



## ZÁPIS z 9. jednání

Výboru pro dopravu ZHMP konaného dne 23. 1. 2024 v 16:30 hod.

místnost č. 349, Nová radnice, Mariánské nám. 2, Praha 1

**Přítomni:** Ing. Martin Sedeke, Mgr. Michal Andelek, Mgr. Ing. Jaromír Beránek, MUDr. Klára Cingrošová, Ing. Gabriela Lněničková, MBA, Stanislav Nekolný, MBA, doc. Ing. Pavel Peterka, Ing. Ondřej Prokop, Ph.D., Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D., Ing. Tomáš Slabihoudek, Mgr. Bára Soukupová, Ing. David Vodrážka, Pavel Zelenka

**Omluveni:**

**Jednání řídil:** Ing. Martin Sedeke, předseda Výboru pro dopravu ZHMP

**Text zahájení:** 9. jednání bylo zahájeno v 16.33 hod.

Na ověřovatele zápisu byl navržen Mgr. Ing. Jaromír Beránek.

**Hlasování:** pro: 12      proti: 0      zdržel se: 0      nehlasoval: 1

Ověřovatelem zápisu byl zvolen Mgr. Ing. Jaromír Beránek.

Schválení zápisu z 8. jednání ze dne 12. 12. 2023

**Hlasování:** pro: 12      proti: 0      zdržel se: 0      nehlasoval: 1

Zápis z 8. jednání byl schválen.

**Návrh programu:**

BOD	TISK	MATERIÁL	PŘEDKLÁDÁ	PŘIZVANÍ
1.		Úvod		
2.	T-VD-0113	Projekt vysokorychlostní tratě Praha – Brno a Praha – Hradec Králové (VRT Praha)	Správa železnic, státní organizace	
3.	T-VD-0114	Informace ke koordinaci dopravních staveb (mapová aplikace uzavírek)	IPR Praha	
4.	T-VD-0110	R - 50246 k rozhodnutí o spojení Dopravního systému linky I.D a Automatizace linky C pražského metra, zavedení nové investiční akce "Automatizace linky C pražského metra" a úpravě rozpočtu vlastního hl. m. Prahy	Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.	
5.	T-VD-0109	Libeňský most, Praha 7 a 8, č. akce 999984, dopravně – architektonická studie Libeňského soumostí	TSK hl. m. Prahy, a.s.	starosta MČ Praha 7, starosta MČ Praha 8
6.	T-VD-	Z-11988 o prováděných činnostech v nejbližším	TSK hl. m. Prahy,	

BOD	TISK	MATERIÁL	PŘEDKLÁDÁ	PŘÍZVANÍ
	0112	období na komunikacích v hl. m. Praze s významným dopadem na dopravu (Informace)	a.s./PKD MHMP	
7.	T-VD-0111	Z - 11969 Informace o činnosti Výboru pro dopravu ZHMP v roce 2023	Předseda VD	
8.		Různé		

**Hlasování o návrhu programu:** pro: 12      proti: 0      zdržel se: 0      nehlasoval: 1

Program byl schválen.

## K jednotlivým bodům programu:

### Bod č. 2 Projekt vysokorychlostní tratě Praha – Brno a Praha – Hradec Králové (VRT Praha)

Ing. Lukáš Tittl, Správa železnic, s.o.: Připravujeme novou konvenční železniční trať na území hl. m. Prahy, která bude součástí vysokorychlostní tratě Praha - Brno. Počet lidí v metropolitním regionu stále narůstá a narůstá také počet pracovních příležitostí. Stávající železniční tratě na území hl. m. Prahy jsou na hraně své kapacity. Projekt vysokorychlostních tratí zlepší podmínky pro rozvoj železnice. Zajistí rychlejší a dostupnější cestování, vyšší kapacitu železniční dopravy a udržitelnou mobilitu. Před hl. m. Prahou se nám spojí dvě vysokorychlostní tratě (Brno - Ostrava a Hradec Králové – Pardubice – Polsko). Obě tratě jsou dvojkolejné vysokorychlostní tratě. V Běchovicích se tedy celkem potká sedm kolejí. VRT Praha se skládá z projektu dostavění čtvrté koleje do Libně a výstavby nové dvojkolejné tratě z Běchovic na Zahradní Město. Dále součástí VRT Praha je i jednokolejná stavba Jahodnická spojka, která zajistí, aby nákladní vlaky z obvodu Libně se pomocí Libeňského přesmyku, který se již připravuje, dostaly do Běchovic. Dalším projektem VRT Praha je odstavné nádraží v Praze. V první polovině letošního roku bychom rádi vyprojektovali vybranou variantu VRT Praha a připravili širší územní koncept. V červnu bychom chtěli představit veřejnosti urbanistické návrhy. Závěrem roku bychom chtěli finalizovat technický návrh VRT a urbanistickou studii. I když zatím nevíme, jak VRT Praha povede přes Dolní Měcholupy, již nyní vznikla petice proti vedení VRT touto oblastí na 9 m náspu.

#### Diskuse:

Mgr. Beránek: Když se bude budovat Jahodnická spojka, nezbrzdí nám to projekt vnitřních městských linek S61 a S71? Počítáte i s možným vedením některých hlavních linek přes Prahu mimo hlavní nádraží?

Ing. Tittl: Při výstavbě bohužel dojde k nějakému omezení dopravy. Vždy to navrhujeme tak, aby omezení bylo co možná nejmenší. Při výstavbě Jahodnické spojky, což bude nová stopa v tunelu, dojde k minimálnímu omezení. Předpokládáme, že všechny vlaky by měly dojet na Hlavní nádraží.

Ing. Scheinherr: Chtěl jsem se zeptat v jakém stadiu přípravy je Nové spojení 2?

Ing. Tittl: V současné době je dokončována studie proveditelnosti železničního uzlu Praha. Oba projekty jsou vzájemně koordinovány.

Ing. Scheinherr: Máme Berounský tunel, ale tak už se dál nepokračuje. Nejsou nějaké úvahy, že by na Mnichov vedla v budoucnosti také VRT?

Ing. Tittl: V mapě máme vyznačeny páteřní tratě. Berounský tunel je připravován tak, aby se na něj dalo navázat do Plzně. Dále je i připravována novostavba z Plzně směrem na Domažlice.

Mgr. Soukupová: V koridorech VRT máme navrženy nadřazené cyklotrasy. Byla bych nerada, aby VRT nám tento záměr znemožnilo.

Ing. Matouš Procházka: Nyní sbíráme podklady a jedním z nich je cyklogenerel. Budeme to koordinovat.

Ing. Lněničková: Nová trať naváže na stanici Praha - Zahradní Město. Trasa dál do města se má také zkapacitnit? Kdy má být zprovozněna VRT do Hradce Králové?

Ing. Tittl: Nová trať z Běchovic navazuje na připravovaný úsek na Nehvizdy. Stanice Praha - Zahradní Město bude rozšířena. Vlaky VRT mohou jezdit i po stávajících železničních tratích. V počátku třicátých let bychom měli postavit první úseky. Úsek Praha – Brno by měl být zprovozněn v polovině třicátých let. Jízdní doba bude jednu hodinu.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí informaci o aktuálním stavu přípravy projektu VRT Praha. Výbor pro dopravu ZHMP vyjadřuje podporu výstavbě vysokorychlostních tratí v Praze. Výbor pro dopravu ZHMP žádá o průběžné informování v dalších fázích projektu VRT Praha.

**Hlasování:** pro: 13 proti: 0 zdržel se: 0 nehlasoval: 0

Usnesení bylo schváleno.

### **Bod č. 3 Informace ke koordinaci dopravních staveb (mapová aplikace uzavírek)**

MUDr. Zdeněk Hřib, 1. náměstek primátora: Na předchozích jednání Zastupitelstva HMP bylo přislíbeno, že na lednovém jednání výboru představíme nástroj na efektivnější koordinaci staveb.

Mgr. Jiří Čtyroký, Ph.D., IPR Praha: Abychom mohli koordinovat, musíme znát informace o připravovaných investičních akcích, opravách a záměrech na infrastruktuře. Uzavírky souvisí s dopravní a technickou infrastrukturou. Navrhujeme vytvořit systém pro předávání informací do jednoho datového systému centrálního GISu Prahy. IPR zde má roli sběru jednotlivých informací, vytvoření jednotného předávacího místa, jednotného výměnného formátu. Během 1. pololetí letošního roku chceme provést datovou přípravu, definovat jednotlivá rozhraní jednotného formátu. Do konce roku s hlavními subjekty bychom chtěli připravit projekt tak, aby systém mohl být v provozu.

#### **Diskuse:**

Ing. Zděradička, IPR Praha: Doplnil bych kolegu. Podařilo se nám získat od Středočeského kraje informaci, že jejich Krajská správa a údržba silnic momentálně zahajuje práce na svém geoportálu, kde budou podobně sledovat uzavírky. Je s nimi předběžná dohoda, že by se oba systémy daly propojit.

Ing. Sedek: Do budoucna budeme určitě chtít předložit informaci, jak je toto zaváděno do reality.

MUDr. Zdeněk Hřib, 1. náměstek primátora: Mnoho dotazů k tomuto bylo od pana zastupitele Nekolného. Takto Vám to pane zastupiteli stačí, anebo informaci chcete zařadit na nějaké jednání Zastupitelstva HMP?

Nekolný, MBA: Děkuji za informace. Každý měsíc jsme to iniciovali. Téma necháme na únorové Zastupitelstvo HMP.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí předloženou informaci o mapové aplikaci uzavírek.

**Hlasování:** pro: 13 proti: 0 zdržel se: 0 nehlasoval: 0

Usnesení bylo schváleno.

### **Bod č. 4 R - 50246 k rozhodnutí o spojení Dopravního systému linky I.D a Automatizace linky C pražského metra, zavedení nové investiční akce "Automatizace linky C pražského metra" a úpravě rozpočtu vlastního hl. m. Prahy**

MUDr. Zdeněk Hřib, 1. náměstek primátora: Téma jsme již měli na Finančním výboru ZHMP, protože se jedná o velkou investici. Celkem zakázka bude za cca 86 mld. Kč. Investiční peníze jsou cca 36 mld. Kč. A poté 50 mld. Kč na 35 let provozu. Velká část investic se stejně musí provést, protože se jedná o obnovu vozového parku metra.

Ing. Sedeke: Z pohledu MČ Praha 11 je automatizace velmi důležitá, protože umožňuje zkrátit intervaly. Převážná kapacita linky metra C je na hraně kapacity.

Ing. Petr Witowski, generální ředitel DP hl. m. Prahy, a.s.: Projekt navazuje na představení Strategie 2050, který jsme vám představovali loni. Na trasu metra D potřebujeme soutěžit vlaky a zabezpečovací systém, abychom byli na zkušební provoz v roce 2029 připraveni. Soutěž bude probíhat cca 2 roky, následně 2 roky se bude připravovat, následně se vlak bude 2 roky vyvíjet, následně se bude homologovat a testovat. Předběžné tržní konzultace prokázaly ekonomickou výhodnost spojení nákupů. Pro metro D potřebujeme nakoupit 16 vlaků. Spojeným nákupem o dalších 53 vlaků už bude tento tendr pro výrobce atraktivní. Předběžné tržní konzultace potvrdily úsporu investičních nákladů na nákup 16 vlaků téměř 1 mld. Kč. Další úspora 830 mil Kč vyplývá z úspory na full service za období jejich celkové základní životnosti 35 let. Další synergii je úspora provozních nákladů na lince C po zavedení automatizace. Dle business plánu ze strany Deloitte Advisory bylo vyčísleno snížení stávajících provozních nákladů o cca 770 mil. Kč ročně. Provozní náklady nejkratšího úseku linky metra I. D (Pankrác – Nové Dvory) jsou zhruba ve výši 480 mil. Kč za rok. V rámci harmonogramu výstavby trasy D počítáme s výstavbou depa v lokalitě Písnice. Tedy spojení systému metra C a D nám umožní využít vlakové depo na Kačerově. Z hlediska obnovy vlaků by se postupně vlaky z linky C posouvaly na linku B. A nejstarší vlaky 8171 by se postupně vyřazovaly.

#### **Diskuse:**

Ing. Vodrážka: Mě by zajímalo, kde vezmeme finanční prostředky na 86 mld. Kč. Proti této částce by měly být vyčísleny i nějaké výnosy a také i nějaká vize úpravy cen jízdného.

Ing. Sedeke: Pan radní Ing. Zdeněk Kovářik dopředu avizoval, že v rámci přípravy rozpočtu na příští rok se bude muset otevřít debata o způsobu financování Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s.

Ing. Prokop: Projektujeme dostavbu Městského okruhu, ve výhledu, který jsme zde již měli bylo napsáno, že tuto stavbu není finančně z čeho krýt. Myslím si, že úspora v té automatizaci např. pár desítek sekund je pro občana zanedbatelná ve vztahu s dostavbou např. Městského okruhu. Mzdové náklady strojvedoucích na metru C jsou ročně 150 mil. Kč až max. 200 mil. Kč.

Ing. Sedeke: Když lidé v ranní špičce nastupují do metra na MČ Praha 11, je problém, aby se do metra vůbec vešli.

Ing. Martin Šubrt, nám. ředitele ROPID pro městskou dopravu a marketing: Celý projekt není jen o té automatizaci. I kdyby k automatizaci nedošlo bylo by nutné koupit cca 70 vlaků a udržovat je. Bylo by i nutné vybudovat ochranné stěny na nástupištích a udržovat je. Větší část z těch 86 mld. Kč by stejně musela být investována.

Ing. Witowski: Připomněl bych, že staré ruské vlaky, které obsluhují linky metra A a B nám začnou po roce 2035 dožít a bude potřeba nějaká obnova. Když zprovozníme metro D, tak provozní náklady tam budou. Když se nám podaří zautomatizovat metro C (25 mld. Kč) tak ušetříme peníze, které nám pokryjí více než provoz I.D.

Nekolný, MBA: Jak je to v rámci časové osy pro rozpočet hl. m. Praha?

Ing. Witowski: Rekapitulace celkových budoucích investičních nákladů je uvedena v prezentaci. Na trase metra C nám automatizace umožní přizpůsobovat intervaly potřebě cestujících, např. když jsou velké koncerty apod.

Ing. Lněničková: Mám dotaz na počet vlaků. Na linku metra D se počítá 16 kusů vlaků. To je i na IV. fázi?

Ing. Witowski: Na obsluhu úseku Pankrác – Nové Dvory počítáme s 10 vlaky. A na celou trasu metra D (Náměstí Míru – Písnice) počítáme s 16 vlaky. Na linku metra C počítáme se špičkovým intervalem 90 sec. Metro D bude mít špičkový interval 3,5 min.

Mgr. Ing. Beránek: Včera na Finančním výboru ZHMP byly řečeny určité detaily k full service, který není jen náklad spojený s údržbou vlaků, ale také s údržbou nástupištích stěn a dopravního systému. Také zaznělo, že nákupní pořizovací cena vlaku v automatickém režimu řízení je vypočítána na 270 mil. Kč bez DPH. Při větším objemu nákupu by to mohlo být 220 mil. Kč.

Doc. Ing. Peterka: V dopravní koncepci Prahy a okolí (plán P+) máme jako hlavní prioritu veřejnou dopravu a z ní především tu kolejovou. Proto bychom měli výrazný nárůst kapacity metra C podpořit. Byl tu zmíněn jako priorita tunel Vlasta, tedy posunutí Městského okruhu na východě blíže k centru. V P+ je jen projektování tunelu. Plynulost dopravy na stávajícím Městském okruhu zlepši zahloubení Kbelské v Hloubětíně.

MUDr. Hříb: Na zkapacitnění průmyslového polookruhu se pracuje. Projektuje se rok a ještě se 3 roky projektovat bude. Následná výstavba bude cca 7 mld. Kč. Městský okruh nejsme schopni postavit bez příspěvku státu.

Ing. Vodrážka: Nejsm proti automatizaci či nakupování nových vlaků. Měl by zde být i předložen způsob financování Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. včetně struktury.

MUDr. Hříb: Doporučil bych, abychom finance nechali radnímu, který je má na starosti.

Ing. Sedek: Pan radní Ing. Zdeněk Kovářik dopředu avizoval, že v rámci přípravy rozpočtu na příští rok se bude muset otevřít debata o způsobu financování Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. Na příští jednání výboru můžeme zařadit usnesení s úkolem pro radního Kovářika se žádostí o vytvoření způsobu financování Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s.

Paní Pakostová, veřejnost: Automatické metro bude muset být řízeno, respektive hlídáno ještě ze zázemí. Sice se ušetří za strojvedoucí, ale další personální náklady na zázemní personál jistě budou velké.

Ing. Sedek: Informace k automatizovanému metru jsou zveřejněny na webu.

Ing. Witowski: Podrobné informace jsou k dispozici na webu viz. [Metro D | Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost \(dpp.cz\)](https://metro.dpp.cz)

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP doporučuje Zastupitelstvu HMP schválit materiál v předložené podobě.

**Hlasování:** pro: 9                      proti: 1                      zdržel se: 2                      nehlasoval: 1

Usnesení bylo schváleno.

## **Bod č. 5 Libeňský most, Praha 7 a 8, č. akce 999984, dopravně – architektonická studie Libeňského soumostí**

Ing. Josef Richtr, náměstek GŘ Sekce investiční, TSK hl. m. Prahy, a.s.: Problematika libeňského soumostí je složitá. V budoucnu se ještě v okolí bude hodně stavět. V lednu 2022 jsme vysoutěžili a v březnu jsme vyzvali projektanta, aby projektoval. Soumostí je 1 100 m dlouhé a skládá se z několika částí. Inundační most je ve velmi špatném stavu a komplet celý jej musíme zbourat. Začali jsme projektovat inundační most. DUSP na tento most jsme předložili na stavební úřad. Rekonstrukce mostu přes Vltavu, jak byla navržena v zadávací dokumentaci, nemohla být ze spousty důvodů splněna. Most musíme zbourat až na úroveň pilířů. Vznikne nový most s plnou zatížitelností 32 t. Celé soumostí bude mít životnost dalších sto let. Uděláme 100 % repliku původního mostu. Chceme maximalizovat zkrácení doby výstavby mostu. Dále budeme muset posílit základy a pilíře mikropiloty. Uvažujeme, že nosnou konstrukci uděláme z prefabrikovaných částí. Budeme muset postavit provizorní most, na který musíme přeložit inženýrské sítě a budeme po něm i vést pěší dopravu.

## Diskuse:

Ing. Scheinherr: Díky odvedené práci za poslední 4 roky a díky tomu, že byl vysoutěžen zhotovitel, můžeme začít s demolicí inundačního mostu.

Mgr. Andelek: Je to trošku hořký závěr celé anabáze, protože se vlastně bude stavět nový most. Na jak dlouho bude vyloučen tramvajový provoz mezi Libní a Holešovicemi? Je možné postavit i provizorní most pro tramvaje?

Ing. Richtr: Požádali jsme zhotovitele o nový harmonogram. Počítáme, že na provizorní most se přemístí pouze inženýrské sítě a povolí se pěší a cyklistická doprava. Není počítáno, že zde bude náhradní tramvajová doprava. Navíc tramvajovou dopravu by nebylo zřejmé kudy vést, protože provizorní most bude ve větší vzdálenosti od stávajícího, aby tam byl prostor pro bourání mostu.

Zelenka: Je to závěr vývoje, který trvá cca 30 let. Replika také není prohra. Např. Karlův most také není původní a několikrát se dostavoval.

Ing. Slabihoudek: Od roku 2018 dostáváme informace, že most lze opravit. Nyní bylo předneseno, že z mostu zbydou pouze pilíře. Poprosil bych o informaci, zdali se tramvajové spojení z Prahy 7 na Prahu 8 vrátí.

Ing. Richtr: Z výpočtů Kloknerova ústavu jsme věděli, že inundační most je náchylný na nízké teploty. S klesající teplotou klesá únosnost mostu. V mrazech jsme udělali prohlídku vrcholových kloubů. Ve čtvrtek ráno jsme zjistili, že tam dochází k negativním vlivům. Ve čtvrtek odpoledne jsme měli jednání s projektanty a dalšími subjekty. Následně jsme rozhodli o tom, že most musíme uzavřít. V pondělí vznikla Rada monitoringu. Kvůli bezpečnosti jsme i prohlíželi most přes Vltavu. Následně jsme se zabývali, jak by bylo možné inundační most podepřít. Máme 4 varianty, ale všechno to jsou časově a finančně náročné možnosti.

Ing. Vodrážka: Zajímalo by mě, zdali stavební povolení bude platné, když se zjistilo, že most není zrekonstruovatelný.

Ing. Richtr: Stavební povolení a územní rozhodnutí jsou platná. Již se i konzumovalo. Naším cílem je změna stavby před dokončením. Předložili jsme sloučené DUSP na stavební úřad.

Ing. Sedek: TSK hl. m. Prahy, a.s. problematiku nějak musí vyřešit. Na jednání Zastupitelstva HMP nás k tématu asi čeká velká debata.

MUDr. Zdeněk Hřib, 1. náměstek primátora: Inundační most musí zůstat zavřený. Nejde jej podepřít, neboť varianty na podepření jsou časově a finančně nevhodné. Dle monitoringu se ukazuje, že most přes Vltavu je provozuschopný, a že se zavírat nebude. Na inundační most je připraven projekt a proběhne demolice tohoto mostu. Výstavba mostu by měla časově navazovat na demolici. Probíhají i jednání s majiteli okolních pozemků.

Ing. Scheinherr: V roce 2016 při jednání Zastupitelstva HMP se většinou rozhodlo, že se má most opravit.

Ing. Martin Šubrt, nám. ředitele ROPID pro městskou dopravu a marketing: Obávali jsme se toho, aby tramvajová doprava byla omezena tak dlouho. Ukazuje se, že poté, co bude zbourán inundační most a postaven nový, bude asi probíhat stavba mostu přes Vltavu. Snažili jsme se o to, aby to proběhlo pokud možno najednou a to ve dvou stavebních sezónách. Nyní existuje možnost náhradní autobusové dopravy, která využívá most přes Vltavu, ale propojení na Palmovku není ideální.

Ing. Richtr: Jsme schopni představit nějaké nápady na řešení.

Ing. Sedek: Prosím na příští jednání výboru o písemnou informaci, jak dlouho by byl most z hlediska MHD uzavřen.

Ing. Šubrt: Letos bude ještě výluka na Dukelských hrdinů. V polovině února musí DPP opravit Hlávkův most, kde nebude možné projet tramvajemi. Příští rok bude omezena ulice U výstaviště.

Mgr. Beránek: Řešení náhradní tramvajové dopravy nebude jednoduché. Pokud nebude uzavřen Hlávkův most, prosím o nějaké alternativní řešení za tramvajovou linku č. 1. Náhradní autobusová doprava se dvěma přestupy nebude kvalitní a komfortní. Prosím o zvážení zřízení dočasné zastávky tramvaje ve směru od Krejčárku naproti zastávce na Palmovce ve směru na Florenc, aby tam byl co nejjednodušší přestup.

Mgr. Jan Čížinský, starosta MČ Praha 7: Prosím o sdílení výsledků monitoringu inundačního mostu. Bylo by možné zajistit, aby tramvaje zajížděly co nejbližší k inundačnímu mostu? Bylo by možné zřídit u náhradní autobusové dopravy preferenční jízdní pruhy?

Ing. Šubrt: Pro nás je to nová informace. My jsme dodnes počítali s tím, že provoz tramvají bude obnoven. Kolegové z DPP mají různé alternativy instalace dvojitě kolejové spojky obousměrných tramvají na předpolí mostu. Postup si musíme vyjasnit na základě dnešních nových informací.

Ing. Sedek: Pokud budou nějaké nové informace, prosím i o zaslání členům výboru a panu starostovi Mgr. Čížinskému.

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP doporučuje souhlasit s předloženým materiálem.

**Hlasování:** pro: 9                      proti: 0                      zdržel se: 0                      nehlasoval: 4

Usnesení bylo schváleno.

#### **Bod č. 6 Z-11988 o prováděných činnostech v nejbližším období na komunikacích v hl. m. Praze s významným dopadem na dopravu (Informace)**

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí tisk Z – 11988.

**Hlasování:** pro: 9                      proti: 0                      zdržel se: 0                      nehlasoval: 4

Usnesení bylo schváleno.

#### **Bod č. 7 Z - 11969 Informace o činnosti Výboru pro dopravu ZHMP v roce 2023**

**Návrh usnesení:** Výbor pro dopravu ZHMP bere na vědomí tisk Z – 11969.

**Hlasování:** pro: 9                      proti: 0                      zdržel se: 0                      nehlasoval: 4

Usnesení bylo schváleno.

#### **Bod č. 8 Různé**

Ing. Sedek: Podnět paní MUDr. Cingrošové přesuneme na příští jednání. Je organizován workshop v historickém sále Fantovy budovy hlavního nádraží na téma vysokorychlostní tratě Praha v termínu 5. 3. 2024 od 13 do 17 hodin. Pro členy výboru máme rezervováno 8 míst. Má zájem někdo ze členů se zúčastnit?

Pozn. zájem mají Mgr. Beránek, doc. Peterka, Ing. Lněničková, Ing. Slabihoudek, MUDr. Cingrošová.

Ing. Sedek: Kdyby měl ještě někdo z členů výboru zájem, dejte mi vědět.

Ing. Slabihoudek: Máte nějaké informace k lanovce Podbaba - Bohnice?

Ing. Sedeke: Do konce února by měly být prezentovány oficiální závěry EIA včetně odůvodnění. Podle mých informací je toto řešení zásadně nepřipustné a nebude možné podle EIA toto dopravní řešení realizovat.

Andrea Dostálková, veřejnost: Chtěla bych se s vámi podělit o určité obrázky k Radlické radiále. Pozn. obrázky jsou součástí tohoto zápisu.

Jednání výboru bylo ukončeno v 19:03 hodin a trvalo 150 minut.

---

**Ověřil:**                    **Mgr. Ing. Jaromír Beránek**

**Předseda výboru:**    **Ing. Martin Sedeke**

**Zapsal:**                    **Ing. Jan Marek, MHMP - ODO MHMP**

**Příloha:** Bod různé, Andrea Dostálková, obrázky k Radlické radiále



PRŮJEZD 100.000 AUT DENNĚ  
JAKO NA PRAŽSKÉ MAGISTRÁLE

50-100  
METRŮ

50-100  
METRŮ





PRŮJEZD 100.000 AUT DENNĚ  
JAKO NA PRAŽSKÉ MAGISTRÁLE

↕ 50-100 METRŮ





ESTAKÁDA / MOST VE VÝŠCE 11 METRŮ  
MŮL BUCHAROVA = 4. PATRO  
50 METRŮ OD  
REZIDENČNÍ ČTVRTI A NĚHECKÉ

METRO ŠKOLY  
V NOVE DUTOVICE





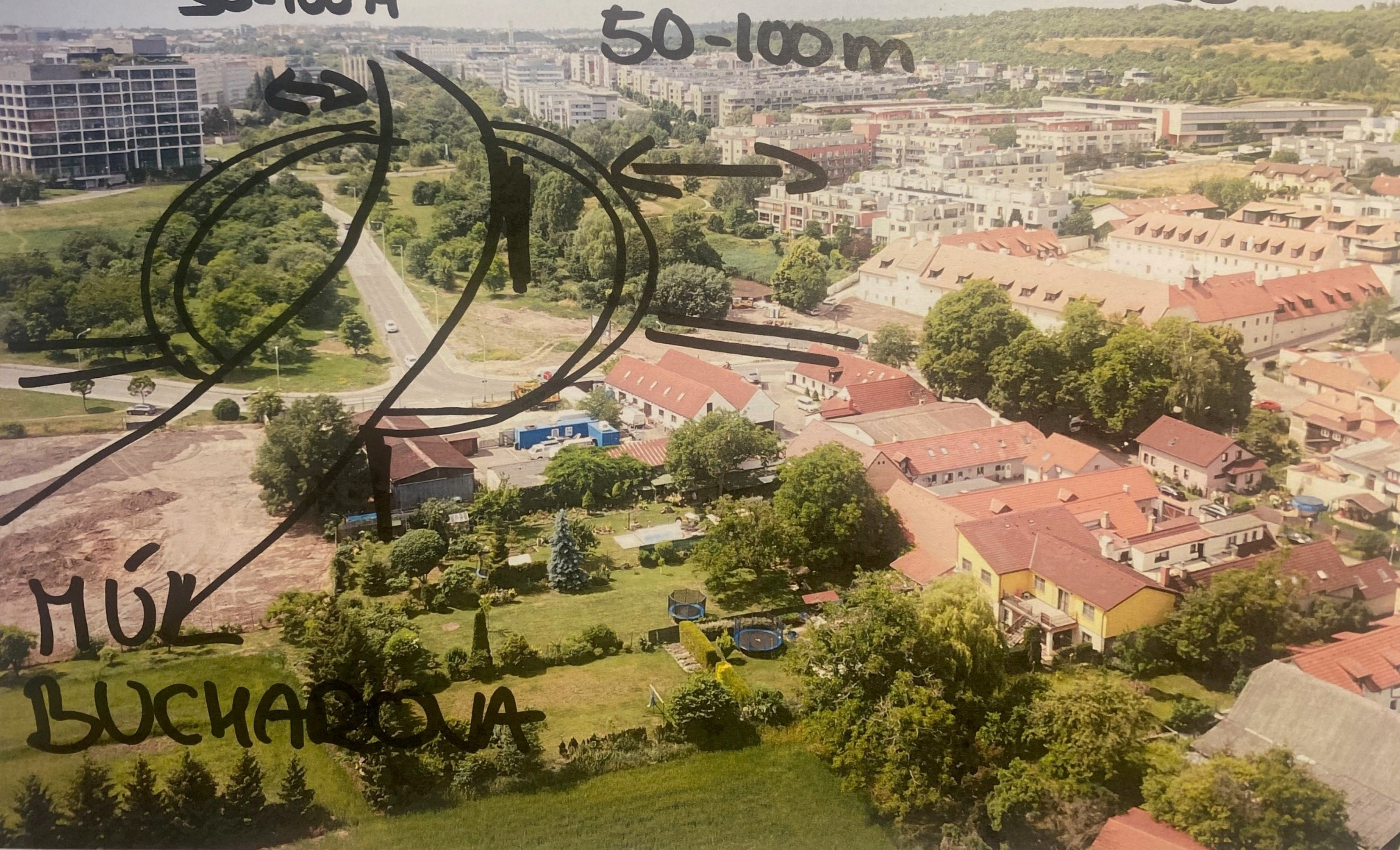
ESTAJADA / MOST VE VÝŠCE 11 METRŮ  
= 4. PATRO

50-100 M

50-100 m



MŮJ  
BUCHAROVA





PRŮJEZD 100.000 AUT DENNĚ  
JAKO NA PRAŽSKÉ MAGISTRÁLE

200 M



FL MOTORLET





PROJEZD 100.000 AUT DENNĚ  
JAKO NA PRAŽSKÉ MAGISTRÁLE



FL MOTORLET



PRŮJEZD 100.000 AUT DENNĚ  
JAKO NA PRAŽSKÉ MAGISTRÁLE



←  
50  
METRŮ