

Městská část Praha 5

Zápis z 8. zasedání Dopravního výboru dne 20.09.2023

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, Radek Vokřál

Omluveni:

Ing. arch. Barbora Jobová

Hosté:

Ivan Růžička, Ing. arch. Tomáš Koňářík

Program:

č.	Bod jednání	Rozhodnutí	číslo usnesení
1.	Volba ověřovatele zápisu z 8. zasedání VYDO ze dne 20.09.2023	Schváleno	VYDO/8/1/2023
2.	Schválení programu 8. zasedání VYDO dne 20.09.2023	Schváleno	VYDO/8/2/2023
3.	Schválení zápisu z 7. zasedání VYDO ze dne 21.06.2023	Schváleno	VYDO/8/3/2023
4.	"Zpráva o činnosti VYDO za období od 12/2022 do 06/2023"	Schváleno	VYDO/8/4/2023
5.	"Analýza – klíčové dopravní problémy Smíchova"	Schváleno	VYDO/8/5/2023
6.	Různé "Zřízení zastávky Dienzenhoferovy sady"	Schváleno	VYDO/8/6/2023

Městská část Praha 5
8. zasedání Výboru dopravního
konané dne 20.09.2023
Číslo usnesení: VYDO/8/1/2023

1. bod programu

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

Volba ověřovatele zápisu z 8. zasedání VYDO ze dne 20.09.2023

Výbor dopravní

I. Volí

1. Ing. Alenu Rybičkovou, Ph.D. ověřovatelkou zápisu 8. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 20.09.2023.

Poměr hlasování: 6/0/0

(Svatopluk Bartoň a Radek Vokřál nejsou přítomni při hlasování)

Městská část Praha 5
8. zasedání Výboru dopravního
konané dne 20.09.2023
Číslo usnesení: VYDO/8/2/2023

2. bod programu

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

Schválení programu 8. zasedání VYDO dne 20.09.2023

Výbor dopravní

I. Schvaluje

1. program 8. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 20.09.2023.

Poměr hlasování: 6/0/0

(Svatopluk Bartoň a Radek Vokřál nejsou přítomni při hlasování)

Městská část Praha 5
8. zasedání Výboru dopravního
konané dne 20.09.2023
Číslo usnesení: VYDO/8/3/2023

3. bod programu

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

Schválení zápisu z 7. zasedání VYDO ze dne 21.06.2023

Výbor dopravní

I. Schvaluje

1. zápis z 7. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 21.06.2023.

Poměr hlasování: 7/0/0

(Radek Vokřál není přítomen při hlasování)

Městská část Praha 5
8. zasedání Výboru dopravního
konané dne 20.09.2023
Číslo usnesení: VYDO/8/4/2023

4. bod programu

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

"Zpráva o činnosti VYDO za období od 12/2022 do 06/2023"

Výbor dopravní

I. Schvaluje

1. zprávu o činnosti Výboru dopravního Zastupitelstva MČ Praha 5 za období 12/2022 - 06/2023.

Poměr hlasování: 7/0/0

(Radek Vokřál není přítomen při hlasování)

Městská část Praha 5
8. zasedání Výboru dopravního
konané dne 20.09.2023
Číslo usnesení: VYDO/8/5/2023

5. bod programu

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

"Analýza – klíčové dopravní problémy Smíchova"

Výbor dopravní

I. Bere na vědomí

1. informace o urbanistických a dopravních studiích na prostor centrálního Smíchova od roku 2010 do současnosti.
2. informaci o studiích a projektech na letohrádek Portheimka od roku 2002 do současnosti.

II. Souhlasí

1. s prioritními nosnými prvky vzešlými ze zpracovaných urbanistických studií na revitalizaci centrálního Smíchova. Jedná se o tyto prvky:
 - a) vznik kulturního okrsku v centru Smíchova, (Hlasování 8/0/0)
 - b) příčná osa park Sacré Coeur – Vltava, (Hlasování 8/0/0)
 - c) zklidnění Štefánikovy ulice nejlépe až po Kartouzskou ulici s cílem rozšířit pěší zónu, (Hlasování 8/0/0)
 - d) zklidnění Lidické ulice s vazbou na Palackého most s prověřením možností rozšíření pěší zóny s ohledem na křižovatku Zborovská, (Hlasování 7/0/0, Ing. Jan Panenka není přítomen při hlasování)
 - e) prověřit pěší propojení ze slepého ramene náměstí 14. října do Lidické ulice, (Hlasování 7/0/0, Ing. Jan Panenka není přítomen při hlasování)
 - f) západní vstup do Portheimky, (Hlasování 7/0/0, Ing. Jan Panenka není přítomen při hlasování)
 - g) propojení a úprava obou částí parku nám. 14. října, (Hlasování 7/0/0, Ing. Jan Panenka není přítomen při hlasování)
 - h) zapojení tržnice a Národního domu do parku, (Hlasování 7/0/0, Ing. Jan Panenka není přítomen při hlasování)
 - i) nové tramvajové zastávky u Portheimky, (Hlasování 7/0/0, Ing. Jan Panenka není přítomen při hlasování)
 - j) přímé pěší propojení na náplavku, (Hlasování 7/0/0, Ing. Jan Panenka není přítomen při hlasování)

III. Požaduje

1. zpracovat prioritní nosné prvky do zadání připravovaného dopracování prověřovací studie centrálního Smíchova ve spolupráci s IPR.

Poměr hlasování: 7/0/0

(Ing. Jan Panenka není přítomen při hlasování)

Diskuse:

Kostohryz: Rádi bychom se podívali na klíčové urbanistické problémy Smíchova. Nechceme vymýšlet zcela něco nového. Chtěli jsme se podívat, co se na oblast centrálního Smíchova již zpracovalo (studií od roku 2010 vznikla celá řada). Měli bychom se shodnout na několika prioritách, které bychom chtěli dál řešit a prověřovat (zpracovat

konkrétní dopravní řešení). Pravidelně budeme návrhy na VYDO projednávat. To abychom cítili ty hlavní problémy, než budeme zpracovávat „dopravácké“ návrhy řešení. Pan architekt Koňařík se na studie podíval a zpracoval pro nás takovou analýzu. V minulém funkčním období se např. zpracovávala ještě navazující dopravní studie. To už nám ovšem přijde jako to konkrétní dopravní řešení, které pravděpodobně z velké části použijeme. Než dojdeme k těmto detailům, tak se chceme nejprve ujistit, zda máme identifikovány správně ty klíčové problémy.

Kryl: Chtěl bych navrhnout hlasování pro finální usnesení po bodech - po dílčích tématech

Koňařík: Na centrální Smíchov se toho zpracovalo poměrně hodně. Nepřijala se k tomu ovšem žádná konkrétní usnesení, a to buď Rady, anebo Zastupitelstva (orgánů města nebo městské části). Není jakoby na co navazovat tím pádem všechny ty studie visí tak trochu ve „vzduchoprázdnu“. Jediná studie, ke které se Rada MČ vyjádřila, byla ta studie od dopravního ateliéru 4roads z roku 2020. Podívali jsme se na celý ten historický vývoj, abychom z toho dokázali „vyabstrahovat“ nějaké základní klíčové vlastnosti, anebo momenty, se kterými by se pokračovalo dál. Dokud nebudeme mít od orgánů MČ potvrzeno, že lze jít tímto směrem, tak není síla zadat správně tu navazující studii. Ta bude zahrnovat komplexní pojetí centrálního Smíchova - dopravu, krajinářské řešení, památkovou ochranu. V podkladech jsou 3 studie na stejný úkol z roku 2011 architektonických ateliérů - Helika, Cígler & Marani a A69. Kvůli politickým změnám ve vedení MČ nedošlo k realizaci.

Dále **probíhá prezentace z podkladů**.

Výstupem z práce ateliérů jsou tematické okruhy, kde se návrhy **shodují**: Dostavba nároží „V Botanice“, pěší zóna až ke Kartouzské ulici, rušení parkování v Presslově ulici „mezi parky“, pěší propojení na nám. 14. října, náhradní podzemní parking za rušená stání a rehabilitace původní funkce tržnice.

Dále je řešen západní vstup do Portheimky, což má bezprostřední vliv na okolí vily ve Štefánikově ulici.

Zhodnocení studií v předložené analýze: zeleně jsou pozitivní návrhy, žlutě pak ambivalentní návrhy a červeně jsou špatné návrhy.

A69 architekti navrhuji: koncept kulturního okrsku - nám. 14. října (vila Portheimka, knihovna, Národní dům a Trafačka - tzv. „kulturkvartýr“. Příčná osa (decumanus - ze Sacré Cœur na nábreží) ke Štefánikově třídě (cardo). Sjednocení úřadu, ZUŠ a MK do jednoho bloku - z ekonomických důvodů nerealizovatelné. Rozšíření parku u vily Portheimka, západní vstup do vily Portheimka. Dostavění bloku naproti vile Portheimka. Komerce/kavárna kolem výduchu z metra. Propojení předprostoru Národního domu a knihovny s parkem. Vjezd do podzemního parkingu „zezadu“ z Matoušovy ulice. Propojení rampami s úrovní nábreží. Ambivalentní je posunutí tramvajových zastávek a příliš velké podzemní parkoviště („přitahuje“ řidiče do centra). Nevhodné je příliš nákladné přesunutí institucí, nepropojení parku Portheimky s ulicí, přeložky Motolského potoka, kácení stromů celého parku na nám. 14. října, úbytek parkovacích míst, vysazení lávky na nábreží do úrovně 1. patra a degradace prostoru mezi Národním domem a knihovnou na zásobovací dvůr.

Cígler & Marani architekti nemají zcela jasný koncept. Navrhují různá doplnění: západní vstup do vily Portheimka. Detailní řešení Trafostanice a navazujícího bloku. Prostupnější park. Pěší zóna v Lidické ulici. Rehabilitace „mezibloku“ - dvůr mezi Národním domem a knihovnou. Doplnění stromořadí do Štefánikovy ulice (prostor plný sítí). Drobnější doplnění bloku x dostavba včetně Komerční banky (Pragner) - v návaznosti na dopravní studii ateliéru DUA (v ulici V Botanice by se trasa vedla tunelově a navázala by na tunelový komplex městského okruhu). Dále zapojovali v další fázi Diezenhoferovy sady při zachování svahování. Částečná dostavba bloku naproti vile Portheimka. Studie rezignuje na koncepční řešení a vytváří „pouze“ nový redesign náměstí. Přeložka Motolského potoka. Vjezdy do parkingu tvoří bariéry v území.

Helika - nejslabší projekt. Venkovní galerie soch podél vily Portheimka. Pěší zóna v předprostoru Národního domu. „Uparkovat“ někde jinde. Pěší zóna na nám. Kinských. Podzemní parking a stromořadí v bloku na nároží „V Botanice“. Vodní osa podél soch. Tržní náměstí před Národním domem (druhá tržnice) - roztržení parků. Ruské kolo v parku vily Portheimka. Demolice bloku. Přeložka Motolského potoka. (Studie neřeší západní vstup do vily Portheimka). Vjezdy do parkingu tvoří bariéry v území.

Resumé: vznikla „mapka“, která se stala předlohou návrhu usnesení VYDO a VÚR.

V usnesení bodově: nová tramvajová zastávka u vstupu do OC a na křižovatce ulic Štefánikovy, V Botanice a Kartouzské. Zastávky by byly ve vzdálenosti cca 500 m. Dává to smysl vůči kulturnímu okrsku.

Pěší zóna v předprostoru Národního domu.

Západní vstup do vily Portheimka z projektu ateliéru Karlinblok - poslední úpravy před DÚR.

Příčná osa - park Sacré Cœur - Vltava přes OC. Spíše mentální osa podpořená drobnými zásahy. V rámci celého území nabyde na důležitosti.

Pěší propojení - vedlejší ulička zakončená školkou. Lze prověřit napojení na Lidickou ulici. Školka i vedlejší dvoupodlažní objekt jsou ve správě MČ Praha 5.

Zklidnění Lidické ulice ve vazbě na Palackého most - bude se řešit s IPRem prostřednictvím koncepčního zadání prověřovací studie. Zasláné podkladové materiály již draft zadání obsahují.

Propojení parků za cenu ztráty parkovacích míst.

Propojení budov budoucího kulturního okrsku s parkem. Návaznost na příčnou osu.

Přímé pěší propojení na náplavku - otázkou zůstává, zda takto propojit ulici Pecháčkovu, anebo Lesnickou.

Výškové poměry zvýhodňují ulici Lesnickou. Náplavka by tímto způsobem „ožila“.

Rozšíření parku - zahrnuto v návrzích usnesení ostatních Výborů.

Dostavba bloku a přestavba „Trafačky“ - urbanistická a krajinářská problematika.

„Obestavění výduchu“ - vedlejší záměr.

Pro Radu MČ jsme mimo těchto základních momentů připravily otázky, které je nutné ponejprve rozhodnout:

Náhrada rušeného parkování - úbytek 250 míst v souhrnu.

Výstavba podzemního parkingu ve vymezené oblasti - významný vstup do zadání studie. V OC je 2500 parkovacích míst v soukromém parkingu (volných je 1000). Již existuje projekt podzemního parkování v Národním domě přístupné z Matoušovy ulice.

Materiál projde všemi Výbory a Komisemi - Rada následně schválí nosné prvky (priority, klíčové prvky) pro dopracování studie a rozhodne o otevřených otázkách. V kooperaci Výborů a Komisí bude vypracováno zadání, které se Vám předloží k připomínkování. Následně se zadá studie a tu schválí Rada a Zastupitelstvo MČ. Vznikne tak závazný podklad k jednání (s tímto MČ Praha 5 souhlasí), a tudíž můžeme zahájit zadávání jednotlivých projektů (jednotlivých částí celku, které jsme si nadefinovali).

Co v materiálu chybí je participace. Je otázkou, co má být participováno a jak dlouho má tento proces probíhat.

Diskuze:

Panenka: Studie zpracované v roce 2011 vznikaly za jiných podmínek, jak ekonomických, tak bylo jiné složení Zastupitelstva a Rady. Všechny tři studie navrhují podzemní parkoviště. Zadáním bylo nalezení řešení náhradou za redukováná místa. Jestli teď mluvíte o úbytku 250 parkovacích míst a zrušení parkovacích míst mezi parky, což se neuvažovalo. Zažili jsme si na radnici stížnosti obyvatel v době, kdy zde bylo instalována na dva měsíce ledová plocha a ubýlo zde přechodně pár míst. Řešili jsme v minulosti rozšíření pěší zóny na Štefánikově ulici v úseku od Matoušovy ulice. Tam jsme to chtěli zklidnit. Nepamatuji se, že bychom zde řešili průjezd do Matoušovy ulice a ni vjezd do navrženého objektu PDS. V minulosti se řešil průjezd a vjezd na nám. 14. října. Uvažovalo se, že by se zde instalovala sklapovací závora s vjezdem pouze na povolení. Nelze ubrat tolik parkovacích míst. Studií se musí řešit průjezdnost v Lidické ulici a výsledek je potřeba probrat na setkání s podnikateli. Pěší zóna nesmí pro místní podnikatele znamenat diskriminaci, musí tam zajet kvůli zásobování. Jezdí dvousměrným způsobem v rychlém sledu několik linek tramvají, což může být v kolizi a jezdí tam hodně často, tak to je nebezpečné.

Kostohryz: Navrhují se podívat na návrh usnesení a dle pana místostarosty dát indikativní hlasování a nějakou diskuzi ke každému bodu zvlášť. Prvním bodem je vznik kulturního okrsku. Klíčové je, aby ten prostor měl nosnou myšlenku, která by všechny diskutované zásady sjednocovala. Nabízí se tedy to kulturní zaměření, protože je tam ta „Portheimka“, „Trafčka“. Jde o kulturní instituce. Rád bych tedy začal tímto jednoduchým tématem.

Panenka: Štefánikova ulice se s ohledem na vedení tramvaje upravovala. Kvůli úpravě vchodu do Portheimky a její rekonstrukci se dokumentace upravovala. Okolí tramvajové tratě mělo být hotové, ale proces se protahuje. Takže s tím bodem víceméně souhlasím.

Koňářík: Doplním, že by to měl být jakýsi light motiv. Všechny ty zásahy budou k němu směřovat. Otázkou je, zda na MČ Praha 5 k tomuto cíli směřuje, aby tu kulturní okresek nakonec vznikl. Tento bod je zásadní, aby MČ měla na tuto problematiku názor (usnesení), podle kterého se budou všechny záměry poměřovat.

Kostohryz: V tomto bodě panuje shoda.

Panenka: V Lesnické ulici (resp. v Pecháčkově) usilujete o doplnění lávky přes Hořejší nábřeží v uličním prostranství?

Koňářík: Ateliér A69 měl návrh s rampou směřující dolů k břehům Vltavy. To technické řešení konkrétně samozřejmě úplně zpracované není. Toto je jen „nástřel“, jak by to mohlo dopadnout. Kvůli těm výškovým řešením, se to bude muset „protáhnout“ Pecháčkovou ulicí. Studie situaci neřešily tak do hloubky. Principiálně to vychází - máme nakreslené řezy, máme k tomu statiku. Když se vše dopracuje, tak to bude fungovat.

Kostohryz: Chtěl bych využít historickou paměť pana Panenky, který vedl dopravu...

Panenka: Jde nám o zklidnění Štefánikovy ulice po tu Matoušovu ulici (nejsme přesvědčeni o nutnosti „protažení“ po Kartouzskou ulici).

Koňářík: Když by tam měla být ta zastávka tramvaje, tak už dává větší smysl, aby to bylo řešeno v rámci pěší zóny. Tím že se před vilou Portheimka dělá ten „příkop“, tak už tam toho prostoru tolik není. Vystupovali by tam lidi a kříží se tam provoz. Je to k dalšímu prověření.

Panenka: V Lidické ulici je problém s podnikateli. Jde tu o zásadní změnu ve formě zklidnění ulice. Nic víc se zde udělat asi nedá.

Koňářík: Členové Výboru dostali v podkladech koncepční rozvahu na řešení zklidnění Lidické ulice (současné s rekonstrukcí Palackého mostu).

Vokrál: Už jsme se tím na Výboru zabývali.

Kostohryz: Zatím velmi obecně. Zásobování je klíčová věc k řešení. Nechceme podnikatelům „podrazit nohy“. Dle podkladů IPR zde zásobovací zálivy budou a v nich se počítá s vyčleněnými místy pro zásobování. Jde o podobný princip jako na křižovatce u Anděla. Konkrétnější zpracování tady představíme, kam IPR (respektive oddělení strategických investic TSK) směřuje. Jde o potvrzení myšlenky, že Lidická ulice si zaslouží větší zklidnění.

Klusoň: Opakuji své upozornění z dřívějšího jednání Výboru, ale rozšíření pěší zóny v Lidické vytvoří nové problémy na dopravním uzlu ve Zborovské ulici. Ulice Kartouzská a Radlická jsou už nyní „přetížené“ a tento návrh je další přítěž. Musí se to brát v potaz v případě zpracování další studie.

Kostohryz: Té kumulace jsme si vědomi. Pěší zóna by se prodlužovala od Anděla. Zatím není zřejmé, kam by „sahala“. Jde o tu myšlenku na dopravní zklidnění. S nějakým konkrétním řešením se tedy postupně seznámíme. Bude se pracovat s tou pěší zónou, aby byla delší.

Panenka: Jak to bude konkrétně vypadat u školky v Lidické ulici?

Koňářík: To je také k prověření.

Panenka: Propojení a úprava části parku na nám. 14. října zase ubere parkovací místa. Dříve se jednalo s i talskými investory, aby tam umožnili udělat parkování. Záměr se opustil. Šlo o podzemní parkoviště, kam by bylo třeba přemístit cca 50 aut (z náměstí).

Koňářík: Zóny jsou navrženy v úpravě „přebarvit namodro“, aby byly jen pro rezidenty (omezeně pro návštěvníky). Předpokládá se, že určitý úbytek parkovacích míst je možný.

Panenka: Bohužel se tím nic nevyřeší. Kdo má aplikaci, ten tam zaparkuje. Stojící auta nejsou rezidentní, ale „cizí“. Nerespektovanost tvoří asi 20 % (tzn. Auto přijede, zastaví, zaplatí pokutu. Neplatiče nevyžene nějaké nařízení (např. u Anděla v Nádražní ulici stojí stále stejné auto. Majitel platí pokuty, stojí tam přesto).

Kostohryz: Parkování je věcí stěžejní. Jde o to, jakým způsobem zde problém parkování řešit. Tato myšlenka parkovacího domu je tady letitá. Tato akce se nesmírně drahá, resp. poměr na jedno parkovací místo vychází extrémně vysoko (řádově milion a více). Tato investice není z tohoto pohledu příliš efektivní. Záměr byl opuštěn.

Panenka: Měli jsme tu několik záměrů na vybudování parkovacích domů, např. parkovací dům na Barrandově - než přišla studie, měli jsme na stole proti tomu od občanů v lokalitě petici. Pak přišla další petice s tím, proč to nestavíme. Je to lepší než stavět paneláky. Investice na parkovací dům „na zelené louce“ vychází cca 500 000 Kč na jedno parkující auto (je nutné připočíst cenu pozemku a k počtu potřebných míst je třeba připočíst současně zaparkovaná vozidla na veřejném prostranství). Na náměstí 14. října se uvažovalo také se zřízením podzemního parkoviště, je zde ovšem průchod metra a zatrubněný Motolský potok. Je tu shoda, že si to MČ nemůže dovolit. I kdyby Magistrát finance poskytl, tak se jedná o složitou věc a s problémem, kam umístit takový objekt parkovacího domu.

Rybičková: Na rohu ulic Štefánikovy a V Botanice se má stavět dům „městského bydlení“. Je tam nějaká varianta, že by se tam přidala nějaká veřejná parkovací místa?

Kostohryz: Máme poslední informaci, že je tam navrženo 45 stání. Parkovací místa musí jít pod zem. Pochopili jsme, že Pražská developerská společnost nemá zájem přidávat další (pouze v případě rozšíření záměru o sousední objekty např. současnou Komerční banku).

Rybičková: A byla by varianta, že by se místa rezidentům odprodala s tím, že by s tím Praha 5 neměla náklady?

Kostohryz: To nevíme, jen jsme zjišťovali počet parkovacích míst.

Panenka: Pokud rezidenti neparkují před domem nebo v těsné blízkosti, tak jsou schopni si s Vámi dopisovat, ať to zařídíte. Teď si představme, že by se tu neparkovalo. Lidi tu bydlí pořád, jsou to rezidenti. Potřebují parkování a ona tu bude místo toho pěší zóna. Souhlasím s tím, že by se to mělo zklidnit. Očekávám v této situaci „děsné“ reakce.

Rybičková: V analýze od pana Horského ovšem vychází, že je tam pořád volno (i když je zde 20 % parkujících ilegálně). Vychází, že je tam pořád 30 % rezerva.

Panenka: Autíčka nejsou schopná identifikovat cizí státní příslušníky. Neidentifikují všechna neplatící vozidla. Nedokážeme dostatečně vymáhat výši pokut.

Kostohryz: Cítím, že tuto věc musíme pečlivě hlídat. Těch opatření máme celou řadu. Až by se dál každé to opatření projektovalo, tak bude muset být součástí jakési vyhodnocení dopadu na úbytek parkovacích stání. Rozhodovali bychom o tom, co se bude realizovat dříve a co později i podle takového kritéria. Přijde mi ovšem škoda „a priori“ opatření bez konkrétního výpočtu parkovacích míst rovnou škrtnat z našich vizí.

Klusoň: Lze bod D přeformulovat (doplnit slovo „částečně“? Zklidnit ulici na Palackého most s prověřením možnosti rozšíření pěší zóny (s ohledem na dopravní tok v ulici Zborovská?).

Kostohryz: To určitě není problém.

Hlasujeme bod po bodu. A - „Kulturní okrsek“, B - „Příčná osa“, C - pan Panenka navrhuje, aby se končilo s pěší zónou dříve. Třeba se ukáže, že to není v souladu se záměrem PDS. Tu ambici by MČ Praha 5 měla mít. Pokud dovolíme zajíždět vozidlům na část ulice, tak zde budou vytvářet při otáčení konfliktní dopravní situace (tak jako je tomu u Anděla).

Koňářík: Zklidnění může být v různých fázích (dopravních režimech - někde bude pěší zóna). Několikero studií zde situaci prověří ze všech stran.

Kostohryz: Pokud stavebně podpoříme změnu charakteru uličního prostranství, tak zde dojde k redukci dopravních přestupků.

D - zklidnění Lidické ulice s vazbou na Palackého most s prověřením možností rozšíření pěší zóny s ohledem na křižovatku Zborovská. E - prověření, zda je možné propojení ze slepého ramene náměstí 14. října do Lidické ulice.

Koňářík: Jde o to, co s tím domem (ve vysoké zástavbě je to „nízký domeček“). Školka je vystavěná v 80. letech (nejde o rušení, uvažuje se s rekonstrukcí).

Kostohryz: F - dokončuje se příprava stavební akce, jejíž součástí bude „úprava západního vstup do vily Portheimka“. Jde o nekonfliktní záměr. G - všem by se nám líbilo „propojení a úprava obou částí parku nám. 14. října“, ale jsou zde umístěna parkovací stání. Ta myšlenka by stála za další prověření. Otázkou je, zda nám to propojení parků stojí za tu redukci parkování.

Růžička: Ukončili jsme prověřování propojení nám. 14. října (úprava parkování v Preslově ulici a jejím prostorovém prodloužení do náměstí). Nepodařilo se odklonit zajíždějící vozidla (musí se prověřit širší území - Zborovská, V Botanice, Preslova, Matoušova, a to z pohledu „jednosměrnosti“).

Vokřál: Patří bod h na Výbor dopravy („zapojení tržnice a Národního domu do parku“)?

Koňářík: V podstatě se zde zřídí pěší zóna (týká se toho organizace parkování).

Kostohryz: Uvažuje se s přemístěním parkování „dozadu“ (za Národní dům).

Koňářík: Zůstal by zde průjezd pro hasiče, popeláře a sanitky. V případě zásobování je to také bez zásadního problému. Cílem je pomyslné „vtažení“ obou kulturních institucí do parku. Opět jde o koncept zřízení „kulturního okrsku“.

Vokrál: Navrhuji přeformulovat požadavek na úpravu vozovky s omezením průjezdu vozidel. Nevyplývá to z návrhu usnesení. Navíc zde ubydou parkovací místa.

Koňářík: Je to záměr. Cílem je poukázat na výsledný efekt - co to má dělat. Konkrétní věci zde zatím návrh usnesení neřeší.

Kostohryz: Jsme zde dnes ve „vizionářské“ roli. Zadáváme požadavky, které by se nám líbily (při vědomí následných dopadů na dopravu na území MČ). Konkrétními projekty bychom se zabývali posléze. Nikdo to v tuto chvíli nemá zcela domyšlené.

Vlášková: Může jít např. o vyvýšení vozovky s částečným ponecháním parkování.

Růžička : Odhadem jde o 34 parkovacích míst před Národním domem a o 36 na náměstí 14 října.

Vokrál : Byla by v těchto místech lávka?

Koňářík: Lávka by byla v Lesnické ulici (resp. v Pecháčkově). Šlo by o „přímé pěší propojení na náplavku“ (viz bod j). Úrovně se překoná Janáčkovo nábřeží a podjezd Palackého mostu (Hořejší nábřeží by se překonal mimoúrovňově prostřednictvím lávky. Na náplavku by se vyklesalo pomocí schodiště, anebo rampy. Výškové poměry jsou příznivější v prodloužení Pecháčkovy ulice.

Kostohryz: Je zde vize „nové tramvajové zastávky u vily Portheimka“ (viz bod i). Bude záležet na dopravním podniku Hl. m. Prahy (větší počet zastávek zdržuje provoz). Výrazným způsobem by se přerozdělil počet lidí u Anděla (nyní je oblast Anděla „přesycena“).

Klusoň: Pod Lidickou ulicí by se dal ve směru ze Zborovské ulice vytvořit podjezd pro automobily. Není tam místo pro přecházení pěších.

Kostohryz: Ve studiích byla spousta nápadů (tunel v ulici V Botanice). Tendence reprezentace Prahy jsou k zachování úrovnových křížení ve městě. Tyto náměty jsou dle mého názoru v současné době nereálné. Jde o to přechody přidat a vyřešit pro lepší komfort přecházení pěších v Lidické ulici.

Rybičková: Priority města jsou schválené na příštích 44 let (tzn. není prostor pro větší investici).

Kostohryz: Pokud někdo s takovým řešením přijde, tak se to dá schovat pod bod - lepší napojení na Palackého most.

Děkuji. Byla zde shoda na klíčovém bodech usnesení. To je znamení, že jdeme správným směrem. Jakékoliv dílčí výstupy ze studie budeme předkládat ve Výboru.

Městská část Praha 5
8. zasedání Výboru dopravního
konané dne 20.09.2023
Číslo usnesení: VYDO/8/6/2023

6. bod programu

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

Různé

"Zřízení zastávky Dienzenhoferovy sady"

Výbor dopravní

I. Doporučuje

1. zřízení (znovuobnovení) trolejbusové zastávky Dienzenhoferovy sady na připravované lince č. 176 a doporučuje podat příslušný podnět orgánům HMP a Ropid.

Poměr hlasování: 7/0/0

(Ing. Jan Panenka není přítomen při hlasování)

Diskuse:

Kostohryz: Jakub Suchel si všiml na úřední desce, že se řeší elektrifikace linky číslo 176. Autobus jezdí z Karlova náměstí, přes řeku na Arbesovo náměstí a dále na Strahov. Dříve existovala zastávka Dienzenhoferovy sady. Otázkou je, zda by MČ Praha 5 nestála o obnovení zastávky. V současné chvíli se zvažuje přidání zastávky ve směru do centra u Národního domu, kde se nachází klub Futurum. Dopravní podnik si uvědomuje potřebu zřízení této zastávky. Nejbližší je na Arbesově náměstí.

Růžička: V roce 1992 jsme již tuto zastávku zde neměli.

Kostohryz: Doplnění zastávky nějakou logiku v tomto místě má. Asi bych to nespojoval s elektrifikováním linky č. 176. Dopravní podnik to může neformálně prověřit.

Růžička: Ulice V Botanice je vhodnější z hlediska intenzit (kolem Dienzenhoferových sadů projíždí větší počet aut, které se zde rozřazují). Pravý odbočovací pruh je potřeba „zkrátit“. Je otázkou, pro koho je tato nabídka určená. Do usnesení je dobré zainteresovat ROPID a ostatní městské organizace.

Začátek zasedání:

15:30

Konec zasedání:

17:00

Ověřovatel:

Ing. Alena Rybičková, Ph.D.

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

Zapsala:

Bc. Eva Stoklasová, tajemnice