

## Městská část Praha 5

### Zápis z 14. zasedání Dopravního výboru dne 17.04.2024

**Přítomni:**

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

**Omluveni:**

Ing. arch. Barbora Jobová

**Hosté:**

David Horatius, Ivan Růžička

**Program:**

č.	Bod jednání	Rozhodnutí	číslo usnesení
1.	Volba ověřovatele zápisu z 14. zasedání VYDO ze dne 17.04.2024	Schváleno	VYDO/14/1/2024
2.	Schválení programu 14. zasedání VYDO dne 17.04.2024	Schváleno	VYDO/14/2/2024
3.	Schválení zápisu z 13. zasedání VYDO ze dne 20.03.2024	Schváleno	VYDO/14/3/2024
4.	"Změny dopravního režimu na Smíchově"	Schváleno	VYDO/14/4/2024
5.	"Parkování na chodnících – Štefánikova, Újezd apod."	Schváleno	VYDO/14/5/2024
6.	"Parkování u domu Na Farkáně III 47"	Schváleno	VYDO/14/6/2024
7.	"Plán udržitelné mobility: Akční plán 2024 – 2026"	Schváleno	VYDO/14/7/2024

**Městská část Praha 5**  
**14. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 17.04.2024  
Číslo usnesení: VYDO/14/1/2024

1. bod programu

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

**Volba ověřovatele zápisu z 14. zasedání VYDO ze dne 17.04.2024**

Výbor dopravní

**I. Volí**

1. Svatopluka Bartoně ověřovatelem zápisu 14. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 17.04.2024.

Poměr hlasování: 8/0/0

**Městská část Praha 5**  
**14. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 17.04.2024  
Číslo usnesení: VYDO/14/2/2024

2. bod programu

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

**Schválení programu 14. zasedání VYDO dne 17.04.2024**

Výbor dopravní

**I. Schvaluje**

1. program 14. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 17.04.2024.

Poměr hlasování: 8/0/0

**Městská část Praha 5**  
**14. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 17.04.2024  
Číslo usnesení: VYDO/14/3/2024

3. bod programu

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

**Schválení zápisu z 13. zasedání VYDO ze dne 20.03.2024**

Výbor dopravní

**I. Schvaluje**

1. zápis z 13. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 20.03.2024.

Poměr hlasování: 8/0/0

**Městská část Praha 5**  
**14. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 17.04.2024  
Číslo usnesení: VYDO/14/4/2024

4. bod programu

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

**"Změny dopravního režimu na Smíchově"**

Výbor dopravní

**I. Bere na vědomí**

1. prezentaci konceptu studie "Návrh dopravního opatření k zajištění plošné cyklistické prostupnosti Smíchova".

**II. Doporučuje**

1. pokračovat v projekční přípravě v souladu s principy konceptu studie "Návrh dopravního opatření k zajištění plošné cyklistické prostupnosti Smíchova".

Poměr hlasování: 5/0/3

Diskuze:

**Kostohryz:** Máme určitou vizi změny dopravy centrálního Smíchova. Vítám tady projektanta Ing. arch. Tomáše Cacha. V krátkosti představí návrh studie "Změny dopravního režimu na Smíchově - rozšíření zóny 30, cykloobousměrky. Máme zpracovanou koncepci. Není to zatím detailní projekt. Je zde například výčet ulic kde cykloobousměrky mohou být. Vynecháváme z toho "hlavní ulice".

**Cach:** Cílem bylo připravit zadání, které je konsenzuální i s odborem dopravy, aby mohlo docházet k urychleným změnám dopravního značení a vyznačeného parkování ZPS. Docílit toho, aby bylo značek méně a aby řešení bylo co nejintuitivnější a nejjednodušší. Cílem je zklidnění celé oblasti a zajištění co nejlepší prostupnosti uliční sítě pro cyklisty. V dalších krocích budou zpracovány návrhy stavebních a nestavebních úprav v rozsahu celého Dolního Smíchova (od Újezda po Terminál Smíchov, od nábreží po úpatí kopců). Po vytvoření zadání proběhne projekční příprava a projednání a na přelomu roku by bylo možné vyvěsit návrh opatření obecné povahy (OOP) ke stanovení. Po nabytí právní moci, na jaře příštího roku, by se dal návrh realizovat. Návrh zlepšuje průjezdnost kol (plošně téměř na celý Smíchov oproti původnímu rozsahu v ulicích - U Železničního mostu, Šeříková, u Anděla). Vyjma hlavních tranzitních jednosměrných a velmi dopravně zatížených ulic, bude celá uliční síť dopravně prostupná (tak bylo toto území před příchodem aut historicky postavené - důvod zřizování jednosměrek). Jednosměrka na mnoha místech zůstává tak, jak je (bez výrazné ztráty počtu míst k parkování). Někde se vyměňuje pozice šikmého a podélného stání. V souladu s koncepcí IPR Praha (s cílem omezit "transit v uličkách", které slouží pro "cílovou obsluhu"), se některé ulice "zaslepi". Nově bude zřízený obousměrný provoz všech vozidel, zaslepení prostupné pouze pro kola a chodce (např. u Portheimky, u Národního domu). Dalším tématem je koncepční plošné rozšíření zóny 30 (nyní probíhají změny vždy při změnách ZPS). Zóny 30 bývají kombinované se zákazem stání (ve schématu vyznačeno modře). Bodově jsou zóny 30 před školami a jinými veřejnými budovami. Opět dochází k plošnému rozšíření vyjma hlavních tranzitních tahů (benefity nemusíme jmenovat). Hlavní ulice - Janáčkovo nábreží a Zborovská jsou zahrnuty do zóny 30 (s cílem omezit tranzit). Zóna zákazu stání se rozšíří na celou oblast tak, aby sledovala rozsah zóny 30. Dnes je pouze lokální zákaz stání před veřejnými budovami. Poslední výkres ukazuje konkrétní detailní změny dopravního značení ve všech ulicích (budou sloužit jako podklad pro jednotlivá zadání a následná stanovení pomocí OOP). Jde o "přehazování" parkování, doplnění míst omezujících tranzit, "prohazování jednosměrnosti", pozice zónových značek, fyzické zábrany apod. Detail se týká vjezdu do "cykloobousměrky" (piktogram x jízdní pruh pro kolo – na rozhraní mezi dopravním režimem 30 a 50, zajištění rozhledů, stání pro kola 1 m od přechodu, zlepšení podmínek pro chodce i kola). U šikmého stání v ulici budou 2 místa podélná (míjení vozidla a kola). Na výjezdu z cykloobousměrky "buffer" mezi přechodem a stáním pro kola potřeba není. Ministerstvo dopravy připravuje aktualizaci TP na zklidňování dopravy. Nutná je koordinace s jinými projekty v území (detekce SSZ, fázování Matoušova x Preslova, úpravy v Lidické ulici, na Janáčkově nábreží ap.). Řešit je nutné "rychloobrátkovost" míst určených pro zásobování (místa kolem Anděla bude řešit město v programu "Unchain"). Pro další zlepšování bezpečnosti chodců a cyklistů by se už neměly řešit úbytky parkovacích míst (nyní už jsou řešeny minimální rozhledy). Součet úbytku míst je cca 50 (z toho třetina je kvůli realizaci páteří cyklotrasy A1, čtvrtina je kvůli úpravám nám. 14. října, 20 míst je kvůli úpravám před přechody). Prostor u Národního domu (resp. v bočních ulicích na nám. 14. října) bude sloužit pro vykládání (v návrhu není úsek pro vozidla průjezdný). Neslouží pro tranzit, pouze jako cíl. Posílí se pobytová funkce a

dojde k urbanistickému "zcelení" parku/náměstí. Opatření se bude v čase ověřovat (nestavební řešení lze zpětně vrátit). V Matoušově ulici byl původně automobilový průtah (před zřízením malého Smíchovského okruhu). Křižovatka je nyní zbytná. Pro všechny účastníky se situace zlepší (auta, kola, pěší). Na Janáčkově nábřeží je parkování po obou stranách ulice a neumožňuje obousměrný provoz cyklistů. Na východní straně bude ponechán chodník, vozovka ("prodlužuje" se severním směrem úsek ve stejném uličním uspořádání).

Vedle garáží v Bozděchově ulici přibudou parkovací stání ("prohodí se" parkování a zřídí cykloobousměrka). Umožní se stání ve druhé řadě pro "rychlootáčkové" zásobování.

**Růžička:** Nemohu za sebe říci, že to je ideální stav (rozhodnutí soudu, a to i kasačních, přikládají význam zajištění prostupnosti území pro cyklisty). Musíme se vypořádat s tlakem veřejnosti a institucí (MČ Praha 5 nemůže navyšovat částky za prohraná soudní stání). Silniční správní úřad a policie by neměla bránit tomu, aby prostupnost územím pro cyklisty byla umožněna (pokud je to v souladu s technickými požadavky). Na tomto návrhu jsme při konzultacích strávili desítky hodin (je to odvážný materiál). Snahou je zajištění maximální bezpečnosti pro pěší, omezení tranzitu v rezidenční oblasti a "vyčištění" území od zbytného DZ (pozice značek nejsou konečné). Zónové značky budou částečně posunuty a částečně nahrazeny "klasickou" značkou 30 (pro řidiče se ztrácí pojem o zavedeném režimu). Nechceme zatěžovat křižovatku Ostrovského x Stroupežnického zbytnou dopravou (vedli jsme diskuze, jestli opatření v Bozděchově ulici u výjezdu z garáží Zlatého Anděla do návrhu zahrnout již nyní). Parkující vozidlo za přechodem (obecně) může tvořit překážku ve výhledu přecházejícího přes přechod - nemusí vidět cyklistu (modelový příklad). Pravděpodobně doplníme metr "odstupu". Jde o příspěvek ke zlepšení bezpečnosti i za cenu ztráty parkovacího místa.

**Kostohryz:** Jde o větší zásah do prostorového uspořádání veřejného prostranství, jde o koncept. Mělo by vzniknout "něco", s čím by uměla opozice žít. Nejde o to, zrealizovat rychle "něco", co by se za pár let "přemalovávalo". Můžeme si dát více času na případné připomínky a konzultace (změn je hodně).

**Panenka:** Obecně se cykloobousměrky nepovolovaly tam, kde byla "šikmá" stání (vyjíždějící vozidlo může vjet do prostoru projíždějícího cyklisty). Dnešní SUV má na šířku 2,2 m (příliš úzký pruh pro podélné parkování). Kola mají 1 m široká řídítka. Dokument mi přijde obsáhlý a nejde říct, že s tím takto souhlasíme. Cykloobousměrka lze zřídit tam, kde je k tomu prostor (při podélném parkování). Zóny 30 už zde některé zavedeny jsou. (Rychleji se zde nedá jet. Značka nic neznamená. Na dodržování policie nedohlídí.)

**Cach:** Funguje to na principu jednoruhové obousměrné komunikace (účastníci "se vyhýbají"). Úpravy jsou na vjezdech u křižovatek, popř. vjezdech do domů. Vyžaduje to vzájemný respekt, často je nutné zastavit a "namáčknout se". Prostor lze úplně sdílet. Nebude to fungovat na komunikaci zcela jiného řádu, významu, intenzity a rychlosti. Technické podmínky číslo 179 jasně určí šířkové poměry (čím rychleji vozidla v území jedou, tím vzrůstá požadavek na větší oddělení jednotlivých módů, např. Pelléova ulice). Z Radlického údolí na kopec je uspořádání shodné, šířky jsou zvětšeny. Při kompaktním území blokové zástavby, v zóně 30 a při nižších intenzitách průjezdu lze "jít" pod minimálně stanovené šířky a odstupy (je to výjimka daná kontextem). Je zde stanovena orientační hodnota, při které to "v pohodě" funguje (v Německu a v Rakousku to takto funguje již několik desítek let – převzato do technického předpisu v ČR). Intenzity do 100 vozidel/den pro soužití vozidel a cyklistů fungují bezpečně (v režimu pro auta jednosměrném a cykloobousměrném). Původně byly ulice na Smíchově obousměrné (následně byla snaha o maximalizaci počtu míst pro parkování a omezení tranzitu). Počet cyklistů se "naředí" do více ulic. V Belgii mají takto všechny ulice již 20 let cykloobousměrný provoz.

**Kostohryz:** K návrhu se ještě vyjádří policie, která pohlídá bezpečnost (některé úseky "vyškrtá"). Kdo má v ulici přednost při vzájemném potkávání vozidla a cyklisty?

**Cach:** V křižovatkách platí přednost zprava. Platí hlavní a vedlejší (obě musí být v režimu cykloobousměrném). V "mezikřižovatkovém" úseku je to o vzájemné ohleduplnosti (obě strany si musí "vyhovět" - moudřejší ustoupí). Při vzájemném střetu záleží, jak nehodu policie vyšetří a jaká je závažnost a míra zavinění. (Kdo nehodu způsobil a nechoval se ohleduplně - vše je stanoveno §4 v zákoně 361.)

**Růžička:** Na Smíchově máme komunikace jednoruhové obousměrné, a dokonce máme po obou stranách zaparkována vozidla (pokud na sebe narazí dva "Ti co nechtějí ustoupit", zůstanou stát).

**Panenka:** Máme problém s "vyparkováním" 50 vozidel ze Smíchova.

**Kostohryz:** Polovina je kvůli páteční trase pro cyklisty A1. Pokud se tu bude něco dít, bude to v souladu s rozhodnutím magistrátu (komunikace je magistrátní). Ke zpracování návrhu změn na Smíchově MČ Praha 5 došla na základě podnětu magistrátu na zlepšení cyklotrasy A1. Dojde k logickému navázání úseku vyhrazeného cyklopruhu (počet zrušených míst je velký). Výrazným způsobem přibude modrých ZPS a pro návštěvnická stání jsou vybudované kapacitní podzemní garáže. (Je to správný moment, kdy k redukci míst MČ Praha 5 a město přistoupí).

**Cach:** V rámci analýzy míst pro parkování a jejich vytíženosti, Janáčkovo nábřeží není v černé kategorii (50%-90% obsazenosti). Jde o sjednocení standardu v ulici a vyřešení kolizního úseku (Pro řidiče je nepříjemné "se vléci" za cyklistou. Pokud se na nábřeží bude hledat prostor pro zřízení vyhrazené obousměrné stezky pro cyklisty, nezbude prostor pro parkování vozidel žádný (resp. 1m pro rychloobrátkové zásobování do prostoru chodníku).

**Kostohryz:** Před Národním domem se přerušuje zkratka. Je nutné celý tento prostor "vyparkovat"?

**Cach:** Do náměstí je rozšířený předprostor Národního domu - zaslepené odbočení ze Zborovské ulice, křižovatka pro kola ("lícovat" to bude s okolními obrubami, resp. čára V2b v "lowcostové" variantě). Matoušova a Preslova budou obousměrné, bude doplněno otáčení vozidel (a fyzická "zarážka"). Jde o obnovení původního stavu a zvýšení přidané hodnoty pro chodce - klienty, návštěvníky (velkorysé řešení před schody Národního domu). Umožní to změny v parku na náměstí 14 října - zcelení, zobytnění, stavební "zkvalitnění", celkové rozvíjení.

**Vokrál:** Byla zde nabídka na stavební změny v uličním prostoru od Smíchovské teplárenské. Není vhodné nabídku využít?

**Růžička:** V čase se změny nepotkají.

**Rybičková:** Nakolik se můžeme bavit o magistrátních komunikacích? V Kartouzské ulici například chybí kus cyklopruhu. Je možné to řešit současně?

**Horatius:** Možná má Praha 5 pocit že prohrála něco významného v rámci soudních sporů. Problémy jsou na všech městských částech (2, 4, 8). Pokud chcete do parkování zasahovat, tak musíte reflektovat tuto změnu. Projekt týkající se změny fialové na modrou zahrnuje i Vaši změnu v dopravním značení (takto to bylo prezentováno na komisi dopravní a pro parkování). Fialová má význam pro zásobování. Byl zde návrh na úpravu světelně řízené křižovatky a nyní cyklopruh v Kartouzské ulici. Jak se bude řešit vzájemná provázanost projektů? (Cykloobousměrky naopak "byťstně" souvisí se změnami v parkování).

**Cach:** Aby to "nebobtnalo příliš" a "nepotopilo" to celou akci, tak navrhuji ponechat pouze řešení "plošných" věcí (ve snaze minimalizovat nutné koordinace). Další podněty mohou být v zásobníku a volně v realizaci navázat.

V Kartouzské ulici mohou být dvě řešení: jedno je "provázání" vyhrazeného cyklopruhu a druhé je legalizace pohybu po chodníku (doplnění "přechodopřejezdu"). U křižovatky Matoušova x Preslova, je nutné zkontrolovat, kde je detekční smyčka, upravit detekční zónu, provést korekce signálního plánu a upravit šikmé stání (nejde o hardwarové úpravy světelné signalizace).

**Horatius:** Zklidnění Janáčkova nábřeží a Zborovské (integrace do zóny 30) má magistrátní podporu.

**Rybičková:** Prověřovalo se přesunutí parkování na druhou stranu na Janáčkově nábřeží v rámci zklidnění?

**Cach:** Úbytek počtu míst pro parkování (cca 20 míst) by byl větší kvůli křižovatkám a vjezdům do domu.

**Růžička:** Aby se průjezd zklidnil může být zřízeno střídavé stání (záleží na dohodě s obyvateli). Nemá smysl zónu 30 zřídit bez doplňujících zklidňujících dopravních opatření. Bude úbytek míst.

**Paněnka:** V širším kontextu je potřeba materiál prostudovat (nejen ve Výboru), týká se to celého Smíchova.

**Horatius:** Jistě se bude pokračovat v projektové přípravě (zatím jde o obecné principy). V dalších fázích se k tomu bude moci kdokoliv vyjádřit.

**Kostohryz:** Doporučil bych pokračovat v projekční přípravě.

**Paněnka:** Jsem cyklista a po Praze nejezdím. Dávat do každé jednosměrné ulice "cykloprotisměrku" je z mého pohledu nesmyslné.

**Kostohryz:** Cyklisté volí nejkratší cestu (usilujeme o omezení jízdy na chodníku).

**Paněnka:** Jezdí na červenou a po přechodech, jsem pro větší dohled policie ČR (na Rohanském ostrově jsem málem nedobrzdl před projíždějící cyklistkou na přechodu).

**Kostohryz:** Zašlete podněty (1 měsíc) k úpravám studie, budeme je zpracovávat.

**Rybičková:** Zabezpečení nároží sloupky je jako samostatný bod jednání. Na Smíchově je vhodné postupovat jednotným způsobem podle určitého postupu (vzoru).

**Městská část Praha 5**  
**14. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 17.04.2024  
Číslo usnesení: VYDO/14/5/2024

5. bod programu

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

**"Parkování na chodnících – Štefánikova, Újezd apod."**

Výbor dopravní

**I. Doporučuje**

1. prověřit zřízení fyzických překážek k zamezení parkování na chodnících, prioritně na chodnících s vysokými intenzitami pěších, např. v ulicích Štefánikova, Újezd, Ostrovského, Zborovská a Nádražní, s ohledem na konkrétní situaci.

Poměr hlasování: 8/0/0

Diskuze:

**Kostohryz:** Obracím se na nás obyvatelé s dotazy na parkující dodávky na chodnících. Policie nemá kapacitu to řešit. Je nutné k tomu přistoupit cestou fyzické represe (kvádry, sloupky ap.). Moje představa je to takto řešit na nejvytíženějších pěších vazbách (kolem Anděla, ve Štefánikově ulici).

**Panenka:** Je možné zde umístit květináč (s tím není na MČ Praha 5 dobrá zkušenost - jsou prodané, semleté).

**Horatius:** Je zde problém umístit pouzdro na ukotvení sloupku (8x4 cm) do zámkové, mozaikové dlažby. Jsou MČ, které stále čekají na zařazení akcí stavebních úprav ve veřejném prostranství.

**Panenka:** Vždy bude problém se zásobováním (zatím stojí dodávky na nárožích, budou stát ve dvojitupu). Zásobovací místa jsou obsazena na delší čas, než je povoleno. Policie musí na řešení spolupracovat. Ve Francii je zvykem "dát sloupky všude".

**Horatius:** Úpravou ZPS dojde k zahrnutí míst pro zásobování do pravidelného monitoringu (zajistí to pevný podíl těch, kteří budou touto kontrolou postiženi).

**Kostohryz:** Doporučíme tedy zřízení pevných překážek na chodníky k zamezení nelegálního parkování (prioritně v ulicích s vyššími intenzitami pohybu pěších).

**Růžička:** Ve většině případů není MČ vlastníkem pozemků komunikační sítě (na Smíchově).

**Horatius:** Státní správa tedy doporučuje samosprávě zpracování projektové dokumentace (není zřejmé v jakém rozsahu).

**Panenka:** Bylo by vhodné vytipovat konkrétní místa (nemělo by jít o plošné opatření).

**Kostohryz:** Řešili bychom to ad hoc (na základě podnětů). Primárně se může řešit Štefánikova ulice.

**Horatius:** Štefánikova ulice by se mohla řešit primárně v úseku od ulice V Botanice po Arbesovo náměstí a Zborovská v úseku mezi Arbesovým náměstím a Lidickou (zde máte nejvíce ploch ve správě).

**Růžička:** Všechny chodníky nejsou vhodné svojí intenzitou pěších a šířkou chodníku pro umístění fyzické zábrany (musí se přistupovat k návrhu jednotlivě). Univerzální model (sloupků, kostek) zvolit nelze.

**Kryl:** Jednal jsem s radním Ryvolou z Prahy 1. Toto řešení je "ze zoufalství" (když nejde vymáhat jiným způsobem nastavená pravidla parkování). Problematika souvisí s fungováním policie ČR a spadá do kompetence pana primátora. Navrhujeme panu radnímu Hřibovi znovuoobnovení instalace "botiček". Odtahuje se málo.

**Panenka:** Zabudovat fyzické prvky je "cesta na dlouhý běh" (viz instalace stojanů na Andělu požadavkem na TSK)

**Kostohryz:** Rešerše ve Vídni a v Mnichově nám (mně a panu Krylovi) potvrdila, že lze řešit parkování bez instalace sloupků a kostek (Paříž je "osloupkovaná", Londýn ne zcela).

**Panenka:** "Autíčka" nezabírají chodníky (v letošním roce dojde k monitoringu i těchto míst mimo ZPS).

**Rybičková:** Je zde nízká "respektovanost" již monitorovaných aut (pravděpodobně se situace nezlepší - malá vymahatelnost pokut). Fyzická infrastruktura to má řešit (ulice má odpovídat návrhové rychlosti 30, parkování "mimo" nemá být fyzicky možné). Pokud je město navrženo "blbě", nelze čekat od řidičů respekt k dodržování pravidel.

**Horatius:** Aktuálně se testuje systém na sběr dat dosvědčujících přestupek. Je třeba dořešit detailní situace (technické řešení). Na koho agenda "spadne" (nárůst pohledávek o 30 %)?

**Panenka:** Na MČ přibude 9 lidí (spravující agendu, která přechází z města na MČ).

**Růžička:** Bavíme se tu o 180 tis. přestupcích/rok (obyvatel MČ je 80 tis.). Ne všechny přestupky budou potrestány.

**Kostohryz:** Doplnil bych Ostrovského ulici a Zborovskou (záleží na konkrétní situaci, nejde o automatické instalace sloupků v celé délce uličního prostranství). Jde o místa, kde bychom se prioritně na řešení situace zaměřili.

**Růžička:** Křižovatka Nádražní x Lidická je již v řešení, a to s ohledem na průjezd tramvají.



**Městská část Praha 5**  
**14. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 17.04.2024  
Číslo usnesení: VYDO/14/6/2024

6. bod programu

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

**"Parkování u domu Na Farkáně III 47"**

Výbor dopravní

**I. Doporučuje**

1. zařazení této plochy jako součást místní komunikace Na Farkáně III s možností zavedení ZPS, s tím že do doby realizace bude parkování řešeno formou instalace dopravního značení, které umožní parkování dle pravidel stanovených vlastníkem plochy.

Poměr hlasování: 8/0/0

Diskuze:

**Kostohryz:** Pan radní Vrkoč si přál projednání návrhu opatření na Výboru dopravním.

**Růžička:** Jde o podnět občanů (silniční správní úřad nevnímá potřebu řešení). Pozemky jsou svěřeny do správy městské části a nejsou zahrnuty do ZPS. (Jde o jakýsi Ostrůvek bez povinnosti placení). Jsou zde vyhrazená stání pro invalidy. Je na rozhodnutí samosprávy, zda chce instalaci SDZ s vyhrazeným stáním pro určité RZ. Druhou možností je přidružit tato stání do ZPS v ulici Na Farkáně III. Povolení nebude vydávat odbor dopravy, ale vlastník.

**Panenka:** Systémově by si měl pozemek převzít magistrát a zřídit zde parkovací zóny.

**Horatius:** Doporučuji omezit parkování a směřovat ke koncepčnímu cíli, a to převedení majetku na magistrát a začlenění do zón placeného stání (bude platit technická novela). Charakter pozemku není znám (zatravňovací dlaždice). Jde o dělené příjmy do veřejných rozpočtů (plocha nemá jasné určení k parkování).

**Růžička:** Do vyjasnění majetkového vypořádání by měl pravidla pro parkování určit vlastník plochy (včetně doplnění dopravní značení).

**Městská část Praha 5**  
**14. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 17.04.2024  
Číslo usnesení: VYDO/14/7/2024

7. bod programu

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

**"Plán udržitelné mobility: Akční plán 2024 – 2026"**

Výbor dopravní

**I. Doporučuje**

1. aby součástí Akčního plánu pro roky 2024 – 2026 bylo pokračování v projekčních pracích na tramvajové trati Motol – Vypich.
2. aby součástí Akčního plánu pro roky 2024 – 2026 byly projekční práce na "bypassu" Barrandovského mostu a s tím souvisejících zklidňujících úprav zvyšujících bezpečnost ulic Radlické, Vrchlického a Plzeňské.

Poměr hlasování: 7/0/1

Diskuze:

**Kryl:** Shlédl jsem prezentaci aktualizace plánu mobility určené pro celou Prahu (je zde množství grafů a dat). Vyplývá z toho záměr na prioritizaci jednotlivých investičních (dopravních) projektů. Jde o redukci počtu projektů, na které jsou v tuto chvíli deponované peníze (metro atd.). Z Prahy 5 se do priorit dostal terminál Smíchov (včetně úpravy přednádražního prostoru a Nádražní ulice), Strahovský tunel, Dvorecký, Barrandovský, Palackého most (Lidická) a most Legií (Vítězná ulice). Radlická ulice (kolem Smíchov City), navýšení kapacity vozovny Motol, elektrifikace autobusových linek. Chybí zde Radlická radiála ve smyslu realizace do roku 2030 (pouze projektová příprava).

**Kostohryz:** Vypadává z toho zkapacitnění Barrandovského mostu (bypass). V seznamu chybí i tramvajové spojení Vypich - Motol (není zde zahrnutá ani projektová příprava).

**Kryl:** Před několika měsíci jsem usiloval o zahrnutí "bypassu" Barrandovského mostu (nemá cenu investovat do Radlické radiály). "Bypass" není vyřazen, dále "běží".

**Peterka** (člen magistrálního Výboru dopravy): Pokud jste byli minulý pátek na prezentaci, tak z některých položek seznamu nebylo zřejmé, zda byly natrvalo vyřazené. Projekční práce "bypassu" budou utlumeny, aby se to úplně nezastavilo (čekání na dofinancování). Městská část by měla požádat o zpětné zařazení tramvajových tratí a "bypassu" do seznamu (připomenutí "městu", aby na to finance vyhradilo).

**Panenka:** TSK má v plánu vytvořit model, který určí, kolik intenzity dopravy na Barrandovském mostě by ušetřil zmíněný "bypass". Na základě výsledků by se rozhodlo o financování. Původně bylo v plánu stavět bypass ve čtvrté etapě rekonstrukce mostu (sloučením dvou etap k výstavbě bypassu nedošlo). Teoreticky by k výstavbě mohlo dojít příští rok.

**Peterka:** Ve druhé etapě došlo k "odstřižení Strakonické rampy" (došlo ke stejnému efektu). Fungovat to tedy bude. Dalším stupněm je prověření modelu s Radlickou radiálou (ÚDI TSK jej zpracovává - výsledek bude ke konci roku)

**Kostohryz:** Městská část tedy musí iniciovat projekční přípravu bypassu.

**Panenka:** Předpokladem je úspora přibližně 20 % intenzity dopravy. Někdo by výsledek měl vyhodnotit a rozhodnout o zahájení projekční práce.

**Růžička:** Aby se nedošlo k závěru (po rekonstrukci mostu), že bypass není nezbytně nutný (i přes výsledné výpočty). Radlická radiála vyvolá potřebu rozšíření (ex post). Záměr tramvajové trati od Vypichu je potřebný i vzhledem k rozšíření areálu ministerstva obrany (omezí možnosti vedení trati, potřeba koordinace záměrů).

**Rybičková:** Zdržím se, materiál nebyl předložen v předstihu.

**Peterka:** Radlická radiála nemůže fungovat bez zkapacitnění Barrandovského mostu. Fakulta dopravní (a další odborníci) zpracovala různé varianty řešení. Nejeefektivnější je "odstříhnout" Strakonickou rampu (v místě napojení se provoz zastavuje (na mostě i na rampě). Výsledně bude na mostě 9 pruhů. Pro spojení D5 a D0 s MO bude most kapacitně dostačující (nová rampa "bypassu" se propojí se Strakonickou rampou a funkčně nahradí Radlickou radiálu) a umožní zklidňující opatření na Plzeňské, Radlické, K Barrandovu.

**Stárek:** Jak to řidiči zvládnou (při nájezdu z Barrandova)?

**Peterka:** Myslím si, že to řidiči zvládnou (případně "udělají" tuto zastávku - na mostě). Běžně se bypass na dálnicích používá - při odbočení doprava musím odbočit doleva.

**Rybičková:** Nemyslím si, že dálnice v Praze potřebují větší kapacitu (tzn. více aut). Zdržím se hlasování.

**Peterka:** Díky tomuto funkčnímu řešení bude možná výstavba Radlické radiály a obyvatelům Prahy 5 to pomůže (auta z Plzeňské, Vrchlického a Radlické pojedou tudy). Je pravda, že dojde k dopravní indukci.

**Rybičková:** Váš projekt "bypassu" nepočítá s doplňujícími zklidňujícími opatřeními v uliční síti Smíchova. Dopravní model, který vypočítává kapacitu komunikací, pracuje s konstantním počtem aut ve městě.

**Horatius:** Jak může 9 pruhů na stávajících komunikacích nahradit nově přidaný jeden pruh na Barrandovském mostě?

**Kryl:** Jinými slovy říkáte, že "ucpávání" dopravního proudu na mostě je dobře (jinak by se to "ucpávalo" víc). Provoz nemá být "plynulý"? Toto se špatně vysvětluje obyvatelům Barrandova, když se řadí do kolony stojících vozidel při nájezdu na most.

**Peterka:** Cílem je vytvořit podmínky pro zavedení zklidňujících dopravních opatření na Smíchově. Není cílem zvýšení počtu aut ve městě.

**Kostohryz:** Máme shodu na "tramvajových" projektech.

**Začátek zasedání:**

16:00

**Konec zasedání:**

18:30

**Ověřovatel:**

Svatopluk Bartoň

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

**Zapsala:**

Bc. Eva Stoklasová, tajemnice