# malyznakp5 \*MC05X00HOXA6\*

# Městská část Praha 5

# JUDr. Tomáš Homola

# radní MČ P5

Mgr. Martina Pokorná

 Členka ZMČ Praha 5

MC05 65561/2016 V Praze dne 21.10.2016

Vážená paní zastupitelko,

dovolte mi reagovat na Vaši interpelaci z posledního jednání Zastupitelstva Městské části Praha 5.

Nevím sice, jaký vliv a význam pro Vámi zmíněné cyklotrasy mají Pražské mosty a lávky, ale zajistné máte pravdu, že území naší městské části je obecně významné pro cyklodopravu velké části Pražanů. Městská část věnuje problematice cyklodopravy zvláštní pozornost již od minulého volebního období, kdy byl zpracován „Akční plán rozvoje cyklistické infrastruktury na období 2013 – 2015“.

Veškeré potřebné informace k bezmotorové a cyklo dopravě pak máte přehledně k dispozici na webových stránkách městské části:

<http://praha5.cz/cs/sekce/cyklistika-a-bezmotorova-doprava/>

K tomu je však třeba poukázat na skutečnost, že otázka komplexního řešení cyklodopravy není kompetencí toliko naší městské části, ale zejména hlavního města Prahy.

Nyní k Vašim jednotlivým dotazům:

### **Cyklokoordinátor**

* Kdy bude na Úřadu MČ Praha 5 obnovena funkce cyklokoordinátora?
* Kdy bude vypsáno výběrové řízení na tuto pozici?

Kompetence obsazování volných systemizovaných míst v rámci Úřadu Městské části Praha 5 je dána výhradně tajemníkovi úřadu a nikoli voleným zástupcům. Proto na tuto otázku neumím odpovědět, neboť neřídím ani Odbor dopravy a ani Odbor územního rozvoje. Vedle toho bych chtěl sdělit, že osobně považuji za důležité a rovnocenné všechny druhy dopravy, tedy nejenom cyklodopravu, ale i dopravu silniční, pěší a i MHD. Dlouhodobý deficit odborných pracovníků úřadu na odboru územního rozvoje, kterému tyto oblasti náleží mne tíží, ale moje kompetence a možnosti jsou velmi omezené. Aktuálně je vypsáno výběrové řízení na obsazení pozice vedoucího uvedeného odboru územního rozvoje a lze tedy doufat, že nový vedoucí odboru přijde s personálními návrhy na rozdělení kompetencí v rámci odboru tak, aby byly zajištěny všechny oblasti jeho činnosti.

### **Plán rozvoje cyklistické infrastruktury:**

* Kdy budou přijaty kroky nutné pro jejich realizaci, tj. zejména výběrová řízení a obsazení pozice referenta pro dopravu na Odboru územního rozvoje, který by dohlížel na jejich plnění?
* Kdo a kdy sestaví návrh rozpočtu na výše zmíněná doporučená opatření a projekty směřující k zvýšení bezpečnosti cyklistů?
* Kdy a kde bude veřejnosti představen nový přijatý Akční plán rozvoje cyklistické infrastruktury?

Máte pravdu, že v roce 2016 zadal Odbor územního rozvoje aktualizaci „Akčního plánu rozvoje cyklistické infrastruktury“. Tento akční plán byl zpracovatelem předán koncem léta 2016 k projednání v orgánech městské části a ke konečnému přijetí. Zpracovaný akční plán rozvoje cyklodopravy bude v nejbližší době projednán v Komisi dopravy a následně v Radě městské části. Poté jej čeká zveřejnění, stejně jako byl zveřejněn původní akční plán pro období 2013 – 2015.

Pokud jde o Vaše další konkrétní dotazy v této věci, pak na otázku první jsem odpověděl výše. Co se týče návrhu rozpočtu a alokace finančních prostředků na cykloopatření vyplývající z návrhů, pak toto bude záviset na prioritách doporučených Komisí dopravy Radě městské části. Odbor územního rozvoje však nedisponuje finančními prostředky k realizaci návrhů dopravních opatření. K tomu slouží zejména rozpočet Odboru investic, přičemž řadu opatření lze realizovat ve spolupráci s HMP nebo v rámci projektů na rekonstrukci komunikací ze strany TSK a dalšími městskými institucemi.

**Ulice Nádražní a Strakonická:**

* Jak bude naloženo se závěry návrhů opatření v oblasti cyklodopravy v ulicích Nádražní a Strakonická? Budou závěry této studie zveřejněny?
* Stanou se závěry studie pro úřad městské části závazné?
* Budou projednány Radou a dále prosazovány, nebo se jedná o vyhozené finanční prostředky?

Předem bych Vás chtěl opět odkázat na shora uvedenou webovou stránku městské části, kde je tato studie zveřejněna již od 20.6.2016.

Definování dopravního prostoru ul. Nádražní a Strakonické, které souvisí s urbanizací území v jižní části Smíchova (prostor mezi ul. Moulíkova a Lihovarem) je v současnosti předmětem řízení a úvah mezi jednotlivými investory, Hlavním městem Prahou (IPR), Dopravním podnikem hl. m. Prahy, dopravními orgány, Městskou částí Praha 5 a dalšími zainteresovanými institucemi. Vypracovaná studie, jejíž předmětem byl především důraz na cyklistickou dopravu, byla městskou částí Praha 5 financována a může být samozřejmě podkladem pro rozhodování ve výše uvedené záležitosti. V případě, že tato řešení budou orgány Městské části Praha 5 přijaty, můžou je samosprávné orgány městské části Praha 5 uplatňovat jako zásadu nebo jako podněty při řízeních, ve kterých MČ P5 má příslušnou působnost. Projednávání těchto materiálů je např. v Komisi dopravní  plánováno na 26.10.2016, a proto se domnívám, že by nemuselo jít o vyhozené finanční prostředky. Zpracované návrhy však definují variantní řešení a proto lze jen těžko definovat závaznost a podmíněnost navržených opatření, když městská část není a nikdy nebude investorem dopravních staveb v této oblasti.

Vedle této studie (resp. návrhů řešení) však městská část zadala zpracování podstatně zásadnější studie, která se týká celkové koncepce Vltavského břehu Prahy 5, která má být v dohledné době ukončena a předložena k projednání v orgánech MČ.

Rozumím tomu, že změny vedení tramvajové trati v ulici Nádražní nejsou příznivé pro řešení bezmotorové dopravy v této oblasti. Doufám však, že větší důraz bude kladen na převedení hlavních cyklotras směrem k řece, kde je pro to příznivější prostředí a zázemí.

### **Ulice Dobříšská, Radlická či Plzeňská**

* V jakém stavu jsou práce na zadání studie projektu výstavby záchytného parkoviště P+R ?
* Kdo na Městské části Praha 5 koordinuje kroky od specifikace podkladů až ke zpracování projektové dokumentace, včetně včasného získání všech nutných stanovisek (například EIA) tak, aby městská část získala potřebnou dotaci?

Obávám se, že nemáte dobré informace. Městská část nezadala a nezadává žádnou studii na výstavbu záchytného parkoviště P+R v oblasti Vámi zmíněné lokality. Městská část zadala počátkem léta letošního roku „Studii proveditelnosti P+R parkovišť na území MČ Praha 5“, přičemž cílem této studie je zmapování území MČ a vytipováno vhodných lokalit (zejména v majetku HMP) pro umístění nebo pro rozšíření P+R parkovišť. Tato studie byla předána zpracovatelem Atelierem DUK s.r.o. teprve v nedávné době a nyní ji čeká projednání v orgánech MČ a zejména pak v komisi dopravní a v radě MČ. Tato studie pak je podmínkou pro možnost zpracování konkrétních projektů na vybudování parkovací kapacity P+R a jejich financování z Vámi zmíněného operačního programu. Již nyní se tak ukazuje možnost velmi rychlého řešení parkování v lokalitě Plzeňské ulice (oblast Klamovky), kde by mohlo vzniknout v řádu několika týdnů parkoviště P+R o okamžité kapacitě převyšující 200 osobních automobilů a v případě dostavby dalších ploch by se kapacita dala navýšit až na dvojnásobek. Otázka zpracování projektové dokumentace a následné výstavby je však na Odboru investic MČ a já doufám, že tato příležitost bude využita.

Pokud jde o lokalitu Dobříšská a Radlická, pak předpokládám máte namysli oblast Smíchovského nádraží. I zde je shora uvedenou studií doporučováno umístění P+R parkoviště s tím, že investor přestavby Smíchovského nádraží předpokládá vybudovat kapacitní parkoviště přístupné z ulice Dobříšské, přičemž MČ preferuje vybudování parkovací kapacity i v oblasti ulice Nádražní. Vše však musí být provedeno v součinnosti s jednotlivými investory, Hlavním městem Prahou (IPR), Dopravním podnikem hl. m. Prahy, SŽDC, Českými drahami a dopravními orgány.

Koordinace kroků v uvedených oblastech je na vedoucích příslušných odborů Úřadu MČ P5, resp. jim podřízených odděleních. V případě odboru územního rozvoje MČ a dotací MHMP je to Oddělení dopravní infrastruktury, památkové péče a ochrany přírody tohoto odboru a v případě dotací z evropských fondů je k tomu příslušné Oddělení EU fondů Odboru legislativního.

### **Plán zlepšení pro pěší dopravu**

* Chystá Městská část Praha 5 také plán pro **zlepšení pěší dopravy**?
* Jak městská část akceptuje závěry akcí “Bezpečně do škol”?
* Kdo má na starosti zapracování a promítnutí do praxe doporučených opatření pro bezpečnou docházku dětí do školy?
* Upozornění: při vytyčování a malování parkovacích zón došlo naopak ke snížení či zrušení dříve zavedených bezpečnostních opatření v okolí škol (např. zákaz zastavení u přechodu do základní školy Nepomucká), na koho se mají občané obrátit s námitkami?

Městská část Praha 5 dlouhodobě podporuje zlepšení pěší dopravy, a to minimálně ve formě poskytování finančních prostředků na opravu chodníků v rámci tzv. chodníkového programu. Dále se mimo jiné aktivně účastní akcí typu Bezpečné cesty do školy, přičemž závěry a vybraná řešení předává odboru financování a rozvoje dopravy Magistrátu hl. m. Prahy k realizaci z prostředků BESIP hl. m. Prahy. V letošním roce byla například po letech realizována úprava prostoru Arbesovo náměstí u ZŠ Kořenského a dle nám dostupných informací by v příštím roce mělo dojít k realizaci vybraného opatření (stavebního charakteru) v okolí ZŠ Nepomucká. V této souvislosti je však nutno zdůraznit nejen skutečnost, že navrhované úpravy se týkají komunikací, které jsou v majetku hl. m. Prahy, nikoliv městské části Praha 5, ale i to, že jsou ve většině případů i předmětem stavebního řízení, což realizaci prodlužuje. K Vašemu dotazu ve věci dopravních opatření souvisejících se zřízením zóny placeného stání je možno se obrátit přímo na odbor dopravy Úřadu MČ P5, neboť tato kompetence náleží do přenesené, nikoliv samostatné působnosti obce. Dle informací tohoto odboru byly v okolí ZŠ Nepomucká provedeny úpravy, které jsou v kontextu  s výstupy projektu Bezpečné cesty do školy (ZŠ Nepomucká), přičemž ještě v letošním roce by mělo dojít k již stanovenému (v červenci tohoto roku) dopravnímu opatření, které spočívá v doplnění stávajícího dopravního značení před přechody pro chodce v ul. Nepomucké a v prostoru křižovatek ul.  Nepomucká x Pod školou a Slávy Horníka x Píseckého o dopravní zařízení Z 11h směrové sloupky balisety (zelenobílé).

### **Statut Dopravní komise**

* Proč Dopravní komise jako poradní orgán Rady MČ nemá ve statutu v článku III “Rozsah a náplň činnosti komise” vůbec podporu cyklistické a pěší dopravy?

Svůj dotaz směřujete na nesprávné místo. Zpracování statutu dopravní komise nenáleží mé osobě, ale tento projednala a navrhla přímo dopravní komise a následně jej schválila rada jako celek, když rozhodla o zřízení tohoto svého poradního orgánu. Na Vaši otázku tak neumím a ani nemohu odpovědět. To, že komise nemá ve svém statutu explicitně podporu dopravy však neznamená, že se cyklodopravou nezabývá nebo nechce zabývat. Opak je pravdou. Cyklodoprava však není a nemůže být preferovaným typem dopravy na území MČ a tento typ dopravy nemůže být upřednostňován před ostatními druhy. Je mi jasné, že ortodoxním cyklistům se tento názor nemusí zamlouvat, ale jak bychom preferenci tohoto druhu dopravy ospravedlnili před vyznavači pěší nebo automobilové dopravy?

Doufám, že jsem vyčerpávajícím způsobem odpověděl na všechny Vaše otázky.

S pozdravem

JUDr. Tomáš Homola

Radní MČ Praha 5