

Městská část Praha 5

Zápis z 16. zasedání Dopravního výboru dne 19.06.2024

Přítomni:

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

Omluveni:

Ing. arch. Barbora Jobová

Hosté:

Jan Pavlík, Alena Rybičková, Milan Kryl

Program:

č.	Bod jednání	Rozhodnutí	číslo usnesení
1.	Volba ověřovatele zápisu z 16. zasedání VYDO ze dne 19.06.2024	Schváleno	VYDO/16/1/2024
2.	Schválení programu 16. zasedání VYDO dne 19.06.2024	Schváleno	VYDO/16/2/2024
3.	Schválení zápisu z 15. zasedání VYDO ze dne 15.05.2024	Schváleno	VYDO/16/3/2024
4.	Termíny zasedání VYDO na 2. pololetí roku 2024	Schváleno	VYDO/16/4/2024
5.	"Tramvajová zastávka Újezd v ulici Vítězná"	Schváleno	VYDO/16/5/2024
6.	"Zadání koncepce dopravy"	Schváleno	VYDO/16/6/2024
7.	"Bikesharing" – návrh smlouvy s TSK HMP, a. s.	Schváleno	VYDO/16/7/2024
8.	"Zklidnění dopravy v rezidenční oblasti Jinonic"	Schváleno	VYDO/16/8/2024
9.	"Ulice Nádražní (Lihovar – Terminál Smíchov) – cykloopatření"	Schváleno	VYDO/16/9/2024

Městská část Praha 5
16. zasedání Výboru dopravního
konané dne 19.06.2024
Číslo usnesení: VYDO/16/1/2024

1. bod programu

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

Volba ověřovatele zápisu z 16. zasedání VYDO ze dne 19.06.2024

Výbor dopravní

I. Volí

1. Svatopluka Bartoně ověřovatelem zápisu 16. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 19.06.2024.

Poměr hlasování: 8/0/0

Městská část Praha 5
16. zasedání Výboru dopravního
konané dne 19.06.2024
Číslo usnesení: VYDO/16/2/2024

2. bod programu

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

Schválení programu 16. zasedání VYDO dne 19.06.2024

Výbor dopravní

I. Schvaluje

1. program 16. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 19.06.2024.

Poměr hlasování: 8/0/0

Městská část Praha 5
16. zasedání Výboru dopravního
konané dne 19.06.2024
Číslo usnesení: VYDO/16/3/2024

3. bod programu

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

Schválení zápisu z 15. zasedání VYDO ze dne 15.05.2024

Výbor dopravní

I. Schvaluje

1. zápis z 15. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 15.05.2024.

Poměr hlasování: 7/0/1

Městská část Praha 5
16. zasedání Výboru dopravního
konané dne 19.06.2024
Číslo usnesení: VYDO/16/4/2024

4. bod programu

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

Termíny zasedání VYDO na 2. pololetí roku 2024

Výbor dopravní

I. Schvaluje

1. termíny zasedání VYDO ZMČ Praha 5 na 2. pololetí roku 2024, tj. 24.07.2024, 18.09.2024, 16.10.2024, 20.11.2024 a 18.12.2024 od 16:00 hod v zasedací místnosti Zastupitelstva č. 603 v 6. patře budovy Štefánikova 13, Praha 5.

Poměr hlasování: 8/0/0

Městská část Praha 5
16. zasedání Výboru dopravního
konané dne 19.06.2024
Číslo usnesení: VYDO/16/5/2024

5. bod programu

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

"Tramvajová zastávka Újezd v ulici Vítězná"

Výbor dopravní

I. Bere na vědomí

1. informaci od TSK hl. m. Prahy (Ing. Jan Pavlík) ohledně řešení "Tramvajová zastávka Újezd v ulici Vítězná" pomocí tzv. světelné závory.

II. Doporučuje

1. obnovit a doplnit (zvýraznit) dopravní značení "Tramvajová zastávka Újezd v ulici Vítězná", aby byli řidiči důrazněji upozorněni na přítomnost tramvajové zastávky.

Poměr hlasování: 8/0/0

Diskuse:

Pavlík (projektant světelné signalizace na TSK): Zastávka Vítězná má nástup z vozovky, což je pro cestující nejméně komfortní možnost nástupu do tramvaje. Používá se, pokud se na zastávku nevejde nástupní ostrůvek, nástupiště, mysová zastávka. Těchto zastávek je v Praze nejméně. Dochází zde k interakci mezi cestujícími a projíždějícími auty. Řidiči dle platné legislativy musí za vozidlem veřejné dopravy zastavit a nesmí ohrozit nastupující a vystupující chodce. Reálně to tak nefunguje: světelná křižovatka Újezd x Vítězná ukazuje např. "Volno", tramvaj je 100 m za vozidlem, padne "Stůj" a auta zaplní prostor zastávky. Situace se dá řešit třemi základními způsoby: stavební úpravou – **odstranit nástup z vozovky** (doplněním "zastávkového mysu" x "Vídeňské zastávky" - zvýšená vozovka), **změnit organizaci dopravy eliminací IAD** - 4000 aut/den (500 tramvají/den) - ulice Mělnická a Říční jsou stísněné, **"ošetřit situaci" pomocí světelné signalizace - tzv. světelná závora** (Holešovická tržnice a Čechův most) - před zastávku se umístí světelná signalizace pro tramvaje ("Volno") a auta ("Stůj"). Tramvaje je potřeba detekovat ve vzdálenosti 200 m před zastávkou (detektor komunikuje s radičem SSZ). Možná je kombinace všech tří opatření.

Na nároží Vítězná x Šeříková by se umístil nový sloup SSZ s návěstidly. Zastávka je pro 2 soupravy (65 m), auta zastavují v neřízeném módu za tramvají. Při "časovém ostrůvku" nevíme, jak dlouho tramvaj "stanicuje" (detektor je umístěn 2 m za výjezdem, zpráva do radiče – tramvaj opustila zastávku, uvolnění SSZ). Dochází k posunu kolony (stojící vozidla až na most, na kolejích). Potřebuji kolejový průtah a detektor (tramvaj nesmí zastavit – blokuje SSZ, musí dojít signál o odhlášení). Musím detekovat i IAD (vypouštění aut ze zastávky). Zastavuji odbočující auta do Zborovské ulice. Při příjezdu další tramvaje musím nechat závoru uzavřenou. Tento směr by musel mít prioritu před příjezdem tramvají z Malé Strany (zdržení pro jízdní řád). Subjektivně dojde ke zhoršení dnešní situace.

Růžička: Zrušením parkování v tomto úseku to lze vyřešit ("vzdutí" bude po vozovce a tramvaj má preferenci). Silniční správní úřad Praha 1 může řešit změnou DZ.

Panenka: Sčítání před čtyřmi lety stanovilo průjezd 3500 vozidel na Karmelitskou ulici.

Pavlík: Bílá kniha (sčítání dopravy na sledované síti z 2023) v úseku od Zborovská – Újezd, stanovilo 4000 vozidel. Od mostu do Zborovské 2–3 tisíce vozidel. Po mostě 7000 vozidel.

Kostohryz: Jakou variantu preferujete? Je řešením "poslat" auta na boční ulici?

Pavlík: Všechny varianty mají své nevýhody. Existuje koncepční studie IPR Praha z roku 2018, kde se počítá se zrušením signalizace (vyřešení většiny problémů).

Kostohryz: Dle našich informací je na zhotovení projektové dokumentace vysoutěžený projektant. Realizace 2027. Nyní se řeší "mezidobí".

Klusoň: Ochrana cestujících vystupujících z tramvaje je důležitá. Chápu tuto iniciativu. Na posledním zasedání byli členové postaveni pouze před jednu variantu řešení. "Světelná závora" naposled vůbec řešena nebyla a jako kompromisní varianta existuje zastávka Vídeňského typu.

Kostohryz: Je to preferovaná varianta magistrátu, ke které chtěli stanovisko městské části.

Panenka: Za jak dlouho vyjde TSK a DP, že je ta zastávka nebezpečná? Proč se nepočká na výsledné řešení?

Pavlík: Nehody zde nejsou, chceme pouze zvyšovat komfort. Zastávka je zde historicky. Je plánována celková koncepční úprava uličního prostoru.

Navrátil: Cestuji zde se svými dětmi. VDZ je zde bílé, řidiči jsou zvyklí na původní žlutou. Navrhují VDZ udělat pořádně, obnovit a zvýraznit (Středočeši a cizinci značení nevidí a zastávkou projíždí).

Kostohryz: Kritérium výběru varianty je rychle a levně. Nejsem si jistý, že zastávka vídeňského typu splňuje kritérium a lze ji řešit nestavebně.

Pavlík: Musí se rektifikovat obruby a určitě zde dojde ke stavebním úpravám (nestavebně pouze zastávkový mys). Světelná závora by musela být doplněná o sloupy, návěstidla, kontakty, detektory, kameru, přeprogramovat to. Je to poměrně větší zásah do signalizace. K tomu jsou poznámky policie, dopravního podniku a magistrátu. To vyžaduje několik koleček k projednání, zpracování, zveřejnění na úřední desce apod. (časově cca 2 roky). Dnes se tramvaje přihlašují cca 22 m před signalizací, tzn. těsně před zastávkou. Nevíme, zda ze zastávky vyjíždí, na kterou stranu odbočuje.

Navrátil: Mám doporučení na "blikající stopku" (rozsvítí se při staničení tramvaje). U přechodu se používá blikající světlo.

Pavlík: To bychom museli doplnit potřebný hardware (jsme ve stejném problému). Světelná závora funguje tak, že pokud je "volno" - bliká oranžové světlo. Červená se rozsvítí, když se přibližuje tramvaj a po výjezdu ze zastávky následuje opět blikající oranžová. Řešení by mělo odpovídat jiným lokalitám (řidiči jsou na to zvyklí). Blikající světlo s chodcem u přechodu je pro odbočující vozidla (např. na Balabence, přechod je odsazený od křižovatky více jak 5 m). Také se používá žlutý blikač upozorňující např. na školáky.

Kostohryz: Doporučuji doplnit (zvýraznit) a obnovit dopravní značení, a více tím upozornit na zastávku tramvaje.

Městská část Praha 5
16. zasedání Výboru dopravního
konané dne 19.06.2024
Číslo usnesení: VYDO/16/6/2024

6. bod programu

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

"Zadání koncepce dopravy"

Výbor dopravní

I. Bere na vědomí

1. informaci o připravovaném zadání koncepce dopravy v návaznosti na aktualizaci Strukturálního plánu MČ Praha 5.

Poměr hlasování: 8/0/0

Diskuse:

Vacek: Struktura zadání odpovídá struktuře strukturálního plánu. Generel dopravy má rozsáhlou analytickou část a obecné návrhy řešení, které bychom potřebovali upřesnit do určitého detailu. Strukturální plán je postaven na funkcích jednotlivých čtvrtí. Musíme prověřit, jak jednotlivé investice v dopravě dopadají na fungování MČ (např. tramvaj na Vypich). Z hlediska dostupnosti (v min.) to začne fungovat jinak (nové vazby). Sdílení počtu míst ve školách a školkách ovlivní např. výstavba a rekonstrukce mostů (s Prahou 1, 2 a 4). Důležitá je role Terminálu Smíchov (např. v komerční vybavenosti). Takovou analýzu bychom potřebovali znát jak pro strukturální plán (jak dané lokality, čtvrti budou fungovat), tak zároveň potřebujeme vědět, co plánované investice MČ přináší, a naopak co jimi MČ ztrácí. Toto zadání platí pro koncepční záležitosti. Členění by mělo být tvořeno dvěma částmi. Jde o koncepční část A – fungování MČ v rámci svého regionu (okolní MČ, Terminál Smíchov) a část B – koncept 10 čtvrtí jako bilančních jednotek (které odpovídají demografickému členění). Tato kapitola bude obsahovat i témata k řešení, nová zadání, podněty na prověření v generelu dopravy a veřejného prostranství (slouží jako podklad). Je možné, že z tohoto zadání vzejde požadavek na jeho doplnění/aktualizaci).

Kostohryz: Zpracování zadáme firmě a kde poté bude prostor pro znalce, kteří by se do toho zapojili?

Vacek: Při výběrovém řízení bude požadavek na dvě složky; spolupráce s autory strukturálního plánu a požadavek na předložení variant a hrubopisů oběma příslušným výborům. Díky tomu do opravdového zpracování strukturálního plánu bude mít VYDO možnost diskuze nad hrubopisem (může být zpracován ve variantách) a koncepce bude otevřena pro změny.

Panenka: Návrh bude zpracován v souladu s generelem dopravy?

Vacek: Ano, generel dopravy je hlavním podkladem. Podklady budou analytická část a závěrečná část generelu dopravy. Hlavní koncepce (nikoliv detail) a témata k řešení pro dané čtvrti. Nejedná se o paralelní dokument ke generelu dopravy, nebude obsahovat návrh konkrétních řešení. Pouze témata k řešení.

Kostohryz: První krok je tedy zadání, které Výbor územního rozvoje bral na vědomí.

Vacek: Předkládat k diskuzi rozpracovanost před fází hrubopisu není vhodné, mnoho částí v té chvíli ještě není dopracovaných. Předložíme hrubopis v momentu, kdy bude dostatečně obsáhlý k diskuzi.

Kostohryz: Navrhuji vzít na vědomí. Děkujeme panu vedoucímu za představení.

Městská část Praha 5
16. zasedání Výboru dopravního
konané dne 19.06.2024
Číslo usnesení: VYDO/16/7/2024

7. bod programu

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

"Bikesharing" – návrh smlouvy s TSK HMP, a. s.

Výbor dopravní

I. Doporučuje

1. rozlišovat v regulaci elektrické koloběžky na straně jedné a sdílená kola fungující na Lítačce na straně druhé.
2. aby lhůta provozovatelů k odklizení vadně zaparkovaných prostředků byla výrazně kratší než navržené 4 hodiny.
3. zvýšit sankce provozovatele za nedodržení sjednaných podmínek ve smlouvě o spolupráci s TSK hl. m. Prahy.

II. Nedoporučuje

1. aby v době nočního klidu byla rychlost sdílených prostředků omezena na 6 km/hod.

Poměr hlasování: 8/0/0

Diskuse:

Kostohryz: Mám ohledně tématu dílčí informace, u jednání jsem přímo nebyl. Cílem je nastavit fungování sdílených dopravních prostředků na území hl. m. Prahy. Má vzniknout datová platforma používaná všemi provozovateli. Parkování bude povoleno pouze na stanovištích k tomu určených (sjednocený vzhled, ohraničení pravděpodobně sloupky, regulace kapacity stanovišť – 20 % pro veřejnost + nepronajimatelná část určená k ukončování jízdy).

Městská část bude moci vymezit oblasti s omezenou rychlostí a vymezit oblasti zákazu pohybu/parkování dopravních prostředků (např. park, pěší zóna apod., nebude možné uzavřít celou MČ). Smlouva nastavuje odměnu, kterou město získá z provozování sdílených dopr. prostředků a dále pokuty za nedodržení stanovených podmínek. Vadné ukončení jízdy 100 Kč, neodstranění vadně zaparkovaných prostředků ve stanoveném čase (kdy musí odstranění řešit TSK) 1000 Kč. Data o všech prostředcích se budou ukládat do centrální datové platformy, ke které bude mít město přístup. Nevím, v jakém to je aktuálně stavu, má o tom pan místostarosta Ing. Milan Kryl nějaké informace?

Kryl: Po konzultaci s radním MČ P1 jsem obdržel jejich připomínky. Projdeme si hlavní body z P1. Dle usnesení z P1 není podpořen provoz sdílených koloběžek, provozovatelé nejsou schopni zajistit fungování jejich provozu. MČ určí umístění, typ a maximální obsazenost daných parkovišť. Omezení rychlosti na 6 km/h v čase od 22:00 do 06:00 (v době nočního klidu). Nájem pro jednostopá vozidla s přídatným pohonem 100 Kč/ks (opřeno o hladinu místního poplatku). Jízdu lze ukončit jen a pouze na místě k tomu určeném. MČ může odstraňovat neoprávněně uložené koloběžky (k tomu je třeba dostatečné vybavení, personál, skladovací plochy apod.). MČ smí určit oblasti bez provozu sdílených dopravních prostředků (pěší zóny, okolí MŠ, ZŠ, slepeckých škol, zdravotnických zařízení apod.).

Klusoň: Dotaz k bodu 2.8 a 2.9. Je stanoven limit 240 min, než vejde v platnost sankce za neoprávněné umístění prostředku. Tento limit se mi zdá dlouhý. Proto je problematický bod 2.9, kde je doba stanovená na 4 hodiny. Provozovatel poté může mít tendenci neřešit situaci a nechat prostředek stát na místě, než si ho jiný zákazník půjčí (je na to vyčleněná dlouhá časová rezerva). Druhý dotaz se týká usilování MČ o samostatné odstraňování dopravních prostředků z uličního prostranství. Financování odstraňování se bude vymáhat po provozovateli? Třetí dotaz se týká části dokumentu, kde se píše, že pokud se nenalezne žádné řešení pro dohled nad povoleným parkováním elektrokoloběžek a bezpečnosti při jejich používání je MČ P5 ochotna se připojit k usnesení MČ P1 o omezení provozu koloběžek v Praze. S tímto dokumentem a vyjádřením, jakožto zástupci politického zastoupení, souhlasíte?

Kryl: Zprvu odpovím na poslední dotaz. Již jsem na podobný dotaz reagoval na zastupitelstvu a ano, souhlasíme. Pokud provozovatelé nebudou schopni zajistit, aby jejich klienti dodržovali daná (přísná) pravidla, připojíme se k iniciativě MČ P1.

Navrátil: Dle mého názoru není vhodné slučovat názory na kola a koloběžky. To samé platí pro Rekola a Nextbike; prostředky používané v rámci Lítačky, kde je 80 % vypůjčení spojeno s Lítačkou. S těmi se mnoho problémů nevyskytuje. Skútry a koloběžky jsou z 80 % využívány turisty, mají vysoko nastavené ceny, a proto na provozovatele nemají pokuty vliv (pokud nebudou nastaveny velmi vysoké pokuty). Z toho důvodu se v některých městech

přistoupilo k úplnému zákazu těchto sdílených prostředků (viz Paříž, Londýn, Malta). Proto je důležité neslučovat problémové sdílené koloběžky a relativně low cost sdílená Rekola a Nextbike. Omezení rychlosti na 6 km/h mi přijde nesmyslné. Další připomínka je vysoká nehodovost v oblasti Anděla. Většina z nich jsou tzv. samonehody, kdy řidič nezvládne jízdu a nezpůsobí škodu jiným osobám. Kvůli tomuto důvodu je zbytečné omezovat rychlost na 6 km/h.

Panenka: Před zákonem jsou sdílené koloběžky a kola to samé. Se sdílenými koly mnoho problémů není, oproti tomu s koloběžkami ano. Souhlasím s problematikou časového limitu 4 h pro odstranění špatně zaparkovaných koloběžek. Provozovatel ví, že do tohoto limitu dojde k opětovnému zapůjčení (za špatné parkování odečtou pokutu zákazníkovi, ale municipality danou částku neobdrží; dojde k opětovnému vypůjčení před uplynutím 4h limitu). Dalším problémem je bezpečnost na koloběžkách. Řidiči nedodržují předpisy, nenosí ochranné prvky (helma) a PČR nemá jak dané prohřešky stíhat (koloběžky nemají žádná označení).

Rybičková: Segwaye byly kompletně zakázány dopravním značením. V případě zákazu koloběžek to není legislativně možné provést pro celou Prahu. Otázkou je zákaz koloběžek dopravním značením. Ministerstvo vnitra k tomuto tématu vydalo analýzu a při zákazu provozu koloběžek na pozemních komunikacích by mohla být kolize s národní legislativou. Mohl by následovat soudní proces vyvolaný provozovateli.

Navrátil: Přítomnost sdílených koloběžek v uličním prostoru pro podnikání a jejich nabízení z toho vytváří zvláštní druh užívání pozemní komunikace. Toto zvláštní užívání je ošetřeno smlouvou s TSK. Dle zákona je problémem nabízení dané služby, nikoliv výkon jízdy sdíleným prostředkem. Společnosti jako Lime a Bolt disponují flotilou kol. V případě zákazu sdílených koloběžek zásobí danou lokalitu sdílenými koly. Mikromobilita tím existovat nepřestane.

Horatius: Poprosím odpověď, o co se opírá povinnost pro řidiče koloběžek nosit ochranné prostředky (helmy)? Ohledně omezení rychlosti na 6 km/h. V nočních hodinách jsou omezeny spoje veřejné dopravy. Cestující může využít sdílené koloběžky, kola, nebo taxi. MČ P1 omezuje vjezd motorových vozidel z důvodu hluku. Důvodem je vytváření hluku osobami zevnitř taxi a také kvůli nezpůsobilosti osob k řízení motorového vozidla. Opatření na omezení rychlosti pro koloběžky může přesunout dané osoby do taxi.

Panenka: Povinnost nošení helmy je zákonem daná do 18 let věku. Vzhledem k tomu, že je koloběžka dle zákona ve stejné kategorii, jako kolo, tak pro řidiče koloběžky platí povinnost také. Z mé zkušenosti používají sdílené koloběžky děti (často ve dvou na jedné koloběžce), které by měly nosit helmu.

Horatius: Dle mé zkušenosti tvoří většinu řidičů turisté, nikoliv děti.

Bartoň: Z médií je zřejmé, že se nyní řeší, zda budou mít koloběžky povinné ručení. Kancelář pojistitelů se ještě nedohodla, jestli bude pojišťovat koloběžky podle výkonu, nebo podle váhy.

Městská část Praha 5
16. zasedání Výboru dopravního
konané dne 19.06.2024
Číslo usnesení: VYDO/16/8/2024

8. bod programu

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

"Zklidnění dopravy v rezidenční oblasti Jinonic"

Výbor dopravní

I. Doporučuje

1. rozšířit zónu 30 v oblasti Jinonic a doplnit na vozovku prvky zpomalující rychlost vozidel.
Hlasování 8/0/0
2. v dalším projednávání studie "Zklidnění dopravy v rezidenční oblasti Jinonic" sledovat variantu č. 8.
Hlasování 5/1/2

Poměr hlasování: u jednotlivých bodů usnesení

Diskuse:

Kostohryz: Z mnoha míst P5 se na nás obracejí obyvatelé s podněty. Například podněty z Holečkovy, Svornosti, Vltavská, Hořejší nábřeží. Je změřeno, že se nedodržují hlukové limity. K tomuto tématu je zpracována obsáhlá studie. Řešením jsou dvě omezení a jejich vzájemná kombinace. Jedním je omezení rychlosti (zóna 30, v různém rozsahu). Samotná značka řidiče neodradí, ale může pomoci nižší atraktivnost trasy s omezením rychlosti při hledání cesty v navigaci. Zónami projíždí veřejná doprava, proto bude potřeba jednat s dopravním podnikem. Druhým je přerušení tranzitní vazby (Karlštejnská a Klikatá – tranzitní zkratka. Radlická fungující jako obchvat Jinonic není maximálně vytižena. Cílem je přesun části dopravy na kapacitnější tahy. Zároveň jsou zde i velmi radikální návrhy, například uzavření průjezdu Jinonicemi s výjimkou autobusů. Naším cílem není uzavřít průjezd Jinonicemi, ale přesunout část dopravy na Radlickou. Bude třeba projednání s dopravním podnikem, s magistrátem a je možné, že přibude mnoho připomínek.

Stárek: Omezení na 30 km/h kvůli navigacím je dnes již přežitek. Navigace se neřídí dopravními předpisy, ale daty o rychlosti pohybu poskytovanými telefonními operátory.

Paněnka: Při plánování Radlické radiály bylo zklidnění této oblasti zahrnuto. Cílem JUDr. Milana Kostohryze, Ph.D. je zklidnění oblasti před dokončením Radlické radiály. My počítáme se zklidněním oblasti souběžně s dokončením Radlické radiály. Nesouhlasím s jednosměrným provozem v ulici Klikatá. Zavedení omezení rychlosti na 30 km/h v této oblasti se nebráním.

Kostohryz: V Praze dochází k neustálému nárůstu projíždějících automobilů. Ostatní MČ již také hledají způsoby, jak tranzit omezovat.

Paněnka: Návrhy z ostatních MČ začaly návrhem uzavřít MČ P1. V návaznosti na to přišla MČ P6 se svým návrhem. Tyto kroky spustí lavinový efekt, kdy si každá MČ bude zavírat nejvíce vytižené komunikace. Do tohoto bodu se v Praze nesmíme dostat. Řešení musí být systémová pro celou Prahu, nikoliv aby každá MČ rozhodovala pouze za sebe.

Bartoň: Souhlasím s postojem Ing. Jana Panenky na ulici Klikatá. Ulice Tichnova by měla být podle dopravních expertů jednosměrná směrem z Jinonic. Zásadním problémem je zkracování cesty řidiči po Řeporyjské/Za Zámečkem – Karlštejnské – Pekařské až k náběhu na Rozvadovskou spojku. Při osazení zákazu průjezdu ulicí Pekařská bude řidič veden ulicí Tichnova, kde se dá napojit na Bucharovu.

Kostohryz: V souvislosti s úpravami u Německé školy již existuje návrh na zákaz průjezdu v této ulici.

Horatius: Mám dotaz ohledně koncepčnosti řešení. Vidím snahu vytlačit tranzitní dopravu ze "sběrných" a místních komunikací (Za Zámečkem) na území P5. Zachovat tranzitní průjezd pouze v určitých hlavních koridorech (Radlická). Ulice (např. Klikatá) nechat pro obslužnost veřejnou dopravou.

Paněnka: V Pekařské ulici se projevuje problém se zajišťujícími vozidly ("vysazování" dětí). Proti zákazu průjezdu Pekařskou ulicí kvůli navigacím námitky nemám.

Prous: Souhlasím s Ing. Janem Panenkou. Měli jsme studii k Radlické radiále, kde byl v návaznosti na ní rozpracován model zklidnění okolních komunikací. Týkalo se to Jinonic, Plzeňské, Holečkovy, Vrchlického atd. Pokud je studie k dispozici, bylo by dobré se jí inspirovat.

Panenka: Přibližně před 14 dny proběhla diskuze týkající se Radlické radiály (úpravy křižovatek na Radlické a Řeporyjské) s PR agenturou zastupující MHMP. Po konci léta se budou informace dostávat mezi veřejnost a budeme mít možnost se s projektem blíže seznámit.

Bartoň: Na Radlickou radiálu budeme čekat 15 let.

Prous: Jsem si vědom čekání na Radlickou radiálu. Myslím si, že je lepší s okolními úpravami navázat až na projekt Radlické radiály.

Navrátil: Bydlel jsem na Malvazinkách a Peroutkova ulice sloužila i pro nás jako zkratka z Prahy. I pocitově jde o nejkratší cestu. Čí zájmy budeme hájit, když budeme chtít zachovat průjezd v plné míře? V Radlické ulici jsou chybně zřízeny přípojovací/odbočovací pruhy. Radlická radiála bude v dlouhém horizontu. (Není jakési "trade off" řešení?)

Mandlík (Spoluorganizátor "Zažít Jinonice jinak"): Radlická (v úseku od Nových Butovic, po metro Jinonice) není "zacpaná". V Karlštejnské ulici je průjezd 13 tis. vozidel (ve Vítězné je 7,5 tis. dle TSK moc). Po dobu, co zde bydlím (8 let), provoz neúměrně roste (ideální zkratka z Plzeňské dálnice). Není zde žádný efektivní zpomalovací prvek (u Billy je značení navádějící do ulice U Trezorky, většina řidičů preferuje Klikatou ulici – nejraději by jeli přes "obývár").

Růžička: Opatření na Tichnově ulici jsou možná a projeví se i v ulici Za Zámečkem (již projednáno s projektantem a panem předsedou VYDO). Opatření v Klikaté ulici jdou provést za podmínky prověření modelových situací. Křižovatka U Trezorky x Radlická je na hranici kapacity (projevuje se při opravě Peroutkovy ulice). Dotčená bude linka č. 137.

Kryl: Jakmile budeme chtít pěší zónu, zónu 30 a jiná zklidňující opatření na trasách MHD, narážíme na odpor DP (musí dodržovat jízdní řády, MHD se stane méně atraktivní, prodlouží se jízdní doby).

Růžička: Zóna 30 nemá vzniknout samovolně DZ (umístit prostředky, aby zde řidič 30 km/h jel). Policie ČR nemá možnost dodržení pravidel kontrolovat.

Kostohryz: Posouzení zavedení zóny 30 bych nechal na DP (otázkou je, kam zařadit Butovickou). Magistrátu dodáme doporučení ke zklidnění Jinonic – "kompromisní" varianta č. 8 (jako podklad pro jednání).

Horatius: Prostor ke zklidnění byl možný dosáhnout mnoha prostředky. Rozhodli jste se pro variantu, která ovlivňuje transit relativně málo.

Bartoň: V Liberci se instalovaný radar zaplatil za den.

Růžička: Ze strany TSK jsou navrženy dílčí kroky k úpravě Radlické ulice (omezení přejíždění z pruhu do pruhu). Kompenzace by měla být v podobě omezení úseku "k předjíždění" (např. v úseku mezi Butovickou a U Kříže). Na všech ulicích Za Zámečkem, Schwarzenberská a Pod Stolovou horou dojde k omezení průjezdu v rámci projektu bezpečné cesty do škol Deutsche Schule, který je již podán. (Policie není schopná sledovat, je to pro "Waze").

Panenka: Věnujeme se pouze území, kde bydlí zastupitelé ("městečko pro městečko").

Kostohryz: K tématu zklidnění lze doporučit jiná místa. Ještě hodláme řešit Strakonickou, Svornosti a Hořejší nábřeží na Smíchově.

Městská část Praha 5
16. zasedání Výboru dopravního
konané dne 19.06.2024
Číslo usnesení: VYDO/16/9/2024

9. bod programu

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

"Ulice Nádražní (Lihovar – Terminál Smíchov) – cykloopatření"

Výbor dopravní

I. Doporučuje

1. v rámci nové zástavby podél ulice Nádražní sledovat tzv. duální cykloopatření, konkrétně ochranný cyklopruh ve vozovce v souladu TP 179 a dále v rámci chodníku legalizovat koridor pro cyklisty nejméně o šířce 2,5 m, včetně navazujících opatření (cyklopřejezdy atd.).

Poměr hlasování: 8/0/0

Diskuse:

Kostohryz: Podél Nádražní ulice u Dvoreckého mostu není řešena cyklodoprava (v rámci stavebních úprav okolí). Na IPR Praha vzešly návrhy na doplnění tras – "duální řešení" (novostavby jsou "uskočeny" a vzniká zde široký prostor). Cyklisté dvou skupin – jsou i v hlavním dopravním a přidruženém prostoru. Jde o propojení mezi Terminálem Smíchov a Dvoreckým mostem (projekty jsou "velkorysé" vůči cyklistům). U Zlatého Lihovaru vznikl jakýsi zárodek, ohraničený varovnými pásy (není to legalizované). Ve vozovce dva cyklopruhy a na chodníku sdílená stezka. Tuto koncepci chceme potvrdit i u dalších záměrů. Pan Cach zpracoval jednoduché schéma.

Navrátil: Jde o iniciativu investora. Je to významné propojení jižní části Prahy (hlavně pro rekreaci). Častěji budou používat chodník.

Kostohryz: V současném stavu se zde cyklopruhy zřídit nedají (je to koncepční věc, která vznikne současně s transformací brownfieldu).

Horatius: Ve všech budovách chybí parter. Při umístění zahrádky bude prostor pro chodce omezen. Cyklisté by v tom případě měli používat vozovku (na papíře to může fungovat, realita bude jiná). Na vozovce pro vyznačení chybí 25-40 cm (stavební projekty nejsou zcela zkoordinované).

Panenka: Od Zlíchova (přes Meetfactory) jsme řešili cyklostezku (je ve stavebním řízení).

Navrátil: SŽ zadal soutěž na design&build. Cyklořešení pro rodiny s dětmi v Nádražní ulici v souběhu se stezkou podél Dobříšské nebude využíváno. Smíšená stezka by byla lepším řešením.

Horatius: Řešení by mělo být jednotné ve všech úsecích a pro uživatele předvídatelné (např. před Fidlovačkou je ukončený úsek bez pokračování). Auta plnohodnotně cyklistu předjedou, pro autobus prostor již nezbývá. Subjektivně není ochranný cyklopruh pro děti bezpečný. Tramvajové těleso není pojížděné (jako bylo dříve).

Kostohryz: Pro kvalitní oddělenou cyklistickou infrastrukturu 2,5 m není optimální. Cyklisté zde i tak projedou.

Kryl: Dnes je Nádražní ulice klidná, autobus zde jezdí pouze jedním směrem. Po dobudování Terminálu Smíchov budou veškeré linky autobusů vedeny Nádražní ulicí. Pro cyklisty bude provoz nepříjemný. Proto bych preferoval oddělenou cyklostezku (obousměrnou) na úkor cyklopruhu.

Panenka: Část linek bude najíždět z Dobříšské ulice.

Navrátil: Může to být jako u Žlutých lázní. Stezka bude mít promenádní charakter (se smíšeným provozem).

Horatius: Dodám informaci, že sdílené koloběžky (dle pravidel používání) mohou používat pouze osoby starší 18 let (operátor může pozastavit účet při neoprávněném užívání).

Začátek zasedání:

16:00

Konec zasedání:

19:00

Ověřovatel:

Svatopluk Bartoň

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

Zapsala:

Bc. Eva Stoklasová, tajemnice