

## Městská část Praha 5

### Zápis z 12. zasedání Dopravního výboru dne 21.02.2024

#### Přítomni:

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

#### Omluveni:

---

#### Hosté:

---

#### Program:

č.	Bod jednání	Rozhodnutí	číslo usnesení
1.	Volba ověřovatele zápisu z 12. zasedání VYDO ze dne 21.02.2024	Schváleno	VYDO/12/1/2024
2.	Schválení programu 12. zasedání VYDO dne 21.02.2024	Schváleno	VYDO/12/2/2024
3.	Schválení zápisu z 11. zasedání VYDO ze dne 24.01.2024	Schváleno	VYDO/12/3/2024
4.	"Zpráva o činnosti VYDO za 2. pololetí roku 2023"	Schváleno	VYDO/12/4/2024
5.	"Rekonstrukce ulice Peroutkova: řešení zastávek trolejbusu"	Schváleno	VYDO/12/5/2024
6.	"Pozice autobusových zastávek "Mrázovka", ulice U Blaženky"	Schváleno	VYDO/12/6/2024
7.	"Nová autobusová linka č. 104"	Schváleno	VYDO/12/7/2024
8.	"Vrchlického, Duškova: úprava vyhrazeného pruhu pro autobusy"	Schváleno	VYDO/12/8/2024

**Městská část Praha 5**  
**12. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 21.02.2024  
Číslo usnesení: VYDO/12/1/2024

1. bod programu

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

**Volba ověřovatele zápisu z 12. zasedání VYDO ze dne 21.02.2024**

Výbor dopravní

**I. Volí**

1. Svatopluka Bartoně ověřovatelem zápisu 12. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 21.02.2024.

Poměr hlasování: 7/0/0

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

**Městská část Praha 5**  
**12. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 21.02.2024  
Číslo usnesení: VYDO/12/2/2024

2. bod programu

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

**Schválení programu 12. zasedání VYDO dne 21.02.2024**

Výbor dopravní

**I. Schvaluje**

1. program 12. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 21.02.2024.

Poměr hlasování: 8/0/0

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

**Městská část Praha 5**  
**12. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 21.02.2024  
Číslo usnesení: VYDO/12/3/2024

3. bod programu

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

**Schválení zápisu z 11. zasedání VYDO ze dne 24.01.2024**

Výbor dopravní

**I. Schvaluje**

1. zápis z 11. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 24.01.2024.

Poměr hlasování: 8/0/0

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

**Městská část Praha 5**  
**12. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 21.02.2024  
Číslo usnesení: VYDO/12/4/2024

4. bod programu

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

**"Zpráva o činnosti VYDO za 2. pololetí roku 2023"**

Výbor dopravní

**I. Schvaluje**

1. zprávu o činnosti Výboru dopravního Zastupitelstva MČ Praha 5 za 2. pololetí roku 2023.

Poměr hlasování: 8/0/0

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

**Městská část Praha 5**  
**12. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 21.02.2024  
Číslo usnesení: VYDO/12/5/2024

5. bod programu

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

**"Rekonstrukce ulice Peroutkova: řešení zastávek trolejbusu"**

Výbor dopravní

**I. Bere na vědomí**

1. informaci ve věci "Rekonstrukce ulice Peroutkova: řešení zastávek trolejbusu" od zástupců společnosti ROPID (Regionální organizátor pražské integrované dopravy, p. o., IČ 60437359).

Poměr hlasování: 9/0/0

Diskuse:

**Kostohryz:** Proběhlo setkání s občany (bez účasti ROPID), kde se mimo jiné řešil návrh tzv. zátkových zastávek trolejbusu. Autobus nyní zajíždí do odstavného zálivu. Má interval 4-5 min. MČ Praha 5 si nemůže dovolit ohrozit fungování (linka 137). Doufáme, že se situace pro místní nezhorší.

**Novotný (ROPID):** Zátkové zastávky vznikají v Praze v posledních 10 letech. Normy pro zřizování zastávek nařizují dodržovat rozhledy (na přechody, v křižovatkách). Jde o adekvátní délku zastávky s nástupní hranou (přístup ze zastávky přívětivější, komfortnější - celistvá koncepce). Délka zastávky je jinak 60 m. Autobus zastaví u přechodu, kde je ostrůvek pro přecházení. Vystupující mají bezpečné přecházení, řidič je vidí.

**Dále proběhla podnětná diskuze, ze které vyjímáme bodově:**

- Auta budou v zastávce stát za autobusem.
- Vytváří volné místo pro vjezd aut z bočních ulic. (Podobně zde najíždí linka 153.)
- Zamezí se neoprávněnému předjíždění pomocí stavebních úprav.
- Plynulost dopravy bude zachována (nedochází k interakcím - omezení, ohrožení).
- Pro řidiče, kteří trasu používají jako zkratku, není toto řešení výhodné. Peroutkova není sběrnou komunikací.
- Řidiči jedou před přechodem v malých rychlostech (chodcům dávají přednost).
- Zavedení kloubového elektrobuse zvýší kapacitu o 100 % a náklady o 10 % (interval se prodlouží).
- Na jiných místech v Praze je to již ozkoušené - Prosek (zastávky Poliklinika Prosek, Českolipská, Letňanská).
- Na levém břehu se nahrazuje pohon na linkách 131, 137, 176, 191.
- Policie ČR odmítá Peroutkovu jako objízdnu trasu za Radlickou ulici.
- Řidiči se řídí navigacemi informujícími o momentální průjezdnosti.
- Je na MČ Praha 5, jak bude uliční prostranství koncipovat (s ohledem na rezidentní oblast).
- Správnou cestou je znepříjemnit průjezd Peroutkovu ulici pomocí úprav.
- Zrychlí se MHD, zpomalí IAD.
- Ranní špička se týká 7-9 hod a odpolední 15-18 hod.
- „Dnes není možné od hřbitova vyjet směrem k Ženským domovům“.
- „Jede to z Řep ze západní strany“.
- Intenzita vozidel by neměla přesahovat 500 vozidel/hod. (resp. 800).
- Počet autobusů by měl být menší než 12.
- Analýzy průjezdnosti nejsou k dispozici.
- Kapacita za autobusem je větší než všechna ostatní místa v ulici. Kapacita směrem do centra se snižuje. Není efektivní tuto modelovou dopravní situaci prověřovat.
- Je zde obava z „ucpání“ Peroutkovy ulice (zvýšené exhalace).
- Úsek dopravního inženýrství TSK má v Praze více podnětů na výpočet dopravy řádově vyšší důležitosti.
- Nárůst dopravy o 10 % oproti COVID době.
- Průběžně bude veřejnost o uzavírkách a rekonstrukci informována.

**Městská část Praha 5**  
**12. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 21.02.2024  
Číslo usnesení: VYDO/12/6/2024

6. bod programu

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

**"Pozice autobusových zastávek "Mrázovka", ulice U Blaženky"**

Výbor dopravní

**I. Doporučuje**

1. zachování průjezdu okolo stávajícího ostrůvku před TJ Sokol Smíchov.

Hlasování 9/0/0

**II. Bere na vědomí**

1. petici "Přesun zastávek autobusu č. 153 "Mrázovka" do prostoru ke vchodu do areálu Sokol Smíchov" ze dne 29.06.2023.

Hlasování 9/0/0

Poměr hlasování: hlasování u jednotlivých bodů usnesení

Diskuse:

**Kostohryz:** Řeší se od roku 2020 v rámci studie humanizace veřejného prostranství. Zastávka před vstupem do Sokola ve variantě č. 1 (neschválené) „dělá smyčku“, je pro oba směry sdružená a z provozních důvodů nevyhovuje. Nespokojenost místních se zvoleným řešením reprezentuje petice (zaštitěná paní Schmidtovou).

**Panenka:** Tento prostor se nám nezdá být přívětivý a pěkný. Pan Petr se stará o celé to náměstíčko. Snahou byla dopravní a urbanistická proměna, aby se docílilo oddělení klidné zóny (parkové) směrem k parku Mrázovka a aby autobus nestál před domem, kde je úzký prostor. Jde o protichůdné požadavky směřující k celkovému „zkulturnění“ celého prostředí. Variant řešení bylo více, nakonec se vybraly varianty dvě (byly dále rozpracovány do krajinářsko-architektonického řešení). Na výboru neprošlo řešení s přemístěním zastávky před vstup do Sokola (lidi by nevěděli, do kterého autobusu by nastupovali). Hrana oddělující klidovou zónu by při šikmém nájezdu způsobovala „zhoupnutí“. Zajištění způsobuje větší náklady. Zvoleno bylo umístění zastávky před přechod. Jsem pro umístění na náměstíčko, pokud by se našlo řešení.

**Novotný (ROPID):** Dokumentace k vyjádření z roku 2021 byla ještě trochu odlišná. Připomínky pro upravenou verzi zůstávají. Jde o zkrácení průjezdu, nevhodnost zastávky pro oba směry (při zpoždění autobusu si cestující spoj mohou zaměnit). Prodražení v částce 60 tis. (dle chronometráže vycházející z podmínek soutěže). Přejíždění přes příčné prahy nejsou ideální (zde navíc pojížděné zešikma). Ideální by bylo zvýšení celého prostranství. Je zde riziko nehod, více hluku apod.

**Schmidtová:** Reprezentují petici s podpisy 150 lidí. Od začátku je řešení umístění zastávek nešťastné. Umístění v rámci kruhu by bylo kultivovanější a přehlednější. Varianta druhá je v podstatě v křižovatce. Lidé by raději čekali pohodlněji, než na úzkém prostoru a ve svahu. Senioři z ulice Fráni Šrámka musí překonat dva přechody. Není to prostor vhodný pro čekání. Nebyl by problém jednu zastávku posunout o pár metrů dál (rozdělit sdruženou zastávku).

**Dále proběhla podnětná diskuze, ze které vyjímáme bodově:**

- Vozovku ulice u Mrázovky rozšířit nelze.
- Cílem je dát prostoru řád a vytvořit bezpečné prostředí pro všechny.
- „MČ usiluje o každý autobus a řidiče navíc“.
- Přecházení přes vozovku chybí.
- Chybí lavička v místě zastávky.
- Možnost zavedení elektrobuse – smlouva s dopravcem je do roku 2032.
- Celé prostranství je po dílčí rekonstrukci.
- Stávající dopravní řešení je v zásadě funkční – část ulice U Blaženky je obousměrná. Při pravouhlém odbočení ovšem nastává kolizní situace.
- Propojení travnatých ploch omezí pohyby aut.
- Propojení travnatých ploch vytvoří problém s vývozem odpadů.

Stránka 7 z 12

- Náměstíčko slouží jako vyčkávací prostor (pro obyvatele sídliště) - úzký prostor obousměrného vedení.
- Pro obyvatele sídliště je přemístění zastávky před Sokol nevýhodné (více přecházení).
- Zdroje a příčné vazby jsou základní parametry při umístění zastávky.
- Stísněný prostor zastávky je i ve variantě 2.
- V ulici U Blaženky jsou vysázeny nové stromy.
- Možností je zrušení parkovacích míst.
- V průběhu rekonstrukce se zde autobus otáčel. Došlo k „zjednosměrnění“ ulice U Mrázovky. Pohyb byl přímý ulicí dále – Provaznicí zpátky.
- Realizace této akce je v nedohlednu – rozpočet MČ a města je napjatý.
- Reálné jsou dílčí změny (přechody, nároží).
- Není vhodné přepisovat paměť místa – stávající urbanistické řešení.
- Do Sokola dojíždí děti s rodiči autem.
- Musí být projekt, aby jej mohlo město zahrnout do plánu investic.

Z diskuze se vyprofilovaly dvě skupiny názorů. Shoda je na oddělení travnatých ploch a řešení přechodů. Prostranství by se mělo zkultivovat – doplnit např. lavičkami.



**Městská část Praha 5**  
**12. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 21.02.2024  
Číslo usnesení: VYDO/12/7/2024

7. bod programu

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

**"Nová autobusová linka č. 104"**

Výbor dopravní

**I. Doporučuje**

1. vést jednání se společností ROPID (Regionální organizátor pražské integrované dopravy, p. o., IČ 60437359) o optimalizaci provozu autobusové linky č. 104 (návaznosti na tramvajovou trať, včetně doplnění autobusových zastávek).

Poměr hlasování: 7/0/0

(Ing. Savina Finardi, Ph.D. a Mgr. Jan Klusoň nejsou přítomni při hlasování)

Diskuse:

**Kostohryz:** K nově zavedené lince ze strany Slivence nějaké připomínky jsou. Výbor se omezí na oblast Barrandova: Jde o nastavení mantinelů, za kterých lze linku optimalizovat. Prodloužení trasy, či navýšení frekvence spojů, by znamenalo větší počet autobusů. Podnětů veřejnosti je více.

**Novotný (ROPID):** Linka má nabídnout propojení Velké Chuchle a Slivence. Reaguje na nově otevřenou tramvajovou trať. Jde o doplňkovou službu, supluje dílčí obsluhu území. Je třeba počkat rok na vyhodnocení (obecně) - „než si to sedne“. Principiálně se zřizování zastávek nebráníme (musí se prověřit). ROPID je obecně proti rychlým změnám. Je třeba respektovat grafikon. Ve vztahu k řidičům je obtížné „zajíždět“ na místa, kde se musí otáčet (znamená to zdržení a ubírá z časové rezervy na konečné). „Pojďme pracovat na nových zastávkách“. Trasa je nyní stabilní. Je zde požadavek na přestup na nám. Olgy Scheinpflugové. Jednoduché stavební řešení se nenabízí (chybí hrana). Výstavba s linkou nepočítala. Umístění zastávky bránily majetkové poměry. Normy předepisují parametry zastávek - rozhledové poměry - na přechody a křižovatky. Křižovatka nám. Olgy Scheinpflugové x Hugo Haase bude v budoucnu světelně řízená. Zřízení není snadno řešitelné. Místní šetření proběhlo a bez „vyparkování“ to není možné.

**Dále proběhla podnětná diskuze, ze které vyjímáme bodově:**

- V blízkosti točny u Kauflandu přestupní zastávku zřídit nelze - vodovodní řad, VTL plynovod.
- Již dříve bylo rozhodnuto o zřízení P+R (místo obytných domů).
- Majetkoprávně není prověřena ani zastávka v ulici Grussově, snížil by se počet parkujících vozidel.
- Omezený počet cestujících jede do Klukovic.
- Dočasně zajížděl autobus na Návětrnou (podobně jako zajíždění na Chaplinovo nám.) - grafikon je napjatý.
- Mezi Velkou Chuchlí a školou ve Slivenci chybí zastávky - překážky v podobě svodidel a příkopů.
- Nestavebně a bez větších zásahu se přestupní zastávku na nám. Olgy Scheinpflugové umístit nedaří.
- Nám. Olgy Scheinpflugové je nové centrum (s vybaveností), kde cestující očekávají intuitivně přestupní zastávku - „je nutné získat razítko Policie ČR“ k projektu zastávky s ohledem na normy a požadavky
- „rozhledy jsou na krev“.
- Do spuštění linky nebylo možné zastávky zrealizovat.
- Je nutné zadat na TSK (čekací doba je v řádu let).
- S FINEP lze vyjednat zastávku (na levé straně - jižní) - umístěny jsou zde stanoviště kontejnerů apod.
- MČ nemá jako součást smluv o spolupráci vytvoření zastávek (nebylo koordinováno).
- Je nutné prověřit spoluvlastnictví pozemků (pro záliv, či zátkovou zastávku).
- Autobus interaguje s novou tratí pouze u Polikliniky Barrandov.
- Do ulice Hugo Haase se špatně najíždí z garáží, není široká (vyhýbání a zdržení průjezdu autobusu).
- Forma provozu (pro tento typ autobusu MHD, IZS) je zde vyhovující (z pohledu bezpečnosti - Policie ČR).
- Parkování je v garážích - možnost redukce parkovacích míst v uličním prostranství ulice Hugo Haase.
- Nejsou zde vyznačeny ZPS.
- Obyvatelé v Pražské čtvrti si stěžují na hluk - autobus projíždí bez zastavení.

- Obyvatelé používají tramvaj.
- ROPID neměl k dispozici k připomínkování urbanistickou studii Nový Barrandov.  
(<https://www.praha5.cz/rozvoj-uzemi/podkladove-studie-a-dokumentace-mc/novy-barrandov/>)
- ROPID nabízí znovu setkání na místě (i se zájemci z řad veřejnosti).
- „Sací efekt tramvaje“ (midibus má jiné uživatele a je doplňkem v odlehlějších místech).
- Cena linky je v rozmezí 60 - 80 Kč za vozokilometr.
- Senioři a matky s dětmi linku potřebují.
- Interval spoje je pro některé cestující příliš velký.
- Obecně je docházková vzdálenost k zastávce v rádiu 400-600 m (pokud to podmínky dovolí).

**Městská část Praha 5**  
**12. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 21.02.2024  
Číslo usnesení: VYDO/12/8/2024

8. bod programu

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

**"Vrchlického, Duškova: úprava vyhrazeného pruhu pro autobusy"**

Výbor dopravní

**I. Doporučuje**

1. zavedení časového režimu dle návrhu společnosti ROPID (Regionální organizátor pražské integrované dopravy, p. o., IČ 60437359) bez časového omezení.  
Hlasování 6/1/0
2. prověřit stanovení míst pro předjíždění cyklistů autobusy a naopak.  
Hlasování 6/0/1

Poměr hlasování: hlasování u jednotlivých bodů usnesení

Diskuse:

**Kostohryz:** První náměty pro zavedení nonstop provozu vyhrazeného pruhu pro autobusy (taxi, kola, IZS) v ulicích Vrchlického a Duškově jsou z let 2020-2021. Nebyla s tím v Praze dlouhodobá zkušenost (Policie ČR). MČ Praha 5 k zavedení dopravních opatření zvolila opatrný přístup. Nyní je k dispozici nový projekt pro MHD i s řešením pro cyklisty. V Plzeňské ulici již cyklisté jsou a cílem je tedy vytvoření komfortní cesty po celém území (jsou zde ovšem stísněné poměry).

**Novotný (ROPID):** Ve spolupráci s vedením města a ostatními odbory MČ (po zkušenosti v Praze) přistupujeme k plošnému převádění vyhrazených pruhů pro autobusy do nonstop režimu, a to na celém území Prahy. V roce 2020 se z toho před volbami stalo politické téma. V některých lokalitách se projekt upravil (55 % délky vyhrazených pruhů pro autobusy tedy přešlo do nového režimu, nyní zbývá cca 20 %). Zlepšila se „respektovanost“ jízdních pruhů (pruh je možné oddělit plnou čarou - není „vícerežimovost“). „Lépe navádíme do křižovatek“ - nyní o víkendu do pravého apod. Bude více přechodů (policie zamítla pouze jeden). Při regulaci tunelů je kolona v délce několika set metrů (je třeba „opevnit bus pruh“).

**Dále proběhla podnětná diskuze, ze které vyjímáme bodově:**

- Respektovanost vysoká není, místo je pro kola nebezpečné.
- U Duškovy ulice není návrh ideálně vyřešený - nájezd do tunelu.
- U bývalé pošty nesignalizovaný přechod přes 2 pruhy (jeden vyhrazený) - téma k diskuzi (středový ostrůvek).
- Příčné pěší vazby nenavazují dále v území (v okolí přechodu) - signalizované přechody jsou nedaleko.
- „Metr po metru“ bylo vše podrobně prověřeno - nyní se návrh změnil ve prospěch cyklistů (místo parkování).
- Shoda na novém režimu dosud není (nový návrh vychází z aktuálního požadavku MČ) - vývoj je i u MČ P6.
- Problém byl s vyznačením (TSK) dle stanovení (Magistrát) - chyběl zařazený úsek ZPS.

**Začátek zasedání:**

16:00

**Konec zasedání:**

19:30

**Ověřovatel:**

Svatopluk Bartoň

JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D., předseda Výboru dopravního ZMČ Praha 5

**Zapsala:**

Bc. Eva Stoklasová, tajemnice