí. Tramvajová síť se již dlouho prakticky nerozvíjí a začíná tak zaostávat za potřebami města. Nutné je především urychlení přípravy doplnění sítě v centru města a zvýšení role tramvajové dopravy v tangenciálních směrech. V některých lokalitách by bylo vhodné zainvestovat i do samostatných pruhů pro autobusy, neboť možnosti vyhrazování pruhů na stávajících komunikacích se již prakticky vyčerpaly.

Návrh rozpočtu obsahuje také řadu sporných záměrů, mezi jinými zahájení stavby nového Libeňského mostu, podle komentáře k rozpočtu očividně ve zbytečně širokém provedení, proti kterému se staví jak Auto\*Mat či Klub za starou Prahu, tak IPR a dotčené městské části Praha 7 a 8.

Naopak zde není rozpočtově vůbec podložena realizace doprovodných opatření, která by mohla kompenzovat negativní dopady zprovoznění tunelu Blanka na dopravní systém Pražského regionu.

Za zbytečné považujeme také některé sporné projekty lávek a podchodů pro pěší. Podchody v ul. Partyzánská nemají dopravní odůvodnění, v případě lávky přes Chlumeckou je potom nahrazení levnější úrovňovou alternativou v souladu s Manuálem veřejných prostranství a přináší i úsporu za údržbu a opravy těchto objektů v budoucnu. V této souvislosti za sporný považujeme např. i projekt Zelená Malovanka, jenž podle nás nemá dostatečné přínosy na to, aby se do něj vložilo přes 100 mil. Kč.

### Shrnutí návrhu

Iniciativa Auto\*Mat navrhuje změnit alokaci celkem 185,5 mil. Kč v investiční části kapitoly doprava.

Zásadní navýšení doporučujeme pro dlouhodobě podfinancovaný chodníkový program, jehož podmínky si vyžadují revizi, aby byl použitelný i pro městské části s minimem volných prostředků. Přinejmenším zdvojnásobení si žádá položka BESIP, kde je dostatečná připravenost, ale opatření na zvýšení bezpečnosti pěších se léta odkládají. Praha také jen velmi zvolna startuje svou rekonstrukci veřejného prostoru. Konečně je také na čase vrátit investiční podporu cyklodopravy na úroveň odpovídající rozvoji cyklistiky v posledních pěti letech, jenž byl nastartován právě intenzivními investicemi v letech 2006-2011.

Jako položky k omezení doporučujeme zejména stavbu Libeňského mostu v problémových šířkových parametrech a pozastavení většiny přípravy záměrů NKS, jejichž realizace je v současné době nejistá.

### Položky k navýšení - investiční

Částky v mil. Kč; p=převod z r. 2014

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Položka | Vyčerpáno 2014 | Návrh 2015 | **Doporučení A\*M** | Změna | Poznámka |
| Chodníkový program | 109 | 10+7,5p | **105** | +87,5 |  |
| BESIP | 32 | 30 | **60** | +30 | Na dětech nelze šetřit |
| Cyklostezky | 40 | 30 | **50** | +20 | Rozjetí PP |
| Veřejný prostor | 15 | 20+26p | **75** | +29 | Také kvůli cyklodopravě |
| TT Komořany | 0 | 0 | **9** | +9 | Počátek přípravy |
| Propojení TT v centru | 0 | 0 | **10** | +10 | Počátek přípravy |
| *Celkem (mil. Kč)* |  | ***123,5*** | ***309*** | *+185,5* |  |

*Pozn: Investiční podpora cyklodopravy by tímto dosáhla přibližně 70 mil. Kč, kombinované z položek “Cyklostezky” a “Veřejný prostor.”*

### Položky k omezení

Částky v mil Kč; p=převod z r. 2014

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Položka | Vyčerpáno 2014 | Celkové náklady | Návrh 2015 | **Doporučení A\*M** | Změna | Poznámka |
| Podchody v ul. Partyzánská | 0 | 220 | 30 | **0** | - 30 | Nerealizovat |
| Rajská zahrada - Přemostění | 1 | 295 | 6 | **1** | - 5 | Náhrada přechodem, přepracovat |
| Břevnovská Radiála | 2,6 | 11 925 | 0,5 | **0** | -0,5 | Pozastavit přípravu |
| Blanka 2 příprava/ Libeňská spojka | ? | 30 000+ | 19,5p/5p | **0** | -24,5 | Pozastavit přípravu |
| Zelená Malovanka | 1,3 | 120 | 11,3 + 18,7p | **3,5** | -26,5 | omezit rozsah |
| Libeňský most | 2,3 | 1 500 | 80 | **10** | -70 | Změnit projekt na původní šířku, není tedy třeba stavět |
| Propojení Prahy 12 s Pražským  okruhem |  | 200+ | 9 | **0** | -9 | Převod prostředků na přípravu TT do Komořan |
| Rek. ul. Komunardů (HLUK) |  | 30 | 30 | **10** | -20 | Realizovat až s rekonstrukcí TT |
| *Celkem (mil. Kč)* |  |  | **210** | **24,5** | -185,5 |  |

### Položky s pochybnostmi

U těchto položek nenavrhujeme konkrétní změnu, vyjadřujeme ale pochybnosti o jejich smysluplnosti.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Položka | Návrh 2015 | Poznámka / doporučení |
| Radlická radiála | 150,9 | Průzkumné štoly včetně průzkumů, monitoringu a inženýrské činnosti. Záměr se patrně odkládá, vlivem uzavřené smlouvy by bylo patrně velmi obtížné položku zrušit. |
| Operační středisko Malovanka | 198 |  |

## Výklad k jednotlivým položkám

***Položky k posílení***

### Chodníkový program

Magistrát připlácí městským částem na rekonstrukce a výstavbu nových chodníků. V roce 2014 bylo vyčerpáno 108 mil. Kč. (nejde-li o chybu, dopady nebyly příliš patrné) Chodníky a pěší cesty jsou v Praze zoufale podfinancované. Měl by být navržen účinnější systém podpory. V tomto roce by nicméně bylo možné alespoň nabídnout městským částem, aby financování strategických chodníků převzal magistrát s větším podílem nebo zcela. K tomu by bylo žádoucí navýšení částky na chodníkový program nejméně na 105 mil. Kč.

### BESIP

Dosavadní, zoufale nízká podpora bezpečnosti pěší dopravy zůstává v návrhu zachována i přes to, že komisí BESIP dlouhodobě připravovaný zásobník akcí obsahuje přes 90 záměrů, z nichž se k realizaci na rok 2015 připravuje méně než deset. I kdyby byla část záměrů v zásobníku sporná, není to důvod pro ponechání šnečího tempa zlepšování bezpečnosti přechodů a jiných lokalit, zejména pro dětské chodce.

### Propojení tramvajových tratí (TT) v centru

Je nezbytné, aby po letech diskusí konečně začala reálná příprava posílení kapacity tramvajové sítě a možností obsluhy centra města a to minimálně tramvajového propojení Vinohrad s Hlavním nádražím, s nímž souhlasí Praha 1. Peníze by měly jít na dokončení změny ÚP, vyhodnocení variant vedení a etapizace a na vypracování EIA. Tramvajová síť v centru je dlouhodobě v kritickém stavu z pohledu kapacitního, energetického i možnosti výlukového vedení odklonů. Propojení tratí na Vinohradské třídě s tratí v Jindřišské a Vodičkově v rámci definovaném připravovanou změnou ÚP je naprosto klíčovou stavbou pro pražskou tramvajovou síť, pokud má do budoucna zajistit nároky na ní kladené a splnit přitom nastavené standardy kvality.

### TT Komořany

Navrhujeme rozjet přípravu nové tramvajové trati, jež by obsloužila Komořany kapacitní a ekologickou MHD. Jedná se o převod prostředků z přípravy sporného propojení MČ P12 s Pražským okruhem, jež část obyvatel i institucí na P12 ve stávající podobě odmítá. Navržené prostředky by měly sloužit k přípravě změny ÚP a zpracování dokumentace EIA na tento záměr.

### TSK cyklo údržba

Tato položka slouží k údržbě značení cyklotras a zpravidla se z ní platí také nová integrační opatření, realizují-li se v rámci údržby komunikací. Navrhujeme zdvojnásobit výši této položky na hodnotu, kterou měla v letech největšího rozmachu integračních opatření (cca 2008-2011).

### Cyklostezky

Jedná se o investice do rozvoje sítě cyklotras, zejména o stavby nových cyklostezek.

Auto\*Mat navrhuje zvýšit investice alespoň o 10 mil Kč oproti roku 2014 a to především z důvodu nezbytnosti obnovit intenzivní přípravu nových záměrů, jelikož se nedostává připravených projektů. Jakkoliv je (vinou předchozího vedení) připravenost na nové investice tak nízká, že TSK bude mít potíže vyčerpat celou částku, je zachování výše investic deklarací zájmu a také impulsem k realizaci některých záměrů, se kterými přicházejí městské části a financování na ně není.

### Veřejný prostor

Tato položka slouží k zajištění požadavků magistrátu (potažmo IPR a dalších stakeholderů) do záměrů investovaných mimo městské instituce, nejčastěji v rámci obnovy nebo zřizování nových světelných signalizací. Částku považujeme za nízkou obecně, navíc je její navýšení nezbytné, pokud se do akcí již rozpracovaných bez adekvátních řešení cyklistické dopravy mají taková řešení doplnit v závěrečné fázi přípravy.

V letech 2013 a 2014 se stalo, že byla předběžně přislíbená, ale následně vynechaná cykloopatření na poslední chvíli realizována na základě politického zadání, nebyla však potom po dobu několika měsíců realizujícím institucím proplacena. Navýšení této rozpočtové položky by mělo zabránit opakování podobných nepříjemností, ke kterým vlivem nedostatečného začleňování cykloopatření do připravovaných akcí, může s velkou pravděpodobností dojít i v budoucnosti.

***Položky k omezení***

### Podchody v ul. Partyzánská

Nejzbytečnější a zcela absurdní položka v rozpočtu města. Podchody ražené v náspu železniční trati mají zajistit vedení dvou jízdních pruhů v každém směru na Trojský most. Vzhledem k tomu, že pro kapacitu komunikace je ve směru do centra zcela limitující navazující křižovatka s ul. Vrbenského, nedává zvýšení počtu pruhů v podjezdu smysl a je tudíž zbytečné vyhánět odsud chodce do nákladně ražených podchodů. Tento záměr je nutné zcela zrušit a ušetřit značné množství finančních prostředků.

### Rajská zahrada - Přemostění

Navržený projekt přemostění ulice Chlumecké u metra Rajská Zahrada v návaznosti na plánovanou železniční zastávku je nehospodárný. Pro snadné překonání vhodnějším a na výstavbu i údržbu levnějším řešením je zřízení signalizovaného přechodu ulice Chlumecké, na které je stejně omezena rychlost na 50 km/h, a která má navíc v blízkosti souběžnou Vysočanskou radiálu.

### Břevnovská Radiála

Břevnovská radiála je v aktuálním konceptu metropolitního plánu v doposud navrhované podobě zcela zrušena. Do doby, než bude ukončeno přehodnocování nadřazeného komunikačního skeletu, není důvod investovat do přípravných prací na tu to stavbu byť jen jedinou korunu.

### Blanka 2 příprava a Libeňská spojka

Zde platí totéž co pro Břevnovskou radiálu. Oba záměry se aktuálně výrazně přehodnocují, ať v rámci přípravy dočasného řešení v ulicích V Holešovičkách a Povltavská, tak v samotném konceptu MÚP, kde je ve stopě východní sekce Městského okruhu navržena komunikace s výrazně úspornějšími návrhovými parametry. I zde považujeme za správné pozastavit přípravu záměrů do doby, než bude rozhodnuto o jejich zásadním přehodnocení nebo zrušení.

### Zelená Malovanka

Záměr se snaží napravit poměrně špatný, avšak ne tragický stav, jenž vyvolala stavba dálniční křižovatky v intravilánu města. Z našeho pohledu je však problematický především z důvodu pouze jakéhosi zamaskování stavby, bez reálných dopadů na exhalace či hlučnost z křižovatky. Problém je také ve výši investice, neboť soustředí značné investiční prostředky na jedno místo v momentě, kdy v Praze je mnoho lokalit podstatně hůře postižených IAD (SJM, staré Malešice, Žitná), do nichž se neinvestuje ani koruna. Navrhujeme zastavit přípravu a přepracovat do podstatně skromnější formy. K tomu navrhujeme aplikovat především chytrá a levná řešení, jež ale dosáhnou stejného efektu.

### Libeňský most

Záměr rekonstrukce Libeňského mostu byl v podobě 2+2 pruhy připravován zhruba od roku 2000. Takové rozšíření vytvoří nežádoucí průtah Holešovicemi a Libní. Technický stav Libeňského mostu je špatný. V minulosti se uvažovalo i o rekonstrukci mostu bez jeho rozšíření. V případě rozšíření mostu dojde jednak k vytvoření naprosto neadekvátní kapacity pro automobilovou dopravu, která způsobí problémy na obou březích. K tomu ještě nikdo nevyvrátil pochybnosti o nutnosti demolice jeho mostovky. KZSP s ní nesouhlasí. (odkaz <http://stary-web.zastarouprahu.cz/kauzy/libenmost/ohrtrva.htm>)

Navrhujeme zpracování nezávislé studie o skutečném stavu mostu a v každém případě změnit projekt na verzi bez rozšíření mostu. Do té doby ho lze provozovat ve stávajícím stavu, neboť to, že je most urychleně nutno rekonstruovat, tvrdí TSK již 10 let. Pokud stav mostu skutečně ohrožuje bezpečnost cestujících, může být pro některá vozidla dočasně uzavřen.

### Propojení Prahy 12 s Pražským okruhem

Toto propojení má výhledově napojit Modřany na Pražský okruh. Nejsme přesvědčeni o jeho smysluplnosti, neboť dále zvýhodní automobilovou dopravu vůči MHD, k jejíž podpoře se město zavázalo. Proto navrhujeme přesun finančních prostředků na toto propojení na přípravu TT do Komořan. Až po její realizaci je možno uvažovat o zlepšení parametrů i pro IAD.

### Rek. ul. Komunardů (HLUK)

Nesouhlasíme s realizací záměru v úseku Dělnická - Bubenské nábřeží bez koordinace s rekonstrukcí TT. V ulici Komunardů není velký provoz a tak tamní hlučnost není nadměrná. Na části dlážděných vozovek parkují auta, jež pojíždějí TT, která se v roce 2015 rekonstruovat nebude. Ta je přitom díky své konstrukci z velkoplošných panelů zdrojem většího hluku, než přiléhající dlážděné vozovky. Navrhujeme pouze realizovat bezbariérové zastávky MHD a odložit zbytek rekonstrukce ulice do doby realizace rekonstrukce TT. To umožní realizovat rekonstruci ulice najednou v celém uličním profilu, což bude mít přínos i pro místní obyvatele a majitele obchodů.

**Položky s pochybnostmi**

### Radlická radiála

V přípravě stavby nelze pokračovat bez nastavení jasných podmínek jejího financování, provozu a dopadů na kapacitu sítě pro IAD a jasně daných regulací provozu po jejím otevření. Jinak hrozí podobné problémy, jako teď prožíváme v souvislosti s Blankou.

### Operační středisko Malovanka

Je velice sporné, zda je tato megastavba bez reálného přínosu pro město potřeba, když provoz ve stávajícím stavu a i s Blankou bude fungovat i bez tohoto střediska.