

Městská část Praha 5

Zápis z 2. zasedání Dopravního výboru dne 18.01.2023

Přítomni:

Svatopluk Bartoň, Ing. Savina Finardi, Ph.D., Ing. arch. Barbora Jobová, JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D., Ing. Jan Panenka, Ing. Alena Rybičková, Ph.D., Ing. Čestmír Stárek, Radek Vokřál

Omluveni:

Mgr. Jan Klusoň

Hosté:

Josef Arnošt, Ivana Arnoštová, Kamila Mašková, Martin Mašek, Lenka Hejtmánková, Michal Procházka, Miluše Malíková, Lukáš Vacek, Radka Šimková, Pavel Dušek, Ondřej Krutský, Jana Dušková, Michal Dubravský, Štěpán Michal

Program:

č.	Bod jednání	Rozhodnutí	číslo usnesení
1.	Schválení programu 2. zasedání VYDO dne 18.01.2023	Schváleno	VYDO/2/1/2023
2.	Volba ověřovatele zápisu z 2. zasedání VYDO ze dne 18.01.2023	Schváleno	VYDO/2/2/2023
3.	Schválení zápisu z 1. zasedání VYDO ze dne 21.12.2022	Schváleno	VYDO/2/3/2023
4.	"Radlická radiála"	Schváleno	VYDO/2/4/2023
5.	"Ulice Na Pomezí, Praha 5 – informace"	Schváleno	VYDO/2/5/2023
6.	"Úprava křižovatky Musílkova x Plzeňská – informace"	Schváleno	VYDO/2/6/2023

Městská část Praha 5
2. zasedání Výboru dopravního
konané dne 18.01.2023
Číslo usnesení: VYDO/2/1/2023

1. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D., předseda Výboru dopravního

Schválení programu 2. zasedání VYDO dne 18.01.2023

Výbor dopravní

I. Schvaluje

1. program 2. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 18.01.2023.

Poměr hlasování: 7/0/0

(Ing. arch. Barbora Jobová není přítomna při hlasování)

Městská část Praha 5
2. zasedání Výboru dopravního
konané dne 18.01.2023
Číslo usnesení: VYDO/2/2/2023

2. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D., předseda Výboru dopravního

Volba ověřovatele zápisu z 2. zasedání VYDO ze dne 18.01.2023

Výbor dopravní

I. Volí

1. Svatopluka Bartoně ověřovatelem zápisu 2. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 18.01.2023.

Poměr hlasování: 7/0/0

(Ing. arch. Barbora Jobová není přítomna při hlasování)

Městská část Praha 5
2. zasedání Výboru dopravního
konané dne 18.01.2023
Číslo usnesení: VYDO/2/3/2023

3. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D., předseda Výboru dopravního

Schválení zápisu z 1. zasedání VYDO ze dne 21.12.2022

Výbor dopravní

I. Schvaluje

1. zápis z 1. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 21.12.2022.

Poměr hlasování: 5/0/2

(Ing. arch. Barbora Jobová není přítomna při hlasování)

Městská část Praha 5

2. zasedání Výboru dopravního

konané dne 18.01.2023
Číslo usnesení: VYDO/2/4/2023

4. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D., předseda Výboru dopravního

"Radlická radiála"

Výbor dopravní

I. Odkládá

1. projednání veřejně prospěšné stavby "Navazující technické studie Radlická radiála v úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice" na některé další zasedání VYDO.

Poměr hlasování: 7/0/0

(Ing. Jan Panenka není přítomen při hlasování)

Diskuse:

Technická studie MÚK Bucharova, Butovice s datem odevzdání 10/2022

Merta: v roce 2018 vznikla Pracovní skupina za zlepšení Radlické radiály. Radní pro dopravu Hl. m. Prahy Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D. inicioval široké jednání (schválené usnesení RHMP) k hledání možných variant řešení, která by uspokojila místní obyvatele. IPR Praha zpracoval zadání, kde byly definovány cíle studie. Varianty musí vyhovovat přijatelnými technickými parametry, respektovat územní řízení (varianty by byly řešeny formou změny stavby před dokončením). Návrhová sběrná komunikace RR musí respektovat lokální dopravní vztahy (včetně pěších a cyklistů), zároveň přispěje k rozvoji území. Musí jít o ekonomické řešení zohledňující investiční možnosti města.

Navržené alternativy v úrovni technické dopravní studie jsou souhrnem všech předložených podnětů. Snahou je nalezení optimálního řešení, ovšem v limitech DÚR (změnou projednávané dokumentace na SÚ MČ P5).

(Následovalo krátké shrnutí historie území, analytická část představující fragmenty již předložených dopravních studií, již několik desetiletí koncepční činnosti).

Koncepční část (techn. studie) je rozdělena na dva úseky, a to na úsek pod převážně rezidenční lokalitou Botanica (tři varianty) a na úsek v okolí MÚK Řeporyjská (také tři varianty). Varianty lze libovolně kombinovat (celkem devět komb.).

V krátkosti bylo představeno provozní schéma varianty D – schvalovaná var. RR ve stupni DÚR. Dále se porovnávala pouze řešení ve variantách A, B, C, a BC.

variantách A – sedm mostů (převážně pro pěší i cyklisty)

variantách B – sloučení do širokých mostů (norma definuje max. délku úseku bez požadavků na „tunelové řešení“)

variantách C – propojení do jednoho tunelového úseku. Pět až sedm metrů snížení nivelety (náhrada za „estakádu“) (MÚK Řeporyjská ve var. D (DÚR) je v podobě Rondelu, nad nímž prochází estakáda. Toto řešení je ve var. A, B, C i BC odstraněno.)

Dále se varianty liší v podobě „přesmyknutí ze severu na jih přes Radlickou ulici“ – varianta mostu v prodloužení Řeporyjské ulice, anebo přemostění RR Nové Butovice (JZM) – Jinonice napojením autobusového terminálu a dále vytvořením nové uliční osy v rozvojovém území. Varianta B má navíc výjezdovou rampu z tunelu ze směru z centra směrem na křižovatku Radlická x Bucharova.

Varianty A, B, C mají shodnou niveletu.

Varianta B respektuje územní biokoridor. Příčné přechody naznačeny v podélném řezu.

Varianta C – vytváří prostorovou bariéru v Radlické ulici, rozšiřuje stopu RR o nájezdovou / výjezdovou rampu.

Cílem těchto variant bylo, aby prodloužený Butovický tunel zůstal ve stopě Radlické ulice. Ve variantě C je umožněna výstavba v úrovni terénu (při dostatečném dimenzování stropu tunelu). Dopravní skelet okolí plynule navazuje.

Význam Bucharovy ulice bude ponížen v porovnání se stávajícím stavem (To umožní budoucí transformaci uličního profilu, výsadbu stromořadí apod.). Schematicky zobrazená „rozvojová území“ jsou ve všech variantách podobná.

Varianta A – okolí „trpí“. Křižovatkový rozplet při zachování všech směrů je prostorově náročný. Výjezd z RR degraduje veřejné prostranství. Bude nově vybudovaný relativně dlouhý most (pro všechny módy městské mobility)

Varianta B - uvolňuje prostor v jižní části (pod Radlickou ulicí ve Starých Butovicích směrem k Prokopskému údolí).

Tvar RR je plynulý. Opět je zde „dlouhý most“ se sjezdem k terminálu bus (stanice metra Nové Butovice).

Varianta C - přenesení dopravní vztahů do napojovacích ramp, odpadá napojení na terminál.

Návrh pěších a cyklistických tras je shodné ve všech variantách A, B, C a BC. To samé platí pro vypuštění estakády, tzn. "nová" Radlická ulice je v úrovni terénu.

Pro všechny varianty je zpracováno hodnocení hluku, vztah k limitům na životní prostředí. Důležité bude ovšem zjišťovací řízení v procesu EIA, které je pro případnou vybranou variantu určující (stanovisko EIA má pouze var. D).

Závěr: prezentace projekčního týmu hodnotí kompromisní variantu B v oblasti Butovic jako investičně nenáročnou. Varianty A, C jako relativní prostorovou bariéru. (nejsou zohledněny procesní požadavky – změna ÚP, projednání EIA, časová náročnost a výše investic.

Varianta BC vzešla jako preferovaná z koncepčního vyjádření IPR Praha (červen 2022). Vyjádření hodnotí prostorové uspořádání a integraci stavebních záměrů v okolí této významné infrastruktury.

Varianta A – řeší příčné vazby

Varianta BC – vychází jako preferovaná z koncepčního vyjádření k záměru ve veřejných prostranstvích IPR Praha. Urbanistické řešení zohledňuje záměry: Trigema, Livesport (administrativní budova Aspira Business Centre) Butovicích a GID Jinonice. Cílem je zapojení terminálu do dopravních vztahů a vytvoření bezkolizního vztahu z centra na Jihozápadní Město.

IPR Praha nepodporuje přímé spojení na Staré Jinonice, z důvodů výrazné změny rezidenčního charakteru. Varianta uvažuje s přesunutím komunikace do ulice Prokopových. Určující je urbanistické hodnocení integrující věžový dům a sdružený terminál s budovou polyfunkčního domu.

Varianty A, B, C celkově snižují bariérový efekt v území. Řešení MÚK Řeporyjské směřuje k variantě BC, a to formou změny DÚR. Výhodou je možnost propojit území pěšími a cyklistickými vazbami. Varianta BC tedy byla v říjnu 2022 předložena k projednání.

Kostohryz: Jinonice a oblast „Waltrovky“ bude na projednání VYDO a VÚR v budoucnu. K diskusi nyní vyzýváme přítomnou veřejnost.

Hamanová: za sebe jsem připravena schválit úpravu, na které bude shoda za předpokladu, že územní řízení bude pokračovat, nebude přerušeno a úpravy budou řešeny formou následné změny projektu.

Mašek (člen spolku): Spolek Za přívětivé Jinonice, z. s. předloží Výborům (VÚR a VYDO MČ P5) seznam úkolů a otázek, které by měly být zodpovězeny v průběhu dalších jednání Výborů ve věci RR.

Kostohryz: Varianta DÚR je srozumitelná v oblasti Botanica je evidentně nejvýhodnější střední varianta, která je k sídlišti a k Přírodnímu parku Vidoule z hlediska vlivů ohleduplnější.

Panenka: v roce 2019 bylo Radou MČ projednáváno spojení Butovického a Jinonického tunelu pomocí zakrytí Radlické ulice. Již tehdy existovaly varianty A, B, C technického řešení (varianta BC nikoliv). Změnou prošel návrh MÚK Řeporyjská (i když se tvrdilo, že to není možné). Jakým způsobem vznikly předložené varianty řešení?

Merta: ve variantě A - bylo vytipováno 7 přechodů (pro pěší a cyklisty)

varianta B - kompromis propojení, do celků (rozšířená přemostění, které dle normy ještě nejsou považována za tunel)

varianta C – tunelové řešení

Kryl: dotazoval jsem se na rozdílové mapy pro jednotlivé varianty, aby se lépe projevily vliv dopravní zátěže do rezidenční oblasti (a to včetně výpočtu pro pěší). Zřejmě se zátěž projeví v Karlštejské ulici

Merta: zmiňuji dva problémy. Kartogramy z makro modelů nemají patřičný detail a nejsou zpracovány na konkrétní uliční síť (vymezení oblasti). Rozdílové mapy se promítají do intenzit celoměstské sítě. Při mimořádných stavech se stanovují objízdné trasy, na které byla vypracována jednoduchá rámcová studie. Vše může ovlivnit telematika a dopravní opatření. Není jednoduché takový model dostatečně parametrizovat. Modely ovlivní nastavený dopravní režim na konci dálnice D5, v Motolském a Radlickém údolí (dopravní propustnost).

Kostohryz: Již usnesení RMČ z roku 2019 preferuje variantu C v oblasti Botanica. Výsledek dnešního projednání je nutné interně prodiskutovat. Přednesené informace je nutné nechat na diskusi uvnitř ÚMČ a nechat promluvit veřejnost.

Čuba (Občan): účastník DÚR (vlastník sousedního pozemku se stavbou) by rozporoval variantu BC, kdy paralelní osa s Radlickou ulicí (směrem na sever) prochází rezidenční oblastí Jinonic a má nést hlavní dopravní proud z JZM, půjde o poměrně významnou ulici.

Mašek (občan, člen spolku): By chtěl znát variantu z technické studie, která je v souladu s DÚR. Jak by v té chvíli byla vypořádána varianta D, došlo by územní řízení a následovalo by nové projednání vybrané varianty?

Krutzký: (vedoucí oddělení Městského okruhu Magistrátu HMP): Postupně vznikly tři „zlepšovací“ studie (např. propojení Jinonického a Butovického tunelu). Od Rady hl. m. Prahy vzešel úkol zpracovat komplexní materiál s cílem ověřit, zda jsou možné změny vyprojektované RR (viz usnesení RHMP č. 1861 ze dne 01.08.2022). Technická studie je ve fázi projednání, vše je nutné uzavřít, dovézt dokonce projednání s MČ Prahou 5 a MČ Prahou 13 a stanovit, jaké kroky jsou z pohledu města k úspěšnému procesu podniknout. Procesních variant je celá řada, dosud se nepřistoupilo ke stanovení finanční náročnosti a k jednání o harmonogramu případných schvalovacích změn. Dosud není investorem/Radou HMP vybraná žádná jiná varianta (než je DÚR). Zřejmě by musel nastat zcela nový schvalovací proces. Otázkou je, zda se rozhodnout pro změnu, která znamená změnu územního rozhodnutí. Varianty je nutné prověřit, zda jsou v souladu s územním rozhodnutím, dále s územním plánem, metropolitním plánem a se schválenou EIA (v tomto případě je nutné minimálně zahájit zjišťovací řízení, či revidovat dosavadní územně plánovací podklady. Varianty technické studie znamenají celkem změnu v 50 % délky trasy a je pravděpodobné, že neodpovídají schválené dokumentaci pro proces EIA. Celkem si projekční práce vyžádaly 39 milionů Kč, další finance si proces vyžádá a v tuto chvíli je potřeba začít opět na „nule“. Je potřeba vzít v potaz provozní náklady tunelu, ekonomii celého

projektu. Řešení varianty BC je možné zadat jako další stupeň dokumentace (stavební řízení), tzv. „bokem“ jako paralelní proces, založení nového procesu celou stavbu zdržuje.

Mašek (občan): Každý obyvatel by jako nejpříjemnější považoval variantu nejzdravější a zároveň nejrychlejší (pro schvalování a výstavbu). Řešení ovšem naráží na limity všech změn, které si vynucují komplexní materiál zohledňující všechny požadavky. Byly již tři zlepšovací studie. První znamenala propojení Jinonického tunelu a Butovického tunelu a je poměrně procesně nenáročná. Nelze si malovat, že nová řešení nebudou déle trvat a stát více financí. Pro porovnání je nutné mít veškeré dostupné informace.

Kostohryz: RR ale prochází hustě obydleným územím. V roce 2017 byl odhad, že se začne stavět nyní (nastaly procesní problémy související s protesty veřejnosti). Odpor místních lze výrazným zlepšením řešení (z technické studie) ovlivnit schvalovací procesy, které budou rychleji směřovat do cíle. Projekt pokračování tunelové varianty Blanky II prošel rovněž změnou v podstatně jiné finanční úrovni (při průchodu zastavěnou oblastí města). Přepracované propojení dvou tunelů a nastavení v délce 600m u sídliště Botanika z vyprojektované varianty z roku 2019-21 převede dopravu pod zem a oblast zklidní. Je vhodné stanovit stejnou ochranu zastavěného území jako je tomu na východě města.

Šimková: (zastupitel MČ) Celý proces schvalování trvá dlouho. V původním projektu je stále příšerná estakáda. Proti této variantě jsou silné protesty. Lidé si zaslouží stavbu 21. století, která by znamenala co nejširší zakrytí, a zároveň co nejrychleji.

Mašek: Opakují požadavek na konkrétní čísla, jinak jde pouze o obecnou proklamaci. Samozřejmě jde o zlepšení hlukových podmínek na hranicích sídliště Botanika a v Jinonicích (za jakou cenu?). Zmiňují také problém s napojením na Barrandovský most.

Butovič (ČVUT a projektant tunelového řešení, SATRA): Snahou TSK (v oblasti Barrandovského mostu) je lepší napojení z centra. K tomu slouží numerická simulace. Nové řešení „rozjízdí“ do šíře dopravní uzlu na Strakonické a Dobříšské ulici. Jde o obsáhlé téma, které si zaslouží samostatné jednání (s jinými projektanty).

První etapa – probíhá (vymezení levého průjezdu a omezení rychlosti na 80 km/h, selhává na nedostatečném respektu vodorovného značení. TSK nejprve opatření vyhodnotí

Druhá etapa - dopravní řešení má stavební charakter (prodloužení sjezdových/nájezdových ramp)

Kryl: Vyřešení Radlické radiály ovšem nebude možné bez napojení dopravního uzlu (Strakonická/Dobříšská a v oblasti Barrandovského mostu). Radní pro dopravu HMP Adam Scheinherr usiluje o pokračování na projektu výstavby propojovacího přemostění mezi rampami z ulice Strakonické na Modranskou ulici na opačném břehu řeky. V poměru vůči náročnosti RR jde o rozpočtově a časově pětinaový projekt. Lze uskutečnit před výstavbou Radlické radiály.

Buryan: Poděkování projektantům. V tuto chvíli je otázka, zda pokračovat v územním řízení. Případná odvolací řízení, správní žaloba, či přezkum, můžou znamenat výrazným způsobem pozdržení celé stavby. Jaké by tedy bylo konečné datum kolaudace stavby?

Krutský: Není jisté, zda „zlepšovací“ varianty mají 0 oponentů, zda nebude podaná další systémová podjatost. Jedinec může v celém procesu stavbu pozdržet podáním námitek. Po ustanovení nové Rady HMP je potřeba nechat na vedení města zásadní rozhodnutí o pokračování stavby.

Dušková (občanka): Mrtvý třináctiletý kluk na Radlické ulici. Hraje se tu ruská ruleta o lidské životy.

Butovič: Celkový projekt je lepší. Názor stavebníka je pro občany irelevantní, důležitá je společenská dohoda.

Kostohryz: Úkolem je, se podívat na varianty, které jsou za městskou část průchozí. A to věcným způsobem.

Mašek: Jaká varianta v zátěžovém modelu ob stojí? Jsou zde již zahrnuté existující záměry Sekyry a projekt na rozšíření Waldorfské školy, které představují dalších 1200 nových aut.

Krutský: Ještě se výpočet takto nedělal. Výpočet v systému objízdných tras uděláme, až se vybere jedna varianta. Dopravními opatřeními lze znepríjemnit průjezd Starými Jinonicemi.

Merta: Dopravní model IPR Praha se vytváří na podkladech výhledového plánu (naplněnost územního plánu hl. m. Prahy). Dá se zahrnout v přesně vymezeném území detail s konkrétními záměry v území s doplněnými budovami v ÚŘ.

Rattay: Jak jednotlivá řešení RR promlouvají do širokého okolí, zda se lze odklonit dopravě z Bucharovy ulice přes Jinonice a dále z oblasti směřující k Prokopskému údolí. Průjezd by neměl být umožněn z Bucharovy ulice na Plzeňskou. Dopravní modely nejsou zpracovány v detailním řešení. Pro rozhodnutí za MČ P5 nemáme dostatečné informace. V oblasti se staví nové tisíce bytů, obsahuje tyto záměry model? Radlická ulice je velmi nebezpečná. Jsou nutná dopravní opatření na zklidňování dopravy. Musíme také zohlednit péči řádného hospodáře z veřejných prostředků, (které budou adekvátně odebrány z přerozdělování rozpočtu města na městskou část). Kolik tato stavba tedy bude stát?

Kostohryz: Rozhodujeme v zásadě o délce přerušovaných úseků v oblasti u sídliště Botanika.

Městská část Praha 5

2. zasedání Výboru dopravního

konané dne 18.01.2023
Číslo usnesení: VYDO/2/5/2023

5. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D., předseda Výboru dopravního

"Ulice Na Pomezí, Praha 5 – informace"

Výbor dopravní

I. Bere na vědomí

1. informaci týkající se rekonstrukce ulice Na Pomezí, Praha 5.

Poměr hlasování: 6/0/0

(Ing. arch. Barbora Jobová a Ing. Jan Panenka nejsou přítomni při hlasování)

Diskuse:

Flegl: prezentoval současný stav, ve kterém se nachází projekt rekonstrukce ulice Na Pomezí. MČ Praha 5 vnímá tuto problematiku a uvažuje nad řešením v koncepční rovině. Celá lokalita Cibulek je uzavřenou enklávou, napojenou pouze jednou křižovatkou Plzeňská – Musílkova. Statická únosnost vozovky ulice Na Pomezí neumožňuje v současné době provoz autobusové linky. Případná rekonstrukce ovšem musí být provedena takovým způsobem, aby zamezila průjezdu tranzitní dopravy. Dále by mělo být doplněno (např. provizorního) osvětlení, vyčleněna obousměrná chráněná cyklostezka (např. ve svahu, anebo vykonzolováním na milánských stěnách). Vybudování zdi u vily na soukromém pozemku (KKCG) by měla rozšíření uličního profilu umožnit. V roce 2022 byla firmou MOZ zpracován „Podklad pro stanovení změny místní úpravy provozu na pozemních komunikacích - Místní komunikace Na Pomezí (Praha 5), úprava pěší vazby Košíře – Jinonice“. Po zamítavém stanovisku policie ČR byla studie dopracována a bude předmětem schvalování. Odbor správy veřejného prostranství MČ Praha 5 objednal úklid vozovky (napadané listí a hlína z přilehlého svahu). Takto dojde k rozšíření průjezdné šířky vozovky, zlepší to dílčím způsobem vyhýbání vozidel a více prostoru získají projíždějící cyklisti (a to bez stavebních úprav). Dojde k realizaci chodníku ve formě vyskládaného „lega“ na křížení s ulicí Lerausovou. Nyní zde probíhá stavba.

Meizinger: Na Pomezí se svah sesouvá. Provoz byl již jednou v ulici kompletně přerušen. Manželé Jiráskovi žádali o náhradu škod za opěrnou zeď na hranici veřejného pozemku (pravomocný rozsudek formou exekuce). Nyní se řeší způsob náhrad po prodeji pozemku.

Růžička OD: Již v roce 1998 se uzavírala dohoda s manželi Jiráskovými ve výši 100 tis. reparací. Proběhla dohoda o celkové rekonstrukci uličního profilu, k tomu byl do správy MČ Praha 5 svěřen pozemek. Rekonstrukce je ovšem zásadního charakteru a propisuje se do celé lokality. Záměr je nutné koordinovat s městskými organizacemi (v tuto chvíli nad „síly“ ÚMČ Praha 5). Dopravní opatření a rozšíření uličního profilu je tedy nutné směřovat na pana radního pro dopravu Adama Scheinherra a odbor dopravy MHMP.

Krutský MHMP: Vše bylo řádně podáno na TSK hl. m. Prahy. Jsou zde technické potíže související s odvodněním a statikou opěrné zdi. Požadavek DP znamená kompletní náhradu podloží.

Meizinger: Je nutná pilotáž v intervalu dvaceti metrů, která by zabránila sesuvu půdy.

Krutský MHMP: Situace se projednává delší dobu, dosud chyběla dohoda v území. MČ Praha 5 může v této věci dále jednat s městem. Je ovšem nutné schválení v rozpočtu města a stanovení priority v rámci investičních akcí.

Kočandrl: Jde o jediný výjezd z Cibulek. Pokud dojde k rekonstrukci křižovatky Plzeňská x Musílkova, nebude tato lokalita na uliční síť napojena.

Městská část Praha 5
2. zasedání Výboru dopravního

konané dne 18.01.2023
Číslo usnesení: VYDO/2/6/2023

6. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D., předseda Výboru dopravního

"Úprava křižovatky Musílkova x Plzeňská – informace"

Výbor dopravní

I. Bere na vědomí

1. informaci týkající se realizace stavby „Křižovatka ulic Plzeňská x Musílkova" v k. ú. Smíchov a Košíře, Praha 5.

Poměr hlasování: 6/0/0

(Ing. arch. Barbora Jobová a Ing. Jan Panenka nejsou přítomni při hlasování)

Diskuse:

Růžička ODP: Proběhla dohoda o celkové rekonstrukci křižovatky Musílkova x Plzeňská. Odbor dopravy MHMP zadal požadavek na TSK hl. m. Prahy. Výběr projektů, které budou prioritně investovány, nejsou časově definovány. Vše vyřeší nové vedení radnice. Je nutné vyřešit zachování provozu, neboť je lokalita neprůjezdná. V této souvislosti zmíníme probíhající rekonstrukci usedlosti Cibulka a připravenou investici PVS na kompletní obměnu vodovodních a kanalizačních řadů v ulicích V Cibulkách, Píseckého, Pod Školou, Musílkova, Trojdílná, Slávy Horníka, Na Sklonku, Na Výši, V Stráni a V Břízkách. Záměry je nutné koordinovat s městskými organizacemi.

Začátek zasedání:

16:00

Konec zasedání:

18:00

Ověřovatel:

Svatopluk Bartoň

JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D., předseda

Zapsala:

Bc. Eva Stoklasová, tajemnice