Zápis z jednání Výboru dopravy ZHMP, ze dne 12.3. 2009

Přítomni: Ing. David Vodrážka, Ing. Karel Březina, Ing. Marcel Rückl, Petr Zajíček, Mgr. Petra Kolínská, Ing. Vladislav Mareček, Štěpán Šlosár, Radovan Šteiner, Ing. Petr Valenta, Ing. Antonín Weinert CSc., RNDr. Jiří Witzany Ph.D, Ing. Jan Heroudek

Omluveni: Radek Lohynský

Ve 14:00 hod přítomné přivítal a jednání zahájil předseda Výboru dopravy ZHMP Ing. David Vodrážka.

Ověřovatel zápisu: navržen byl RNDr. Jiří Witzany Ph.D

Hlasování: pro: 11

proti: 0

zdržel se: 0

Ověřovatelem zápisu byl zvolen RNDr. Jiří Witzany Ph.D

Program:

1. Stav přípravy trasy metra D
2. Možnost zavedení turniketů na trasách metra
3. Rozpočet Dopravního podniku hl.m. Prahy a.s. na rok 2009
4. Zóna placeného stání – aktuální stav
5. Opencard
6. Pražský okruh ve vztahu k rozhodnutí nejvyššího správního soudu ve smyslu změny ÚPn hl.m. Prahy Z – 1000
7. Různé – dopravní situace v okolí ZOO

Ing. Vodrážka: Rozpočet Dopravního podniku hl.m. Prahy přesuneme na dubnové jednání.

Mgr. Kolínská: Do různého bych chtěla zařadit, jak se město vypořádalo se žalobou na hluk na severojižní magistrále.

Hlasování o programu:

pro: 11

proti: 0

zdržel se: 0

Program byl schválen.

Bod 1: Stav přípravy trasy metra D

Materiál přednesl generální ředitel Dopravního podniku hl.m. Prahy a.s. Ing. Martin Dvořák. Vedení představenstva schválilo materiál, který říká, že bychom měli začít připravovat koncesní projekt jehož výsledkem by mělo být vybrání koncesionáře, který by v rámci projektu PPP zafinancoval realizaci výstavby trasy metra D. Aby nedošlo k žádné časové prodlevě bude zatím paralelně Dopravní podnik hl.m. Prahy připravovat projektování trasy metra např. v souvislosti se změnou Územního plánu hl.m. Prahy. Dále Dopravní podnik hl.m. Prahy připravuje veškeré s tím související studie. Na základě studií, které zpracoval Metroprojekt bylo odsouhlaseno, že zůstáváme u podpovrchové varianty vedení metra s tím, že 300 – 400 m by mělo být vedeno povrchově. A dále, tam kde to bude možné budeme preferovat technologii hloubení před ražením. Dále předávám slovo kolegovi Ing. Dohnalovi.V současné době se projednává změna ÚPn, probíhá výměna stanice Zálesí za Nemocnice Krč. Dále se počítá s 10 stanicí metra, depo Písnice, která by byla umístěna před samotným depem Písnice.

Diskuze:

Zajíček: Jsem rád, že se již neuvažuje o povrchové variantě v oblasti Krče a Písnice. Na celém projektu mi však vadí etapizace. Jsem přesvědčen o tom, že město především potřebuje propojení mezi Náměstím Míru a Pankrácí mimo jiné, tak aby byla umožněna oprava Nuselského mostu. Tedy není možné tu etapizaci obrátit?

Ing. Březina: Myslím, že Praha trasu metra D potřebuje a domnívám se, že z hlediska dopravní obslužnosti tato trasa je důležitější než prodloužení trasy metra A. Zdá se mi problematické financování, neboť studie financování trasy metra D byla podrobena oponentuře ze strany fakulty stavební ČVUT. Dále souhlasím s etapizací, jak jí zmínil kolega Zajíček.

Ing. Dvořák: Dopravní odborníci v našem podniku se domnívají, že jsou třeba odstranit kongesce na území městské části Praha 4. Při jednání s dotčenými městskými částmi vyplývají odlišné priority příslušných městských částí. Domnívám se, že problematika etapizace bude dále souviset s finanční disponibilitou a s příslušnými stavebními povoleními. Teoreticky se dá realizovat I D1, I D2 v celé délce bez nějakých delších prodlev. Z hlediska financování zatím nebylo rozhodnuto, že se využije PPP projekt. My jsme asi rok připravovali podklady pro alternativní zdroje financování právě proto, že stát není příliš štědrý při financování výstavby metra a i proto, že prioritou města je jak stavba trasy metra D, tak i prodloužení trasy metra A. Po dohodě vedení Dopravního podniku hl.m. Prahy s jeho představenstvem zpracováváme koncesní projekt, který bude trvat cca tři čtvrtě roku až rok a jeho nedílnou součástí je detailní analýza financování, která bude pak předložena k finálnímu rozhodnutí vedení města.

RNDr. Witzany: Byl jsem osloven jedním časopisem o zodpovězení následujících otázek. Kdo a kdy rozhodl o výstavbě trasy metra D? Je reálné, aby stavba byla zahájena v roce 2010? Proč se neuvažuje o financování z fondů EU?

radní Šteiner: Také jsem obdržel tyto otázky.O zahájení stavby jako takové nebylo rozhodnuto nicméně ÚPn hl.m. Prahy počítá se stavbou trasy metra D, která je v něm prakticky stabilizována. Pouze hovoříme o drobných změnách typu posunutí stanice metra blíže k nemocnici Krč. Dle zákona o hl.m. Praze o zahájení stavby rozhodne Rada HMP. Zastupitelstvo bude samozřejmě o věci zavčasu informováno. V tuto chvíli nevím o tom, že by projekt PPP vylučoval spolu financování z fondů EU.

Ing. Dvořák: Ano, je možné použít prostředky fondu EU na projekt typu PPP, ale proces schvalování je poměrně složitější. Operační fond Doprava má své limity a je zde vyhrazeno na prodloužení trasy metra A cca 300 mil Euro. Pro stavbu takovéhoto typu je to poměrně malá částka a bude stačit cca na profinancování 50 % první etapy.

Mgr. Kolínská: Financování formou PPP se mi nezdá vhodné, město také kdysi chtělo financovat městský okruh prostřednictvím PPP, ale jiná studie prokázala, že tento typ financování není vhodný. Chtěla bych se zeptat, kdo a kdy rozhodl o tom, že prodloužení trasy metra A bude započato dříve a že na tuto stavbu budou peníze z fondu EU, byť trasa D je mnohem více připravena k realizaci. A k tomu co říkal pan radní, tak jedině Zastupitelstvo HMP může schválit ty miliardy na tuto akci. Tudíž se domnívám, že by bylo vhodné před zahájením stavby mít od Zastupitelstva HMP schváleny peníze.

radní Šteiner: Ano, Rada HMP si nedovolí schválit zahájení projektu aniž by byl finančně pokryt. Správce operačního fondu doprava EU což je Ministerstvo dopravy ČR, rozhodl o financování prodloužení trasy metra A na základě našich podkladů. My jsme těch projektů na ministerstvo zaslali více, nicméně do programu se dostaly dva projekty, právě prodloužení trasy metra A a rozvoj dopravní telematiky.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí předložený materiál.

Hlasování:

pro: 11

proti: 0

zdržel se: 0

Usnesení bylo přijato.

Bod 2: Možnost zavedení turniketů na trasách metra

Materiál přednesl generální ředitel Dopravního podniku hl.m. Prahy a.s. Ing. Martin Dvořák. Řádově před rokem jsme začali zpracovávat tento projekt a nechali jsme si zpracovat ekonomický model. Jsme členy UITP a inspirovali jsme se pro tento projekt Francií. Na základě zpracovaného modelu vychází, že investice je reálně návratná v horizontu 5-6 let. Představenstvo DP záměr odsouhlasilo, to znamená, že jsme se dále pustili do přípravy výběrového řízení. V současné době je již téměř hotová zadávací dokumentace a předpokládáme, že v roce 2011 bude spuštěn zkušební provoz, tak abychom od roku 2012 spustit řádný provoz. Od systému očekáváme navýšení výnosů, téměř úplnou eliminaci neplatících pasažérů. Zároveň se nám podaří cca 150 revizorů přesunout do povrchové dopravy, tudíž se nám podaří zvýšit dopravní kázeň v povrchové dopravě. Dále předpokládáme, že se nám podaří zvýšit bezpečnost v metru. Z hlediska kapacitního (výstup, nástup cestujících) nepředpokládáme, žádné komplikace. Chceme použít turnikety, které budou z hlediska údržby co nejjednodušší a z hlediska komfortu odbavování cestujících chceme použít bezkontaktní čtečky, které budou schopny přečíst např. opencard, sms jízdenku či obyčejnou jízdenku.

Diskuze:

Ing. Březina: Tento projekt plně podporuji. Mám dotaz, zdali jsou plně zmapované toky cestujících, aby se nám někde netvořila úzká hrdla. A pak mám druhý dotaz, jak budou řešena jednorázové akce typu fotbalový zápas či megakoncert v nějaké multifunkční aréně z hlediska odbavování cestujících?

RNDr. Witzany: Tento projekt nepodporuji a byl bych rád, abychom hlasovali o podpoře tohoto projektu. Domnívám se, že otevřené metro bez turniketů je pro cestující komfortnější. Pochybuji o této akci i z hlediska efektivity vynaložených finančních prostředcích, neboť je otázka sankčních postihů neplatících cestujících a vymáhatelnosti následných pokut. Tedy chtěl bych se zeptat jak v současné době funguje vymahatelnost pokut.

Ing. Dvořák: Chci deklarovat, že toto je jedna z nejvýznamnějších priorit. I na základě zkušenosti naší a zahraniční, kde mají podobný otevřený systém metra, je množství neplatících pasažérů mnohem vyšší než se nám podaří reálně revizory zachytit. Domnívám se, že tento systém, který lze aplikovat pouze v podzemní dopravě je značně efektivní, protože téměř 100 % eliminuje neplatící pasažéry. Zároveň se nedomnívám, že by došlo k diskomfortu, protože předpokládáme bezkontaktní turnikety, kdy cestující pouze přiloží jízdní doklad k čtecímu zařízení a tudíž nedojde k žádnému zdržení cestujících. Dále bych byl rád, aby nezapadl argument zvýšené bezpečnosti cestujících. Celá řada turniketů na nástupištích na výstupu i na vstupu bude obousměrná tzn., že např. během dne může docházet ke značné variabilitě vstupních a výstupních turniketů. Předpokládáme, že na atraktivních místech bude kamerový systém a čidla, která budou sledovat hustotu cestujících. Ovládání turniketů bude možné i na dálku a odbavování cestujících bude dostatečně naddimenzováno vůči průměru.

Zajíček: Domnívám se, že zavedení turniketů je užitečné, avšak nepředpokládám, že financování této akce bude na úkor např. rekonstrukce tramvajových tratí.

Ing. Dvořák: Z hlediska financování máme připraveny tři respektive čtyři varianty a kloníme se k variantě půjčky od města, která by nebyla přímou investiční dotací a byla by splácena na základě zvýšených výnosů.

Mgr. Kolínská: Domnívám se, že tarifní nekázeň je lehce nafouknutý problém, neboť jsem za deset let zpátky nenašla informace o této nekázni. Pokud si zástupci Dopravního podniku hl.m. Prahy myslí, že zavedení turniketů bude natolik efektivní, domnívám se, že jediným dobrým způsobem financování bude komerční úvěr.

Ing. Vodrážka: Myslím si, že těmito dotazy na financování spíše suplujeme finanční výbor, měli bychom se tady spíše věnovat dopravní problematice a rozhodnout o celkové koncepci. K otázce, zdali je ten problém tak velký nebo je uměle nafouknutý, zde jsme přeci od toho abychom problémům předcházeli a nečekali na to, až daný problém bude giganticky velký.

RNDr. Witzany: I přes řečené se domnívám, že zavedení turniketů bude zhoršení komfortu pro cestující, neboť oni budou muset přikládat jízdní doklad ke čtecímu zařízení. V současné době např. cestující s ročním kupónem nemusí jej nikam přikládat.

Ing. Vodrážka: Nezapomínejme, že se opravdu zvýší bezpečnost, protože do metra se nám nedostane kdejaký bezdomovec, který se dnes např. vozí z konečné na konečnou.

Ing. Dvořák: Musím říci, že ten diskomfort zde opravdu nevidím. Máme velké množství podnětů od cestujících k té bezpečnosti a dále k nekorektnosti velkého procenta cestujících, kteří na MHD nepřispívají. Turniket by měl zvládnout řádově asi 100 lidí za minutu a průchod turniketem by měl trvat méně než vteřinu, tedy tyto parametry rozhodně nepovažuji za diskomfortní.

Ing.Valenta: Mám dotaz k ekonomické studii. Ve všech letech po roce 2011 se předpokládá 8% nárůst tržeb. Tedy předpokládám, že se počítá s nárůstem ceny jízdného. Mám tedy dotaz, s jakou mírou inflace bylo počítáno a dále zdali se počítalo s možným odlivem cestujících?

Ing. Dvořák: Vycházeli jsme z reálných podkladů. Z posledního průzkumu vychází meziroční nárůst cestujících o několik procent a počítali jsme i se stávající cenou jízdného. Takže tento model je spíše pesimistický.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP bere na vědomí předložený materiál.

Hlasování:

pro: 9

proti: 0

zdržel se: 2

Usnesení bylo přijato.

Bod 3: Zóna placeného stání – aktuální stav

Materiál představil Ing. Libor Šíma, vedoucí oddělení rozvoje a organizace dopravy odboru dopravy MHMP. V roce 2009 je rozsah zón placeného stání následující. Je pokryto celé území MČ Praha 1, MČ Praha 2, převážná část MČ Praha 3 a celé území MČ Praha 7. Zóny placeného stání v této podobě byly zprovozněny v jarních měsících loňského roku. V během roku 2008 došlo k několika změnám. Rada HMP reagovala i na změnu osob, které pečují o osoby starší a tělesně postižené. Tedy od této doby se zprovoznil systém pečovatelských karet pro osoby, které v zóně pečují o osoby starších 85 let nebo o držitele průkazu ZTP III. stupně. Dále byla zřízena i desetihodinová parkovací karta, kterou požadovali drobní živnostníci. Tato karta funguje obdobně jako do té doby platná dvouhodinová parkovací karta. V roce 2008 se prudce zvýšila respektovanost zón placeného stání, která je ve všech městských částech vyšší než 70 %. MČ Praha 2 a 7 mají respektovanost vyšší než 80 %. Ze zahraničních zkušeností vyplývá, že zóny placeného stání jsou účinné pokud je respektovanost vyšší než 60 %. Máme vysokou respektovanost mimo jiné i proto, že strážníci městské policie mohou nařizovat i odtahy vozidel. K odtahům vozidel dochází pouze v modré zóně, u automatů jsou i nadále používány botičky. Pro letošní rok je připravováno několik novinek. Jedná se o novelu nařízení hl.m. Prahy, kterou se vymezují zóny placeného stání, která se uskutečnila na popud MČ Praha 3 a MČ Praha 22. MČ Praha 3 požádala o rozšíření o oblast Jarova a MČ Praha 22 požádala o souhlas s umístěním tří parkovacích automatů před radnicí MČ Praha 22. V rámci připomínkového řízení uplatnili své připomínky i MČ

Praha 13, která požaduje umístění dvou parkovacích automatů před Úřad městské části a před polikliniku a dále MČ Praha 10, která požaduje rozšíření hraniční oblasti i na oblast MČ Praha 10 bez fyzického vyznačení zón. V případě MČ Praha 13 bude vyhověno beze zbytku, v případě MČ Praha 10 bude tento problém řešen později, neboť nedošlo k dohodě v rámci dohadovacího řízení mezi MČ Praha 2 a MČ Praha 10. V roce 2010 je předpoklad provedení dalších analýz dopravy v klidu. Hotovy jsou na území MČ Praha 5, 6 a 10. V současné době se zpracovává analýza i pro MČ Praha 8 po oblast Karlína. Brzdou rozšiřování zón je to, že každá městská část si koncepci zón představuje jinak. Možným kompromisem je vznik smíšených zón tzn., že by bylo více parkovacích automatů v ulicích, ale na těchto parkovacích automatech by se mohlo i parkovat s parkovací kartou. Kladně se projevuje možnost placení parkovného formou SMS. Pro řidiče je velice komfortní, že např. z pohodlí kavárny si mohou prodlužovat dobu parkování. Musíme si však zvážit, zdali toto město chce a zdali toto nenaruší samotnou rotaci vozidel. Požadavek MČ Prahy 2 je rozšíření ceníku na možnost 24 hodinového parkování na automatech a požadavek MČ Praha 22 o tzv. odložený start, tedy první půlhodina parkování zdarma. Pokud ceník takto rozšíříme bude na konkrétní městské části, zda tuto možnost využije. Všechny novinky samozřejmě podléhají schválení v Radě HMP.

Diskuze:

Mgr. Kolínská: Chtěla bych poprosit, abychom se k tomuto bodu mohli v září vrátit a dostat informace např. kolik se v zónách vybere peněz, jaké jsou náklady, jaký je výnos z provozování parkovacích zón, kam jsou peníze investovány, jak se po zavedení zón proměnila obsazenost parkovacích míst v ulicích. Nastavení ceníku, že první půl hodina by byla zdarma je dle mého názoru úplnou destrukcí myšlenky, aby lidé nezajížděli do centra autem. MČ Praha 6 má velmi dobře zpracované analýzy dopravy v klidu. Zastupitelstvo MČ Praha 6 podpořilo zavedení zón a přejí si to i občané a domnívám se, že by se měl sjednotit tedy názor na prosazování zón v různých městských částech.

Ing. Vodrážka: Jednání se starosty městských částí je obtížné, neboť každá městská část si prosazuje svoje zájmy, což je logické. Domnívám se, že hl.m. Praha by si samo mělo rozhodnout, zdali chce mít systém zón placeného stání jednotný.

Ing. Weinert: Domnívám se, že celé pojetí zón, by mělo být více koncepční. Můžu říct, že na území MČ Praha 10 zóny nechceme a trápí nás přechodové oblasti. Dále se domnívám, že zóny by měly být koordinované se zavedením mýtného.

Ing. Březina: Chtěl jsem se zeptat na formy postihu za neoprávněné stání v zóně a jejich následnou vymahatelnost včetně nákladů a výnosů.

Ing. Šíma: Čísla, které požadujete, mám zde k dispozici. Souhlasím se zářijovým termínem doplnění informací, neboť předpokládám, že materiály již budou schváleny Radou HMP. Rozšíření zón se připravovalo 10 let, protože nebylo jednoduché tyto čtyři MČ názorově sjednotit a zprovoznit zóny stejným systémem v jednu dobu. Celých deset let víme, že MČ Praha 10 zóny nechce, ale pokud dojde ke kompromisu s MČ Praha 2 na přechodové oblasti je otázkou např. její měsíce realizace. Respektovanost zóny funguje na základě odtahů, neboť na naše řidiče lístek za stěračem moc nefunguje. Dotah vozidel možná lehce zdrží dopravu v dané ulici, ale poté co Správa služeb hl.m. Prahy převážně používá auta s rukou, tak doba odtahu je otázkou několika minut.

Bod 4: Opencard

Materiál přednesl Ing. Kraus, ředitel INF MHMP. Nejprve bych odpověděl zastupitelce Kolínské na její dotaz ohledně osazení parkovacích automatů čtečkami čipových karet. K dnešnímu dni máme v 80 parkovacích automatech zaimplementovány čtečky Opencard a na další automaty budeme implementovat tento systém. K 1.4. letošního roku bychom chtěli mít všech 300 parkovacích automatů osazených těmito čtečkami. Při dobíjení opencard byl velmi využívaný e – shop na internetu a proto jej budeme doplňovat o další komodity. Předpokládáme, že nabíjení opencard by mohlo fungovat přes standardní bankomaty. Fungují i další služby prostřednictvím opencard např. městská knihovna získala tím cca 7 tis. nových klientů. V roce 2008 se vydalo cca 350 tisíc karet. Co se týká letošního roku, tak bychom chtěli opencard dále rozvíjet, poskytovat k ní další služby a zlepšovat uživatelský komfort. Dále předpokládáme, že prodej veškerých papírových časových kupónů bude ukončen v letošním roce a všechny tyto kupóny přejdou na tuto kartu. Dále se předpokládá přesun distribuce papírových kupónů od externích subjektů např. trafiky na Dopravní podnik hl.m. Prahy. Jedním z dalších strategických cílů, je nalézt partnera na životní cyklus karty. Dále chceme na kartu dát aplikaci elektronické peněženky pro drobné platby.

Diskuze:

Zajíček: Mám dotaz, zdali se spíše nemělo již na začátku vejít ve spolupráci s někým, kdo již karty s možností plateb provozuje? A dále, jsem se chtěl zeptat, kdy Dopravní podnik oprávněně dostane proinvestované peníze v tomto projektu?

Mgr. Kolínská: Na finančním výboru jsme dostali informaci, kde bylo mimo jiné uvedeno, že dle řídícího výboru projektu z prosince 2008 nebudou další práce na projektu opencard v roce 2009 zahájeny do doby, než bude ze strany hl.m. Prahy schválen rozpočet pro projekt, implementace DOS na OC na rok 2009 a znám způsob financování nákladu projektu za roky 2008 a 2009. Tedy ptám se, zdali tyto záležitosti byly vyřešeny a nebo tento spor trvá. A dále má dotaz, zda není škoda, že roční kupón není také pohyblivý.

Ing. Kraus: Jediný velký společník, který vydává karty jsou banky. Ony jsou schopné na svoji stávající kreditní kartu nahrát nějakou dopravní aplikaci, ale ne již ostatní aplikace, které chceme. A jelikož na opencard chtělo mít město nahrané i další aplikace, které mohou obyvatelé dále využívat, nemohli jsme využít kreditních karet bank.

Ing. Dvořák: Ano, pokud se nevyjasní financování opencard za období roku 2008 a letošního roku Dopravní podnik hl.m. Prahy nebude systém dále rozvíjet. Stávající systém opencard samozřejmě fungovat bude. O klouzavém ročním kupónu uvažujeme a probíhají jednání o této věci s organizací ROPID.

Bod 5: Pražský okruh ve vztahu k rozhodnutí nejvyššího správního soudu ve smyslu změny ÚPn hl.m. Prahy Z – 1000

Ing. Marcel Rückl: Tímto omlouvám JUDr. Blanku Žáčkovou, která se tohoto jednání nemohla zúčastnit a ředitelka odboru legislativního JUDr. Lenka Danielisová ji nemohla nahradit. Dále mám informaci, že se opětovně začíná projednávat změna č. 1000 ÚPn hl.m. Prahy.

RNDr. Witzany: Předpokládám, že paní ředitelka Ing. Jitka Cvetlerová by nám mohla sdělit další možný vývoj v této věci. Je tedy otázka, kdy bude zahájena výstavba severozápadní části Pražského okruhu a v jaké variantě. Očekával jsem, že dostaneme jasné stanovisko, jak se bude pokračovat a kdy.

Ing. Rückl: Trasa J byla v souladu s ÚPn hl.m. Prahy i před změnou Z 1000 ÚPn hl.m. Prahy tak i po této změně.

Zajíček: Vnímám to tak, že varianta S je v podstatě znemožněna územním plánem středočeského kraje. A pokud by někdo chtěl prosadit tuto variantu, bylo by znemožněno financování akce z fondů EU, neboť by tato akce trvala více než pět let. Navíc by se musel změnit územní plán dotčených obcí a poté územní plán kraje.

Ing. Cvetlerová: Zahájili jsme pořizování opravy změny 1000 ÚPn hl.m. Prahy. Zadání bylo posouzeno právníky a považujeme jej za zahájené. Na základě tohoto zahájení jsme vyzvali odbor životního prostředí, jako zjišťovacího orgánu pro SEA, k posouzení systémové změny Z 1000. Dnes proběhlo veřejné projednání s dotčenými orgány a městskými částmi. Po vyhodnocení a stanovisku nadřízeného orgánu, bude zahájeno řízení o vydání tzn. lhůty dle zákona, na konci bude veřejné projednání za účasti veřejnosti. Následovat bude vyhodnocení připomínek, výsledek budeme předkládat do jednotlivých výborů a následně do Rady HMP a Zastupitelstva HMP. Jen bych doplnila, že opravdu vedení Pražského okruhu je stabilizováno v území i před touto změnou ÚPn hl.m. Prahy. Došlou pouze k mírným úpravám v oblasti křižovatek, trasa zůstává nedotčena. Z této změny ÚPn hl.m. Prahy byla vypuštěna problematika letiště Praha-Ruzyně, neboť ta by si v každém případě vyžádala SEA. Máme schváleno od Rady HMP, že tuto změnu budeme pořizovat v samostatném režimu asi dvaceti změn.

RNDr. Witzany: Děkuji, ale poprosil bych ještě o stanovisko k této věci odbor legislativní a právní MHMP.

Bod různé:

Dopravní situace v okolí ZOO.

Ing. Rückl: Jelikož dopravní situace na příjezdové komunikaci k ZOO je již neúnosná, požádal nás ředitel ZOO pan Fejk o analýzu a návrh možného jiného řešení. Tato aktivita má podporu i místních obyvatel. Proto je zde návrh na usnesení Výboru dopravy, abychom doporučili Radě HMP zadání studie řešení dopravní obsluhy v oblasti ZOO a botanické zahrady prostřednictvím OMI MHMP.

Zajíček: Jen bych chtěl připomenout, že obdobná studie již byla zpracována cca před šesti lety. Studie situaci řešila komunikací spojenou s protipovodňovým valem a domnívám se, že toto řešení je zatím stále otevřené. Bylo by vhodné tyto studie pouze aktualizovat.

Návrh usnesení: Výbor dopravy ZHMP doporučuje Radě HMP, aby prostřednictvím OMI MHMP došlo k aktualizaci stávajících studií řešení dopravní obsluhy ZOO a botanické zahrady popřípadě vytvoření nové studie řešící tuto problematiku.

Hlasování:

pro: 7

proti: 0

zdržel se: 0

Usnesení bylo přijato.

Hluk kolem magistrály:

Ing. Rückl: Dle mých informací vypršela roční lhůta na po rozhodnutí soudu, která dal za pravdu stěžovatelům.

Mgr. Kolínská: Ano rozsudek mohu dát k dispozici tajemníkovi, aby jej rozeslal všem členům Výboru dopravy ZHMP. Odvolací soud potvrdil nárok obyvatel žijící v těsné blízkosti magistrály. Soud rozhodl o tom, že město musí učinit taková opatření, aby hluk se dostal do zákonem stanovených limitů. Dle mých informací v této věci město příliš nekoná. Prosím o zařazení tohoto bodu na příští jednání.

Zajíček: Nedomnívám se, že by město v této věci nic nepodnikalo, neboť město staví za poměrně velké peníze městský okruh. A po dostavbě a zprovoznění tohoto okruhu na magistrále dojde ke snížení intenzit vozidel a i hluku.

Ing. Rückl: Prosím o zajištění mapy znečištění Prahy na příští jednání k tomuto bodu.

Dále na jednání vystoupili zástupci občanů Alžběta Rajchrtová a Daniel Kunc, kteří jsou postiženi nadměrným hlukem magistrály. Své stanovisko poskytnou Výboru dopravy ZHMP písemně.

Ing. David Vodrážka

předseda výboru dopravy

RNDr. Jiří Witzany Ph.D

ověřovatel zápisu

Ing. Jan Heroudek

tajemník výboru dopravy