

## Městská část Praha 5

### Zápis z 7. zasedání Dopravního výboru dne 21.06.2023

**Přítomni:**

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

**Omluveni:**

Ing. arch. Barbora Jobová, Mgr. Jan Klusoň

**Hosté:**

David Horatius, Ivan Růžička, Pavel Peterka

**Program:**

| č. | Bod jednání                                                                 | Rozhodnutí     | číslo usnesení |
|----|-----------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| 1. | Volba ověřovatele zápisu z 7. zasedání VYDO ze dne 21.06.2023               | Schváleno      | VYDO/7/1/2023  |
| 2. | Schválení programu 7. zasedání VYDO dne 21.06.2023                          | Schváleno      | VYDO/7/2/2023  |
| 3. | Schválení zápisu z 6. zasedání VYDO ze dne 17.05.2023                       | Schváleno      | VYDO/7/3/2023  |
| 4. | Termíny zasedání VYDO na 2. pololetí roku 2023                              | Schváleno      | VYDO/7/4/2023  |
| 5. | "Plzeňská (Mozartova – Pod Kotlářkou), Praha 5" - úprava dopravního značení | Schváleno      | VYDO/7/5/2023  |
| 6. | "Plzeňská (horní – do centra), Praha 5" - úprava dopravního značení         | Schváleno      | VYDO/7/6/2023  |
| 7. | Informace<br>"Zpoplatnění průjezdu Prahou 1"                                | Bere na vědomí |                |

**Městská část Praha 5**  
**7. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 21.06.2023  
Číslo usnesení: VYDO/7/1/2023

1. bod programu

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

**Volba ověřovatele zápisu z 7. zasedání VYDO ze dne 21.06.2023**

Výbor dopravní

**I. Volí**

1. Svatopluka Bartoně ověřovatelem zápisu 7. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 21.06.2023.

Poměr hlasování: 7/0/0

**Městská část Praha 5**  
**7. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 21.06.2023  
Číslo usnesení: VYDO/7/2/2023

2. bod programu

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

**Schválení programu 7. zasedání VYDO dne 21.06.2023**

Výbor dopravní

**I. Schvaluje**

1. program 7. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 21.06.2023.

Poměr hlasování: 7/0/0

**Městská část Praha 5**  
**7. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 21.06.2023  
Číslo usnesení: VYDO/7/3/2023

3. bod programu

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

**Schválení zápisu z 6. zasedání VYDO ze dne 17.05.2023**

Výbor dopravní

**I. Schvaluje**

1. zápis z 6. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 17.05.2023.

Poměr hlasování: 7/0/0

**Městská část Praha 5**  
**7. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 21.06.2023  
Číslo usnesení: VYDO/7/4/2023

4. bod programu

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

**Termíny zasedání VYDO na 2. pololetí roku 2023**

Výbor dopravní

**I. Schvaluje**

1. termíny zasedání VYDO ZMČ Praha 5 na 1. pololetí roku 2023, tj. 20.09.2023, 18.10.2023, 15.11.2023 a 20.12.2023 od 16:00 hod v zasedací místnosti Zastupitelstva č. 603 v 6. patře budovy Štefánikova 13, Praha 5.

Poměr hlasování: 7/0/0

## Městská část Praha 5

### 7. zasedání Výboru dopravního

konané dne 21.06.2023  
Číslo usnesení: VYDO/7/5/2023

5. bod programu

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

#### **"Plzeňská (Mozartova – Pod Kotlářkou), Praha 5" - úprava dopravního značení**

Výbor dopravní

##### **I. Souhlasí**

1. s principy projektu "Plzeňská (Mozartova – Pod Kotlářkou), Praha 5".

##### **II. Doporučuje**

1. zajistit koordinaci projektu "Plzeňská (Mozartova – Pod Kotlářkou), Praha 5" se stavebními úpravami křižovatky Plzeňská x Musílkova x Nad Zámečnickí.
2. zahájit činnosti vedoucí k zařazení dotčených úseků ulice Plzeňská pro stanovení ZPS.

Poměr hlasování: 5/0/2

Diskuse:

**Kostohryz:** Je to rozděleno mezi dva body. Jde o úpravu značení na Plzeňské ulici v blízkosti Anděla a v Motole. Kdo sleduje dopravu na území Prahy 5, tak si uvědomuje problémy na této ulici. Úprava značení, která zde v minulosti proběhla, vyvolala kontroverze. Praha 5 se tehdy ohradila, že nebyla včas informována (pan Panenka možná doplní). To platí o té části v Motole.

Ukázalo se, že v reálu nefungovalo řazení. Nefungovala preference pro záchranou službu. Navržená opatření ve směru z centra se rušila. Na Plzeňské ulici se přestalo pracovat i na úpravě ostatních úseků. Např. u Anděla (a na několika dalších místech) by bylo vhodné doplnit ve vozovce parkování. Auta parkují na chodníku. Bude doplněno zachytné parkoviště pro dojíždějící. Nekontraverzní „věci“ se „pohřbily“ kvůli dílčímu úseku v Motole ve směru z centra „ pryč“. Oslovil nás magistrát, jak to s těmi projekty nyní je. Nechtěl jsem se dostat do kontroverze a rozhodl jsem se o projektu poradit tady ve Výboru.

**Panenka:** Tomuto projektu od Mozartovy ulice „nahoru“ ke Kotlářce za prvé chybí doplnění projektu rekonstrukce křižovatky Plzeňská – Musílkova, která už by se letos měla dělat. V nákresu tedy řešení zohledněno není. Chtěl bych se zeptat členů Výboru, kdo tam kontroloval kóty? Jde o složitý návrh na to, aby se dal vyřešit teď a tady. Zda je toto řešení nejlepší. S panem Horatiem jsme před lety řešili, že se zbytečně „přejíždí“ ze strany na stranu, pak se „sjiždí“ do jednoho pruhu. Nějaké parkování by si to také zasloužilo. Osobně se hlasování zdržím (s panem Růžičkou jsme kdysi řešili úsek 50 m a diskutovali hodiny různá řešení – kóty, parkování atd.).

**Kostohryz:** Děkuji na upozornění na chybějící projekt rekonstrukce křižovatky Plzeňská – Musílkova, Spousta občanů se na to ptá. Snažíme se zjistit, jak je to s tou realizací.

**Panenka:** Poslední zprávu z TSK mám ze začátku tohoto roku, že ji zařadili do investic. Otázka druhá je, jestli to bude opravdu proinvestované (lze zjistit na magistrátu od pana Horatia, od pana ředitele Šímy, či pana Čadského).

**Kostohryz:** Souhlasím, že jde o podrobný dopravní projekt. Správnost návrhu rovněž nejsem schopen posoudit. V principu bychom si měli říct to řešení – odstranění krátkých předjížděcích pruhů, přidání parkování. Podpoříme tuto základní myšlenku návrhu? Neměli bychom, jako Výbor, dát na tyto výkresy palec (že je to vše správně).

**Panenka:** TSK má ve svém stanovisku problém s řešením na světelné křižovatce s Erbenovou ulicí.

**Kostohryz:** Zůstáváme ve variantě, která je v pořádku. (Je někdo, kdo by mne doplnil?)

**Horatius:** Celý projekt je v souladu s platnými normami. Řešení bylo upraveno, odpovídá tomu i zakreslený počet parkovacích míst. Návrh není v souladu se stanoviskem Rady MČ Praha 5, která požadovala větší než normovou šířku souběžných jízdních pruhů, proto nebyl projekt dále sledován. Projekt nyní stanovisko TSK respektuje, projekční firmy návrh již projednaly.

**Panenka:** Nikdo se již dále neozval, protože byl „průšvih“ s tou „horní“ částí. Nikdo již nezkusil požádat o tuto „spodní“ část (bylo to mediálně „na hraně“). Magistrát s námi vůbec nic nekomunikoval (poté, co se objevila „nahore“ ta „šílenost“).

**Růžička:** „Sjíždění“ do jednoho pruhu a následné „rozjíždění“ do dvou pruhů, vnímáme případně jako kolizní. Plzeňská ulice je od křížení s Mozartovou ulicí již v jednopruhovém uspořádání. „Přítoky“ jsou dané pak už jenom Holečkovou ulicí. Pokud chceme pomoci přidat parkování v této ulici, tak proč tímto směrem nejít. Je důležité si uvědomit, co to řešenému území přináší. V zásadě jsme s tím problém neměli (jiný pohled na to měla Policie ČR). Jde o komunikaci I. Třídy – stanovení a zveřejnění na úřední desce (procesní úkony), náleží magistrátnímu odboru pozemních komunikací a drah. Budeme na tom pouze participovat z pohledu „napojovacích“ komunikací.

**Horatius (ODO MHMP):** Co se týká křižovatky Plzeňská – Musílkova, je předložený projekt nestavební. Tzn. Že se změny „pouze“ vyznačí. Až se dostane křižovatka do realizace, tak se dopravně inženýrská úprava vytvoří znova (jde o 100 m čar).

**Rybičková:** Je zde vyznačeno rezidentní parkování. Můžeme se bavit i o stanovení režimu parkování?

**Růžička:** MČ do toho může vstoupit s tím, že to bude řekneme v režimu oranžové krátkodobé ZPS (či na klasický parkovací kotouč). Záleží na dohodě MČ s „městem“, jaký režim se zvolí. Z našeho pohledu šlo o vznik těchto míst pro parkování. Dva pruhy jsou potřeba v místech odbočení (vozidlo se zařadí před něj).

**Kostohryz:** Nechceme schvalovat detailní projekt, souhlasíme s těmi principy.

**Panenka:** Je to obecnější formulace, ale já se zdržím hlasování.

**Kostohryz:** Budeme se vyjadřovat ke křížení s Musílkovou ulicí, která by měla směřovat k realizaci? Předložený projekt se týká nestavebních úprav.

**Panenka:** Je třeba dát doporučení ke koordinaci se stavební úpravou křižovatky s Musílkovou ulicí. Nemá cenu zde na dva měsíce něco kreslit, když má dojít k realizaci ještě letos (naštve občany, že zde se zde něco kreslí úplně zbytečně).

**Horatius:** Jde zde o několik míst parkování před křižovatkou.

**Panenka:** Jde tu o cyklopruhy. V projektu Plzeňská Musílkova je to vedení cyklotrasy po chodníku kolem starého mlýna (v ulici Nad Zámečnickí. Je dobré projektovat návrh tak, aby záměry spolu komunikovaly. Pokud to potřeba nebude, tak budiž.

**Kostohryz:** Já s tím souhlasím. Doporučujeme koordinaci se stavebními úpravami křižovatky Plzeňská – Musílkova – Nad Zámečnickí. Je otázka, jestli máme ambici se vyjadřovat k režimu ZPS.

**Horatius:** Je nutné požádat magistrát.

**Růžička:** Neproběhne to automaticky. Když se upravovala Štefánikova, či Vltavská ulice, bylo potřeba jít procesně technickou novelou v rámci nařízení Hlavního města Prahy.

**Kostohryz:** Obecně lze doporučit parkování zahrnout do ZPS.

**Horatius:** Na základě žádosti MČ lze zahájit činnosti vedoucí k zařazení dotčených úseků ulice Plzeňské do ZPS.

## Městská část Praha 5

### 7. zasedání Výboru dopravního

konané dne 21.06.2023  
Číslo usnesení: VYDO/7/6/2023

6. bod programu

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

#### **"Plzeňská (horní – do centra), Praha 5" - úprava dopravního značení**

Výbor dopravní

##### **I. Souhlasí**

1. s principy projektu "Plzeňská (horní – do centra), Praha 5".

##### **II. Doporučuje**

1. realizovat dříve podanou žádost na legalizaci pohybu cyklistů po chodníku v uličním úseku ulic Goldscheiderova – Nad Hliníkem, včetně stavebních úprav, neboť s ohledem na vedení nadřazené cyklo trasy A8 je duální řešení žádoucí.
2. prověřit v rámci budoucích úprav možnost a vhodnost svedení stávajících obou jízdních pruhů do jednoho v prostoru zastávky Hotelu Golf, včetně zrušení světelně signalizovaného přechodu pro chodce.
3. zahájit činnosti vedoucí k zařazení dotčených úseků ulice Plzeňská pro stanovení ZPS.

Poměr hlasování: 5/0/2

Diskuse:

**Kostohryz:** Když se podíváme na tu druhou část Plzeňské ulice (v Motole, ve směru do centra), jsou zde pozitiva ve zřízení parkovacích stání. Uvažujeme tedy jen o doporučení úpravy jižní části uličního prostranství.

**Panenka:** Je dobře, že se nebude řešit směr z centra (je zde problém). SINPPS vytvořil dokumentaci v roce 2020 a opatření byla zavedena v květnu roku 2021.

**Horatius:** V dolní části cyklopruhy zavedené jsou. Jsou zde dva průběžné jízdní pruhy. Bude zrušen pouze krátký dvoupruhový úsek (jeden pruh bude věnovaný parkování). Předešlý a navazující úsek jsou jednopruhé. Bude upravena světelná signalizace přechodu u zastávky Hotel Golf. Při předkovidových intenzitách by zúžení na jeden pruh kapacitně nevyšlo (týká se délky "vzdutí" před přechodem). Řešením by bylo zrušení preference pěších (není žádoucí).

**Panenka:** Před třemi lety jsme navrhovali transformaci chodníku (šíře 5 m – v režimu smíšené cyklostezky) před vozovnou Motol. A to v úseku od Kukulovy ulice po Poštovku (pro všechny uživatele). Nyní se tím nikdo nezabývá.

**Horatius:** Je to projednáváno na TSK, z MČ o to nikdo nejeví zájem.

**Panenka:** Jde o bezpečnější řešení, než "cpát" cyklisty na silnici.

**Horatius:** Není jasné, jak by se používal protisměrný pohyb a zda by byly vyřešeny nájezdy na chodník. Nelegální využití zde v některých úsecích již nyní je. Magistrát se projektu nebrání a je projednán na TSK, nikdo se po projektu "neptá", a tak to "spí".

**Panenka:** Chodník je asi 5 m široký a není důvod, proč by se cyklisti a chodci nemohli spolu na chodník „vejít“.

**Peterka (člen magistrátního Výboru pro dopravu):** Často zde jezdím na kole a autem. Plzeňská ulice je páteřní trasa nejvyššího významu srovnatelná s trasou podél Vltavy A1. Byl schválený dotační program pro Prahu (včetně té Plzeňské). Z hlediska řidiče je velmi dobře, že tam ty cyklopruhy vymezeny jsou (pro průjezd vozidel je zde větší prostor). Často se zaměňuje pro koho ty pruhy jsou. Sice se zde nedá jet 70 km/h, ale jedou plynule (nevytváří zácpy). Cyklista se musí držet v tom malém pruhu. Před lety byl problém ve špatně vymezeném parkování – při „zácpách“ zde nemohly projet sanitky.

**Panenka:** Osobně nemám problém, jak je to v dokumentaci zakresleno, jen upozorňuji, že má být využitý chodník pro cyklisty. Když pojedou s dětmi, budu chtít komfortní a bezpečnou cestu mimo hlavní dopravní proud.

**Kostohryz:** Můžeme se pokusit rozhábat i tento projekt legalizace pohybu cyklistů po chodníku. Samozřejmě jsou různé cyklisté, různé úrovně.

**Panenka:** Pane Peterko, jestli zvednete to téma pro PR, že jsou cyklopruhy pro řidiče aut? (Jsem zvědavý, jestli se Vám to povede.)

**Peterka:** Dole na Plzeňské ulici ty cyklopruhy jsou a průjezd je zde plynulejší. Pokud by byly cyklopruhy i v horní části, byl by pohyb plynulý i zde. Je to jasné.

**Rybičková:** Pro nadřazenou trasu není určitě legalizovaný chodník dostatečné řešení. Ideální by bylo, kdyby různé módy městské mobility byly oddělené. Jde o stavební úpravu, o které tady teď nejednáme. Na chodníku jedete 10 km/h, ve vozovce můžete jet 40 km/h. Chybějí tam snížené obruby. Do doby, než se vytvoří kvalitní nová oddělená infrastruktura, tak je nutné mít komfortní trasu ve vozovce a legalizovat pohyb po chodníku. Obě tyto varianty je dobré zachovat.

**Horatius:** Projektová činnost byla ze strany ODI MHMP u TSK objednána. Při zájmu zúčastněných stran, není překážka k poskytnutí investic na tuto akci. Ze směru z centra existuje více variant návrhu (na křižovatce s Kukulovou ulicí). Při šířkovém uspořádání (šířka pruhu 3,75 m je převedena na pruh 2,4 m pro auta a vymezený pruh 1,5 m pro cyklisty, respektive 1,35 m – normové minimum). Nikomu se nechce „přeřezovat“ z širokého pruhu (auta+cyklo) do levého (užšího u zastávky). Kapacita křižovatky byla „podseknutá“ na 1/2 toho, na co byla projektována. (Problém tedy není ve vymezeném parkování – jak bylo na místě zřejmě před tím, než bylo opatření zrušeno). Dále je zde „nenormový“ ostrůvek. Prostorově křižovatka neumožní doplnění rozřazení pro levý odbočovací pruh do Jeremiášovy ulice.

Kotlářka je kapacitní hrdlo, které nám reguluje počet vozidel vjíždějících do centra. Přechod má preferenci před tramvají. Z výpočtu nám nevychází zúžení do jednoho jízdního pruhu dle normy týkající se „vzdutí“ před světelně řízenou křižovatkou. Prostorové dispozice nám tedy neumožní pokračování ochranného cyklistického pruhu u zastávky. Předchozí zastávka Vozovna Motol je prvním „staženým“ úsekem po dvoupruhovém uspořádání (z Pražského okruhu). Časový problém kapacity průjezdu zde tedy není – nedochází ke zdržení. Pokud bychom chtěli pokračování tohoto úseku, musela by se zrušit preference chodců na přechodu k tramvaji. Chodců zde chodí více, než je tady cyklistů. Návrh odpovídá intenzitám, které jsou ještě vyšší (před Covidovou krizí), než je stávající stav.

Je zde další možnost odstranění světelné signalizace u přechodu a současné zrušení jízdního pruhu pro auta (u zastávky hotel Golf). Otázkou je, nakolik bude značení řidiči respektováno (při přecházení).

**Rybičková** Pohybují se zde často, máme školku v blízkosti tohoto místa. Jednotlivé části tohoto přechodu fungují samostatně. Pro mne to funguje naprosto „strašně“. Čekám na tři semaforey. Přitom ten prostřední při přechodu přes tu tramvajovou část funguje tak, že ty tramvajové zastávky jsou na znamení. Tzn. Když přijede ta tramvaj, tak semafor vyhodnotí, že nemůže pustit chodce. Nerozlišuje, zda tramvaj na zastávce zastaví. Pro všechny by bylo komfortnější, pokud by se přechod týkal pouze jednoho pruhu a byl tedy bez semaforu. Jde o bezpečné řešení. Když „vypadnou“ dnes semaforey, tak se vozovka o dvou pruzech nedá přejít.

**Horatius:** U Vozovny Motol je menší intenzita vozidel, již dnes je zde pouze jeden jízdní pruh. Pokud je přechod přes jeden jízdní pruh na hraně normy z hlediska kapacity (to je na posouzení), pak zde bude instalovaný semafor. Signalizace má zvyšovat bezpečnost (šlo by tedy o bezprecedentní příklad rušení již instalované signalizace).

**Rybičková:** Signalizace se týká pouze stávajícího řešení ve dvou jízdních pruzech v jednom směru. Sousední křižovatka funguje nyní bez signalizace.

**Kostohryz:** Máme zde zpracovaný návrh, ke kterému se můžeme vyjádřit. Samozřejmě můžeme případně v usnesení zkusit formulovat doporučení na zpracování dalších variant. Diskuzi bych rád vrátil k celkové koncepci, např. parkování.

**Panenka:** Z jakého důvodu jsou nahoře na křižovatce s Bucharovou ulicí umístěny cyklopruhy se šířkou téměř dva metry?

**Horatius:** Z hlediska předvídatelnosti jsou pro řidiče vymezeny jízdní pruhy se stejnou šířkou (2,75 m a 2,5 m). Rozšíření pro cyklisty je poměrně krátké (je zde umístěný fyzicky klín). Pokud jedou souběžně dvě dodávky a je před vámi cyklista, tak se nemůže stát, že „skončí“ pod koly vozů. Jsou to obecné principy navrhování dopravního značení. Možností je zde vymezení dopravního stínu (takové řešení je v protisměrném úseku). Šířka 1,75 m pro cyklisty je pouze o 25 cm širší než je normová šířka.

**Panenka:** Je šířka 2,75 m pro dopravní podniky dostačující?

**Horatius:** V tomto úseku veřejná doprava nejezdí. Obecně DP požaduje pro své autobusy 3 m. Je zde jiný problém, a to s poloměrem otáčení autobusu. Stavebně lze ovšem tu křižovatku řešit pouze s většími finančními náklady.

**Panenka:** Doporučujeme zpracovat dříve podanou žádost MČ Praha 5 o legalizaci smíšeného provozu pěších a cyklistů na společném chodníkovém tělese.

**Horatius:** Povolení cyklistů v přidružením prostoru. Upozorňuji, že toto řešení nelze použít pro páteřní cyklotrasu A14 (nově A8). Rovněž bude nutné řešit sdružené přechody pro cyklisty a pěší.

**Rybičková:** Řešení by mělo obsahovat i stavební úpravy.

**Peterka:** Vzhledem k vedení nadřazené cyklotrasy je vhodné duální vedení.

**Kostohryz:** Doporučujeme prověřit svedení dopravy do jednoho jízdního pruhu v úseku zastávky Hotelu Golf.

**Rybičková:** Doporučujeme zrušení signalizace u zdejšího přechodu. Upozorňuji rovněž na nebezpečnou situaci, kdy se chráněný úsek mění v piktogramy (auta zde budou vjíždět do prostoru pro cyklisty).

**Horatius:** Situace se zde paradoxně zlepší doplněním parkování. Prostor „zůstane“ pro cyklisty. Přechod bez signalizace dovolí přecházení pěších, kteří nyní musí čekat „až jim padne zelená“. Zahrnutí parkování do ZPS musí magistrát procesně zvážit. Buď půjde cestou technické novely, anebo formou rozšíření ZPS.

**Městská část Praha 5**  
**7. zasedání Výboru dopravního**  
konané dne 21.06.2023  
Bere na vědomí

7. bod programu

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

**Informace**

**"Zpoplatnění průjezdu Prahou 1"**

Výbor dopravní

**I. Bere na vědomí**

1. informaci "Zpoplatnění průjezdu Prahou 1".

Diskuze:

**Kryl:** Jde o informativní bod. Zúčastnil jsem se jednání. K tomuto bodu nejsou žádné podklady. Na posledním zasedání jsme hlasovali o úpravě ZPS v severní části Smíchova. Svým způsobem je to reakce na to, což se nyní děje na Praze 1. Proběhlo veřejné představení záměru úprav rezidentního parkování na Praze 1 (snaha o extrémní „vytlačení“ aut z území Prahy 1). Původní záměr byl „vůbec zde nepovolit průjezd aut“ (respektive placený vjezd pro nerezidenty – jako je to v Londýně). Během 5 měsíců se to vyvinulo tak, že je navrhované řešení nutné probrat se sousedními městskými částmi a získat jejich stanovisko. Je jisté, že během podzimu bude nutné hotové řešení Prahy 1 projednat. Dnes jsem se setkal s panem radním Ing. Vojtěchem Ryvolou z Prahy 1 (jedná se i s Prahou 2 – cca šesté setkání). Dochází k postupnému vývoji. Hlavním tématem časopisu Pětka (na čtyřech stranách) bude právě toto dopravní téma. Diskuze se často vede na internetu a na facebooku (často se veřejnost vyjadřuje k něčemu, co vůbec nepřipadá v úvahu). Zajímá mne názor členů Výboru (než začne diskuze, než dojde k formulaci stanoviska Prahy 5). MČ Praha 5 si jistě nepřeje, aby byla auta „vytlačena“ na území naší MČ. Jde o omezení transitu (takového, který lze absolvovat po jiné trase neplaceným způsobem). Výjimka z návštěvníckého parkování by byla pro ty, kteří zde jedou za určitým cílem (do nemocnice Pod Petřínem, do parlamentu). Nejde tedy v tomto případě o transitní průjezd MČ Praha 1. Z našeho pohledu jde zejména o tranzit mezi Smíchovem a Holešovicemi. V tomto případě budeme usilovat o výjimku pro občany Prahy 5 (zejména rezidenty bydlící mezi ulicemi Vítěznou a V Botanice – se stejnými podmínkami průjezdu jako rezidenti Prahy 1, aby se nemuseli vracet do Strahovského tunelu). Mnohem složitější je projednání průjezdu na „pravém“ břehu – Smetanovo nábřeží. Řešení např. v Ječné ulici je „ve hvězdách“, dohoda mezi Prahou 1 a 2 zde neexistuje.

**Panenka:** Několikrát jsem se se zástupci všech MČ sešel osobně i já. K řešení chybí právní rámec, jak to „zadministrovat“. Zatím je to tedy „mediální výkřik“. Jde z tohoto pohledu o zpoplatnění vjezdu do zakázané zóny. Pokud by se měl provozovatel živnosti, majitel nemovitosti a rezident zaregistrovat, že tam pracují a bydlí (včetně nejbližších příbuzných), na to je třeba změnit zákon.

**Kostohryz:** Legislativní rámec je z tohoto pohledu zajímavý. Pražské myto není možné při současně platných zákon zavést. Na stole je ovšem příklad z Karlových Varů, kde to řeší jiným způsobem (závisí to tedy na právním „zakotvení“).

**Kryl:** Pan radní na Praze 1 právní stránku neřeší. Jen mají konkrétní představu finálního stavu. „Vypustili balónky“ a sledují „co se bude dít“. A veřejnost se na to ptá.

**Panenka:** Je zbytečné o tom jednat, protože nic takového nebude. Aplikace v Karlových Varech není stejná. Z analýzy vyplývá, že až 50 % aut tu má svůj domicil.

**Rybičková:** Z tohoto pohledu je to ale málo.

**Kryl:** Cílová doprava lze omezit tím, že zde nebude možné zaparkovat. To ovšem vede k tomu, že zaparkují na území Prahy 5.

**Rybičková:** Na Masaryčce je kapacita cca 1000 míst, což je kapacita parkování na zbylém území Prahy 1.

**Panenka:** Ze severu na jih projíždí cca 3500 aut, požadavkem při spuštění tunelového komplexu Blanka bylo 7000 aut. Veřejná doprava se zdržuje na jiných místech, dle pana zastupitele Prahy 1 Richarda Bureše.

**Kostohryz:** Cesta regulace průjezdu je asi jediná, co nás čeká. Nejspíš to povede ke změně legislativy. Osobně jsem za diskuzi na toto téma rád. „Dojde“ to sem ze západních metropolí. Dojíždějících aut je tolik, že to uliční prostor nepojme. Tato auta na území Prahy 5 parkovat nemohou.

**Panenka:** Na závěr bych chtěl zkritizovat doporučení ke zřízení třetího časového pásma na jedné MČ. V tomto směru jsme v Praze unikátní.

**Kostohryz:** Pouze jsme požádali projektanta o doporučení na stanovení optimálního časového rozmezí pro tuto oblast s ohledem na okolní MČ. Pan Horský navrhl řešení, které chystá magistrát a které je v okolních MČ.

**Panenka:** Radou prošlo stanovení pouze pro oblast Smíchova se sedmidenním časovým pásmem (24 h).

**Peterka:** Problematika průjezdu aut vede ke zlepšení průjezdu veřejné dopravy. Jde tedy o zrychlení a udržení plynulosti tramvajového provozu. Název bodu k projednání by neměl být „zpoplatnění průjezdu Prahou 1“ (omezení). Diskuze je pak vedena jiným směrem, je to zavádějící a není to správné (vyvolává to fámy).

**Začátek zasedání:**

16:00

**Konec zasedání:**

17:30

**Ověřovatel:**

Svatopluk Bartoň

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

**Zapsala:**

Bc. Eva Stoklasová, tajemnice