



ZÁPIS z 9. jednání

Výboru pro dopravu ZHMP konaného dne 15. 10. 2019 od 13:00 hod.

Zasedací místnost č. 349 / 3. patro, MHMP - Nová radnice, Mariánské nám. 2, Praha 1

Přítomni: Ing. Pavel Richter, Václav Bílek, Ing. Lubomír Brož, Ing. Ladislav Kos, Viktor Mahrik, Pavel Procházka, Ing. Jan Marek

Omluveni: Ing. Arch. PhDr. Lenka Burgerová, Ph.D., Mgr. Jiří Koubek, DiS., Mgr. Ondřej Mírovský, M.EM, Ing. Alexandra Udženija, Ing. David Vodrážka

Jednání řídil: Ing. Pavel Richter, předseda Výboru pro dopravu ZHMP

Předseda Výboru pro dopravu ZHMP Ing. Pavel Richter přivítal přítomné a zahájil 9. jednání v 13:08 hod.

Na ověřovatele zápisu byl navržen Viktor Mahrik.

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

Ověřovatelem zápisu byl zvolen Viktor Mahrik.

Schválení zápisu z 8. jednání Výboru pro dopravu ZHMP

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

Zápis z 8. jednání Výboru pro dopravu ZHMP byl schválen.

Návrh programu jednání:

BOD	TISK	MATERIÁL	PŘEDKLÁDÁ	PŘIZVANÍ
1.		Úvod		
2.	T-VD-0080	Elektrifikace linky 119		
3.	T-VD-0079	Aktuální informace o projektu lanové dráhy Podbaba - Troja - Bohnice		
4.	T-VD-0081	R-34257 k návrhu na úplatné nabytí pozemků parc. č. 2342/401, 2342/402, 2342/403, 2342/404, 2342/406, 2342/408, 2342/412, 2342/413, 2342/415, 2342/419, 2342/420, 2342/446, 2342/448, 2342/450 a 2342/453 v k.ú. Stodůlky, obec Praha, do vlastnictví hl. města Prahy (Z- 7622)		
5.	T-VD-	R-34283 k poskytnutí dotací v oblasti přístupnosti a odstraňování bariér na území		

BOD	TISK	MATERIÁL	PŘEDKLÁDÁ	PŘÍZVANÍ
	0082	hl.m. Prahy na rok 2019 a návrhu na úpravu vlastního rozpočtu hl.m. Prahy (Z - 7629)		
6.	T-VD-0083	R-34399 ke schválení memoranda o spolupráci mezi hl.m.Prahou a Středočeským krajem v oblasti rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy (Z - 7680)		
7.	T-VD-0084	R-34507 k návrhu na úplatné nabytí spoluvlastnického podílu o velikosti 1/2 na pozemku parc. č. 4103 v katastrálním území Strašnice do vlastnictví hlavního města Prahy (Z - 7678)		
8.	T-VD-0086	Z - 7634 k poskytnutí účelové investiční dotace na studie proveditelnosti komunikací pro bezmotorovou dopravu pro Městskou část Praha 11		
9.	T-VD-0085	Z - 7708 Informace o významných dopravních omezeních na hl. komunikacích v Praze		
10.		Různé		

Alice Hamalová, zastupitelka MČ Praha 8: Byla bych ráda, kdyby do programu byl zařazen bod kolaudace Blanky.

Ing. Richter: Problematiku kolaudace Blanky prodiskutujeme v bodě různém.

Hlasování o předloženém programu: pro: 6 proti: 0 zdržel se: 0

Program jednání byl schválen.

Bod 2: Elektrifikace linky 119

Mgr. Michal Andelek, Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.: Příprava záměru byla schválena Radou HMP. Letiště Václava Havla odbavuje více cestujících. Jasnou prioritou města zůstává kolejové napojení letiště, ale tato stavba má dlouhodobý skluz. Dopravní obslužnost letiště je dlouhodobě neudržitelná. V současné době klíčové spojení na letiště zajišťuje linka č. 119. Tato linka má až 250 spojů v jednom směru za den. Pro tuto linku je vhodné dynamické nabíjení trolejbusů. Vozidla nabízí vyšší ekonomickou životnost a až o 50 % vyšší kapacitu oproti standardním kloubovým autobusům. Nemusíme stavět infrastrukturu po celé délce trasy linky. Trolejbus je schopen jet nějakou dobu na baterie. A zároveň není nutné trolejbus dlouhodobě nabíjet na konečných stanicích. Na trase linky 119 mezi Nádražím Veleslavín a letištem předpokládáme vybudování infrastruktury přibližně na 50 % trasy. Na letišti předpokládáme vybudování nabíjecí infrastruktury. Budeme chtít využít stávající tramvajovou měnírnu na Červeném vrchu, která dokáže nabíjet velkou část vedení v Evropské ulici. Dále budeme chtít využít i vznikající tramvajovou měnírnu Na Dědině. Následně vznikne měnírna na letišti. Dále vzniká provozní zázemí v garážích Řepy. Infrastruktura je navržena tak, aby mohla být využitelná i po zprovoznění modernizace železnice na letiště.

Diskuze:

Bílek: Proč nevede dynamické nabíjení až na letiště?

Mgr. Andelek: Výhodou dynamického nabíjení je to, že vozidlo není zcela závislé na infrastruktuře, což je výhodné např. u nehody či různých objízdných tras. Pokračování infrastruktury na letiště není

možné z technického důvodu, protože ulice je v koridoru ochranného pásma nové vzletové a přistávací dráhy. Letištěm tato infrastruktura nebyla povolena.

Bílek: Baterie vydrží na 5 km jízdy? Kombinované trolejbusy jsou dražší než klasické trolejbusy.

Mgr. Andelek: Baterie mají vyšší kapacitu. U vozidel, které testujeme je dojezd až 20 km. Dynamické nabíjení nabíjí baterie i v průběhu jízdy pod trolejí. U klasických trolejbusů musíte pořizovat mnohem více infrastruktury.

Ing. Jan Šurovský, Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.: Pokud bychom neměli v trolejbusu baterie, museli bychom navíc stavět i manipulační trať do garáže.

Mahrik: Nějakou dobu se již diskutuje, že se na linku nasadí velkokapacitní spoje. V materiálu mě chybí finanční porovnání a zhodnocení mezi velkokapacitním autobusem a trolejbusem. Navíc na letiště v budoucnu povede vlak, takže toto je pouze dočasné řešení.

Mgr. Andelek: Porovnávání jsme si dělali. Ale také jsme vázáni závazky ke snižování emisí. Naftové vozidlo emise nesnižuje. Infrastruktura pro dobíjení má delší životnost než životnost vozidla a může být využita i pro další linky. Ano, je to dočasné řešení, které vlak nijak neomezuje.

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Bude zadán podrobný projekt. Navíc u tohoto projektu nelze jen hledět na finanční náklady. Je zde velký přínos pro životní prostředí.

Bílek: Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. již zakoupil kloubové kapacitní autobusy?

Mgr. Andelek: Proběhla tam pouze tržní konzultace. Momentálně bylo vypsáno výběrové řízení.

Ing. Scheinherr, MSc., Ph.D.: Kapacitní autobusy nejsou použitelné pouze pro jednu linku.

Ing. Šurovský: Představenstvo Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. vzalo na vědomí materiál, který se zabývá koncepcí alternativních paliv, ve kterém i naznačuje akční plán na plnění klimatického závazku. Materiál jsem postoupil panu předsedovi a požádal jsem jej, aby materiál byl zařazen na nějaké z dalších jednání výborů.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informace o elektrifikaci linky 119.

Hlasování: pro: 4 proti: 0 zdržel se: 2

Usnesení nebylo schváleno.

Bod č. 3 Aktuální informace o projektu lanové dráhy Podbaba - Troja - Bohnice

Ing. arch. Václav Brejška, asistent náměstka Ing. Adama Scheinherra, MSc., Ph.D.: V dotčených městských částech existují silné přepravní vazby, které nejsou realizovány ideálním způsobem. Hl. m. Praha se historicky přihlásilo k propojení městských částí tramvajovou dopravou. Před několika lety se objevil i záměr lanové dráhy, který musí být s budoucí tramvajovou tratí komplementární. Lanová dráha by spojovala Podbabu s Bohnicemi s mezistanicí v Troji a propojovala by existující infrastrukturu. Dle investičního srovnání by lanová dráha vycházela podstatně levněji. Tramvajová trať mezi Podbabou a Trojou se nachází v dokumentu Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030. V prezentaci byly uvedeny příklady lanovky z měst Koblenz, Porto, Londýn. Nástup do kabin lanovky je bezbariérový a velmi komfortní. V roce 2018 byla odevzdána studie proveditelnosti. V letošním roce jsme podali námět na změnu územního plánu. Na začátku roku proběhlo projednání s MČ Praha 6, 8 a Praha – Troja. MČ Praha 6 se vyjádřila ve smyslu, že podporuje výstavbu lanové dráhy pouze za podmínky, že nevyloučí v budoucnu realizaci tramvajové tratě a zároveň že budou

realizovány parkovací domy na území MČ Praha 6. MČ Praha 8 má podobné usnesení s tím, že navrhuje vzniknutí parkovacího domu na území MČ Praha 8. Zároveň probíhají práce na přípravě tramvajové trati. Do budoucna není vyloučena realizace tramvajové trati i při realizaci lanové dráhy.

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Jedná se tedy o dva projekty a přípravné práce se realizují na obou projektech. Kabinky lanovka umožňují i přepravu kočárků, vozíčkářů i jízdních kol.

Diskuze:

Bílek: Jsme schopní realizovat parkovací domy u nástupních a výstupních míst lanovky? V investiční rozvaze parkovací domy nejsou?

Ing. arch. Brejška: V rámci jednoho projektu vznikne i stavba parkovacích domů. Ano, v investiční rozvaze parkovací domy nejsou.

Mahrik: Lanovka v centru města bude spíše atrakcí. Bude lanovka mít i noční provoz?

Ing. arch. Brejška: Počítáme s tím, že rozsah provozu bude obdobný provozu metra. S nočním provozem se nepočítá.

Mahrik: Je kapacita příjezdových tras v souladu s kapacitou lanové dráhy?

Ing. arch. Brejška: Lanovka bude mít funkci běžného dopravního spojení mezi MČ Praha 8 a 6. Budeme využívat odvrátěného směru v tramvajové a autobusové dopravě.

Alice Hamalová, zastupitelka MČ Praha 8: V dokumentu Strategie rozvoje tramvajových tratí do roku 2030 se v dané oblasti porovnání realizovalo v součtu tramvajových tratí anebo zvlášť?

Ing. arch. Brejška: Strategie zpracovaná v roce 2016 počítala pouze s 1. etapou tramvajové tratě do Troje, ale neporovnávala celé systémové propojení mezi Prahou 6 a 8.

Hamalová: Nemělo by se pro porovnání s lanovkou porovnávat celé to tramvajové propojení? Kabinky pro cestující budou na stání či sezení?

Ing. arch. Brejška: To je otázka aktualizace strategie. Výrobci nabízejí cca 20 míst k sezení a 10 míst k stání. Pro potřeby jízdních kol, kočárků apod. je možné kabinku upravit. Jedná se o velmi variabilní systém.

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Příprava tramvajových tratí je pro nás prioritou. Studie proveditelnosti je veřejně dostupná a byla prezentována i na městských částech. Nyní chceme co nejrychleji řešit propojení dvou městských částí.

Michal Štěpán: Tramvajovou trať do centra Bohnic řada lidí nechce. Tramvajovou trať Kobylisy – Podbaba chtějí v Bohnicích prakticky všichni. Lanovky ve městech jsou ve světě většinou tří lanové systémy.

Bc. Martin Jedlička, zastupitel MČ Praha 8: Uvítáme, pokud se propojí Bohnice s Podbabou tramvajovou tratí. V materiálech, které jsem viděl, se do roku 2030 s touto tramvajovou tratí nepočítá.

Štěpán: Rádi bychom si pohovořili o podrobnějších materiálech a porovnání.

Ing. Martin Fafejta, ROPID: Objednávali jsme studii proveditelnosti lanové dráhy na základě požadavku od města. Dostali jsme za úkol najít alternativní náhradu za tramvajovou trať, jejíž

realizace bude cca za 15 let. Rozhodně nechceme lanovkou zrušit připravovanou tramvaj. Kapacita vychází z dopravního modelu. Poptávka se pohybuje ve špičkové hodině kolem 2 tis. osob/hod. jedním směrem. Studii proveditelnosti dělala největší projekční firma v Evropě. CBA lanové dráhy vyšlo 8% tzn., že je plně spolufinancovatelná z fondů EU. U tramvajové tratě nebude možná spolufinancovatelnost z EU.

Ing. Filip Jiřík, Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.: Při porovnávání jízdní doby mě přijde nevhodné porovnávat jízdní dobu v úseku Podbaba – Bohnice. Potřebujeme např. porovnávat úsek Dejvická – Bohnice nebo Dejvická – ZOO Praha.

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Můžeme doplnit jízdní dobu např. z Dejvic do Bohnic. Od výstavby tramvajové tratě na Barrandov, jsme žádnou jinou trať neotevřeli. Lanovka zajistí rychlejší realizaci dopravního spojení, ale tramvajové tratě budeme stavět i nadále.

Hamalová: Jestli by bylo možné do studie doplnit údaje k přípravě parkovacích objektů včetně kapacit a cenové kalkulace.

Ing. arch. Brejška: Odbor investiční MHMP potvrdil finanční náročnost akce zmíněnou ve studii proveditelnosti. Kapacity parkovacích domů závisí také na jednání s dotčenými městskými částmi. Do problematiky také vstupuje kapacita uliční sítě.

Mgr. Radek Čermák, zastupitel MČ Praha 18: Zpracovává se studie tramvajové trati z Ďáblic do Letňan. Tramvajová trať je důležitá jako kompenzační opatření vůči dopravním stavbám pro automobily.

Ing. Richter: Děkuji všem za diskuzi.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o projektu lanové dráhy Podbaba - Troja - Bohnice a doporučuje pokračovat v přípravách jak lanové dráhy, tak tramvajové trati.

Mahrik: Navrhuji mírně upravit usnesení, že bychom vyjádřili souhlas s pokračováním přípravy za podmínek stanovených Radou MČ Praha 6 a 8.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o projektu lanové dráhy Podbaba - Troja - Bohnice a doporučuje pokračovat v přípravách jak lanové dráhy, tak tramvajové trati s respektováním známých stanovisek MČ Praha 6 a 8 (pozn. usnesení Rady MČ Praha 6 č. 286/19 ze dne 12. 3. 2019, usnesení Komise pro dopravu MČ Praha 8 ze dne 25. 2. 2019).

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 4: R-34257 k návrhu na úplatné nabytí pozemků parc. č. 2342/401, 2342/402, 2342/403, 2342/404, 2342/406, 2342/408, 2342/412, 2342/413, 2342/415, 2342/419, 2342/420, 2342/446, 2342/448, 2342/450 a 2342/453 v k.ú. Stodůlky, obec Praha, do vlastnictví hl. města Prahy (Z-7622)

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Jedná se o majetkové vypořádání pozemků, které probíhá od 90. let. Nyní dojde k výkupu pozemků.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí a doporučuje Zastupitelstvu HMP souhlasit s předloženým materiálem.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 5: R-34283 k poskytnutí dotací v oblasti přístupnosti a odstraňování bariér na území hl.m. Prahy na rok 2019 a návrhu na úpravu vlastního rozpočtu hl. m. Prahy (Z - 7629)

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Jedná se o výsledky grantového programu pro odstraňování bariér pro instituce či veřejné spolky.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí a doporučuje Zastupitelstvu HMP souhlasit s předloženým materiálem.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 6: R-34399 ke schválení memoranda o spolupráci mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem v oblasti rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy (Z - 7680)

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Tento tisk jsem nenechal zařadit na říjnové jednání Zastupitelstva HMP. Zařazuji jej na listopadové jednání Zastupitelstva HMP. Jedná se o memorandum se Středočeským krajem, tak abychom vzájemně koordinovali propojení pěších a cyklistických tras.

Diskuze:

Mahrik: Jaký je vztah mezi Středočeským krajem a jednotlivými obcemi v něm. Jde mi o to, zdali stačí mít memorandum se Středočeským krajem? Je třeba i bližší spolupráce s obcemi?

Ing. Scheinherr: Projekty jsou zaštitěné Středočeským krajem, který je financuje z programu ITI.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí a doporučuje Zastupitelstvu HMP souhlasit s předloženým materiálem.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 7: R-34507 k návrhu na úplatné nabytí spoluvlastnického podílu o velikosti 1/2 na pozemku parc. č. 4103 v katastrálním území Strašnice do vlastnictví hlavního města Prahy (Z - 7678)

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Jedná se o pozemek, který budeme potřebovat pro stavbu Blanky II Městského okruhu.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí a doporučuje Zastupitelstvu HMP souhlasit s předloženým materiálem.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 8: Z - 7634 k poskytnutí účelové investiční dotace na studie proveditelnosti komunikací pro bezmotorovou dopravu pro Městskou část Praha 11

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: MČ Praha 11 požádala o dotaci 700 tis. Kč na studii proveditelnosti stezky pro pěší přes celé území městské části. Projekt má být připraven tak, aby MČ si zažádala o dotaci ze SFDI.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí a doporučuje Zastupitelstvu HMP souhlasit s předloženým materiálem.

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

Usnesení bylo schváleno.

Bod 9: Z - 7708 Informace o významných dopravních omezeních na hl. komunikacích v Praze

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Probíhá rekonstrukce na Mariánských hradbách. Také probíhá souvislá údržba na Evropské.

Ing. Aleš Krejča, ředitel PKD MHMP: TSK hl. m. Praha, a.s. připravuje řadu dalších dílčích dopravních omezeních v rámci souvislé údržby.

Diskuze:

Bílek: Maximálně se snažím využívat MHD, ale někdy i musím jezdit autem. A musím konstatovat, že dost často je Praha ucpaná. Kdo koordinuje uzavírky z celoměstského pohledu?

Ing. Scheinherr: Infrastruktura pro automobilovou dopravu je dost často ve špatném stavu. V rámci udržitelné mobility je odhadováno, že manko na dopravní infrastrukturu je okolo 30 mld. Kč. Jedním z mých cílů je toto manko snižovat. S tímto však jsou bohužel i spojeny uzavírky a omezení na dopravní infrastrukturu. Uzavírky koordinuji na nejvyšší úrovni. Koordinaci na nižší úrovni zajišťuje odbor PKD MHMP.

Bílek: Je otázka, zdali je nezbytně nutné, aby byly uzavírky dlouhodobé. V případě, že se např. vyměňují pouze svodidla dlouhou dobu, přijde mně to nevhodné.

Ing. Scheinherr: S TSK hl. m. Prahy, a.s. se snažíme nastavit nové podmínky vypisování veřejných zakázek, abychom co nejvíce urychlili realizaci.

Návrh usnesení: Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o významných dopravních omezeních na hl. komunikacích v Praze.

Hlasování: pro: 4 proti: 0 zdržel se: 2

Usnesení nebylo schváleno.

Bod 10: Různé

Ing. Richter: V tomto bodě byl dotaz na kolaudaci tunelového komplexu Blanka.

Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., náměstek primátora: Státní správa vydala kolaudační souhlas, který nabyl právní moci.

Michal Trnák, Holešovičky pro lidi, z.s.: Jak se povedlo zkolaudovat Blanku, když ve stavebním povolení jsou podmínky, které se týkají ulice V Holešovičkách v souvislosti s nadměrným hlukem a

emisemi. Pokud je mi známo, opatření se nestala. Jak je tedy možné, že Blanka byla zkolaudována. Můžete nám poskytnout kolaudační rozhodnutí?

Ing. Scheinherr, MSc., Ph.D.: Kolaudační souhlas by měl být zveřejněn na úřední desce. Dle mého názoru všechny podmínky musely být vypořádány.

Ing. Aleš Krejča, ředitel PKD MHMP: Jednalo se o čtyři kolaudační souhlasy na soubor čtyř staveb. O kolaudaci nás požádal stavebník (Investiční odbor MHMP). Žádost v rámci kolaudačního řízení byla našemu úřadu doručena 28. 8. 2019. Od té doby vedeme kolaudační řízení. 30. 9. 2019 proběhla kontrolní závěrečná prohlídka stavby. Stavebník doručil všechna nezbytně nutná stanoviska správních orgánů. Stanoviska byla kladná a bez připomínek, proto jsme vydali kolaudační souhlasy. Kolaudační souhlasy můžu zaslat.

Marek Skružný, Holešovičky pro lidi, z.s.: Je zarážející, že stanoviska dotčených správních orgánů jsou kladná. Vyjmenoval bych zde pouze tři podmínky. V ulici V Holešovičkách bude pro venkovní chráněný prostor hladina hluku 60 dB přes den a v noci 50 dB. Je to uvedeno ve stavebním povolení v bodech 21 až 24. Není splněno. Emise nebudou nadlimitní. NO_x jsou nyní téměř o jednu třetinu vyšší. Data jsme posílali panu náměstkovi. Dále je zde bod, že Pražský okruh musí být zprovozněn nejpozději se stavbou Městského okruhu. Bylo nám řečeno, že v bodu 83 se musí takto postupovat. Jak je možné, že severní část Pražského okruhu není a Blanka je zkolaudována. Jakožto právní nástupce svých prarodičů objektu, ve které žiji, jsme nebyli vyloučeni ze stavebního řízení. Nebyli jsme informováni, že probíhá kolaudace Blanky.

Ing. Scheinherr, MSc., Ph.D.: Domnívám se, že účastníkem kolaudačního souhlasu je pouze stavebník.

Ing. Krejča: Nemám důvod rozporovat stanoviska, která nám byla předložena. Účastníkem řízení byl stavebník.

Alice Hamalová, zastupitelka MČ Praha 8: Jak se může technicky stát, že může dojít ke kolaudaci objektu, který má nějaké podmínky, které nejsou splněny?

Ing. Scheinherr, MSc., Ph.D.: Domnívám se, že nyní jsme na jiné platformě. Kolaudační souhlas je na úrovni státní správy a ta jej vydává dle jasných předpisů.

Skružný: Jestliže státní správa Blanku zkolaudovala, nám nezbyvá nic jiného, než postupovat soudní cestou. Rád bych poukázal na to, že v Madridu správní soud rozhodl ve věci emisních zón, že se nesmí rušit. Odůvodnil to tím, že zdraví obyvatel je nad automobilovou dopravou. Rizika poškození zdraví podložena odborným posudkem pana doc. Vojtíška jsem Vám dodal.

Ing. Scheinherr: Vnímám Vaši situaci. Ve vaší ulici nechávám realizovat krátkodobá dopravní opatření. Od začátku roku je to nákup nového vozidla pro čištění asfaltu, měření rychlosti radarem, snížení rychlosti při příjezdu do ulice V Holešovičkách, zlepšení vozidlového parku autobusů Dopravního podniku hl. m. Prahy, které projíždějí touto ulicí. Zpracováváme studii zahloubení či tunelových variant ulice V Holešovičkách. Studie bude hotová koncem tohoto roku.

Ing. Richter: Chtěl bych připomenout, že 22. 10. jsou členové výboru pozváni na společné jednání Výboru pro dopravu ZHMP a Výboru pro územní rozvoj ZHMP, které se bude týkat rozvoje železničních tratí v Praze. Jednání se uskuteční ve 14.00 hod v místnosti č. 349.

Jednání Výboru pro dopravu ZHMP bylo ukončeno v 14:59 hodin a trvalo 111 minut.

Ing. Pavel Richter
předseda Výboru pro dopravu ZHMP

Ing. Jan Marek
tajemník Výboru pro dopravu ZHMP

Ověřil: Viktor Mahrik, člen Výboru pro dopravu ZHMP
Zapsal: Ing. Jan Marek, tajemník Výboru pro dopravu ZHMP