

Městská část Praha 5

Zápis z 17. zasedání Dopravního výboru dne 18.09.2024

Přítomni:

Svatopluk Bartoň, Mgr. Jan Klusoň, JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D., Michal Vitr Navrátil, Ing. Jan Panenka, Ing. Čestmír Stárek, MBA

Omluveni:

Ing. Savina Finardi, Ph.D., Ing. arch. Barbora Jobová, Radek Vokřál

Hosté:

Alena Rybičková, Jiří Žižka

Program:

č.	Bod jednání	Rozhodnutí	číslo usnesení
1.	Volba ověřovatele zápisu z 17. zasedání VYDO ze dne 18.09.2024	Schváleno	VYDO/17/1/2024
2.	Schválení programu 17. zasedání VYDO dne 18.09.2024	Schváleno	VYDO/17/2/2024
3.	Schválení zápisu z 16. zasedání VYDO ze dne 19.06.2024	Schváleno	VYDO/17/3/2024
4.	Zpráva o činnosti VYDO 1. pololetí 2024	Schváleno	VYDO/17/4/2024
5.	Přemístění autobusové zastávky Kavalírka	Schváleno	VYDO/17/5/2024
6.	Značení přednosti zprava na území MČ Praha 5	Schváleno	VYDO/17/6/2024
7.	Dopravní situaci v ulici Radlická a v ulici K Barrandovu	Schválena část I.1. Neschválena část I.2.	VYDO/17/7/2024
8.	Zvýšení počtu zásobovacích míst na Smíchově	Neschváleno	VYDO/17/8/2024
9.	Průjezd ulicí V Stráni, Košíře	Neschváleno	VYDO/17/9/2024

Městská část Praha 5
17. zasedání Výboru dopravního
konané dne 18.09.2024
Číslo usnesení: VYDO/17/1/2024

1. bod programu

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

Volba ověřovatele zápisu z 17. zasedání VYDO ze dne 18.09.2024

Výbor dopravní

I. Volí

1. Svatopluka Bartoně ověřovatelem zápisu 17. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 18.09.2024.

Poměr hlasování: 5/0/0

(Michal Vintr Navrátil není přítomen při hlasování)

Městská část Praha 5
17. zasedání Výboru dopravního
konané dne 18.09.2024
Číslo usnesení: VYDO/17/2/2024

2. bod programu

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

Schválení programu 17. zasedání VYDO dne 18.09.2024

Výbor dopravní

I. Schvaluje

1. program 17. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 18.09.2024.

Poměr hlasování: 5/0/0

(Michal Vintr Navrátil není přítomen při hlasování)

Městská část Praha 5
17. zasedání Výboru dopravního
konané dne 18.09.2024
Číslo usnesení: VYDO/17/3/2024

3. bod programu

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

Schválení zápisu z 16. zasedání VYDO ze dne 19.06.2024

Výbor dopravní

I. Schvaluje

1. zápis z 16. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 19.06.2024.

Poměr hlasování: 5/0/0

(Michal Vintr Navrátil není přítomen při hlasování)

Městská část Praha 5
17. zasedání Výboru dopravního
konané dne 18.09.2024
Číslo usnesení: VYDO/17/4/2024

4. bod programu

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

Zpráva o činnosti VYDO 1. pololetí 2024

Výbor dopravní

I. Schvaluje

1. zprávu o činnosti VYDO 1. pololetí roku 2024.

Poměr hlasování: 5/0/0

(Michal Vintr Navrátil není přítomen při hlasování)

Městská část Praha 5
17. zasedání Výboru dopravního
konané dne 18.09.2024
Číslo usnesení: VYDO/17/5/2024

5. bod programu

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

Přemístění autobusové zastávky Kavalírka

Výbor dopravní

I. Doporučuje

1. prověřit s ROPIDem možnost přemístění autobusové zastávky Kavalírka z centra, dle námětu veřejnosti ke křižovatce ulic Nepomucká x Pod Školou.

Poměr hlasování: 6/0/0

Diskuse:

Kostohryz: Zadání k úpravě polohy zastávky tak, aby vyhovovalo školákům. Zpracování zadáme dopravnímu projektantovi k prověření.

Panenka: Souhlasit s návrhem musí dopravní podnik. Projekt bezpečné cesty do škol byl hotový a proto se tam dělala i zastávka autobusu. Požadavek měl být vznesen již tehdy.

Klusoň: Podobná situace je u školy Weberova (protilehlá zastávka). Vyhovuje to dětem i rodičům. Již na jiném výboru jsme probírali dopravní situaci před Albertem, kdy si obyvatelé domu přišli stěžovat. (Přemístění zastávky tedy bude komplikované). Varianta 2 je před vjezdem do školy. Doporučuji to zkontrolovat s dopravním podnikem a se zástupci školy.

Kostohryz: Logiku ten návrh má. A hledáme pouze vhodnou polohu. Autobus linky 123 se bude elektrifikovat, trasa povede ulicí Na Pomezí na Jinonice. K nějakému většímu zásahu zde dojde (ve vzdálené budoucnosti). Okolí školy je čerstvě zrekonstruované. Měli bychom požádat dopravní podnik, aby přemístění zastávky prověřil. (Začlenil případnou novou polohu zastávky do návrhu při elektrifikaci autobusu).

Růžička: Požadavek bych směřoval na ROPID (řešení křižovatky Nepomucká x Pod Školou a polohu zastávky).

Rybičková: Před vjezdem do školy (před vraty) je vyznačena kontinuální modrá zóna ZPS.

Růžička: Zastávka do centra je bez zálivu. V opačném směru je záliv koncipovaný s tvrdými hranami, a tudíž půjde více parkovacích míst "pryč". (Při návrhu rekonstrukce se měl chodník přimknout až k vozovce).

Městská část Praha 5
17. zasedání Výboru dopravního
konané dne 18.09.2024
Číslo usnesení: VYDO/17/6/2024

6. bod programu

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

Značení přednosti zprava na území MČ Praha 5

Výbor dopravní

I. Doporučuje

1. zdůraznit přednost zprava vodorovným dopravním značením (např. "příčná čára souvislá" – V5) pouze v křižovatkách, kde je situace zejména nepřehledná, nebezpečná, anebo kterými prochází linka MHD.

Poměr hlasování: 6/0/0

Diskuse:

Kostohryz: Podnět občanů (konkrétně z Malvazinek) se týká nerespektování přednosti zprava a vysoké rychlosti projíždějících vozidel. Žádají o stanovisko MČ. Navrhují vyznačení takzvané "stopčáry". Dochází zde k nebezpečným situacím (četnost průjezdu donáškové služby, Boltu atd.). V diskuzi s panem vedoucím ODP jsme došli k závěru, že nechceme vyznačení "stopčáry" pro přednost zprava, či "kříž" VDZ plošně na celém území Prahy 5. (Značit to například v blokové zástavbě na Smíchově nedává smysl). Existují "nestandardní" místa, která si zasluhují zvýraznění (podobně se to řešilo v lokalitě sídliště Barrandov). Vliv na to má vedení linek MHD.

Paněnka: Máme čísla nehodovosti (všichni by měli znát předpisy)? Když to vyznačíme někde, tak si na to řidiči zvyknou. Bude docházet k přestupkům jinde. Občané budou vyžadovat značení na nových místech (nestandardních).

Kostohryz: Dochází zde ke "skoro nehodám" (bez následků a bez nahlášení). Statistiku o tom nemám. Po Praze k tomu přistupují různě. Například na Praze 13 je toto značení poměrně rozšířené (i na sídlišti i ve vilové zástavbě).

Navrátil: Měli bychom specifikovat, co je označováno za nestandardní situaci.

Kostohryz: Je to těžké popsat – podobná situace je na Barrandově. Ulice Högerova je stavebně široká (automaticky se zde jezdí rychle). Pro zpomalení se vyznačily "přednosti zprava", tam kde byla původně "hlavní". Dojde zde i k úpravě přechodů a nároží křižovek.

Růžička: Přednost byla původně značena. Se změnou zón placeného stání vznikla zóna "30". Primárním důvodem byla redukce rychlosti (nebylo řidiči respektováno). Změna se podpořila VDZ. "Pravačky" na Malvazinkách a na Smíchově se vytvořily před delší dobou.

Paněnka: Lidé vyžadovali zřízení přechodu pro chodce na Barrandově (za minulého vedení radnice). Magistrát nesouhlasil, a proto došlo ke zřízení zóny "30". Byly zde kolizní situace a lidé si na to museli zvyknout. Na druhou stranu se snažíme o redukci počtu značek na území Prahy 5.

Kostohryz: Nechceme značkový smog. Pokud tedy něco doplnit, tak to jsou "stopčáry", pouze VDZ. Náměty na vyznačení nám chodí z více zdrojů (důvodem je nárůst počtu kurýrů).

Paněnka: Jde o to, aby lidé věděli, jak mají jezdit. (Pokud vyznačíme 5 ulic, budeme řešit příště sérii dalších). Řešení by mělo být shodné (v Praze).

Navrátil: Na západě je trendem, že se značením psychologicky působí na řidiče tak, aby zpomalil. Preferuje se stavební úprava (anebo retardéry, "optické brzdy", barevné řešení apod.). Předložené řešení je spíše formou psychologického působení než VDZ (stávající pravidla neumožní stavební a barevné řešení).

Růžička: Máme uzavřenu Peroutkovu ulici a ulice K Vodojemu přenáší dopravní zátěž.

Stárek: Doplnil bych to na široké ulice, kde se vyskytuje přednost zprava a zároveň není zřejmé, že nejde o vedlejší ulici, např. stavební uspořádání vytváří pocit hlavní ulice. Někdy může dojít k záměně s vjezdem na pozemek (či cestu).

Navrátil: Nelze použít optickou psychologickou brzdu (V18)?

Růžička: Námět je na vyznačení příčné čáry souvislé (V5 – značka vyznačuje hranici křižovatky. Lze ji použít pro vyznačení místa pro zastavení vozidla v prostoru křižovatky.).

Městská část Praha 5
17. zasedání Výboru dopravního
konané dne 18.09.2024
Číslo usnesení: VYDO/17/7/2024

7. bod programu

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

Dopravní situaci v ulici Radlická a v ulici K Barrandovu

Výbor dopravní

I. Doporučuje

1. urgovat u HMP (hl. m. Praha) přijetí opatření k zamezení zneužívání tramvajového pásu v ulici Radlická individuální automobilovou dopravou.

Hlasování: 6/0/0

2. požádat TSK (Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a. s.) o prověření umístění světelných závor v ulicích Radlická a K Barrandovu za účelem odklonu stojících vozidel v koloně mimo hustě obydlené oblasti.

Hlasování: 4/0/2 – VYDO nepřijal návrh usnesení

Poměr hlasování: u jednotlivých bodů usnesení

Diskuse:

Kostohryz: Zaregistrovali, že na Praze 6 je nyní velká snaha regulovat počet příjezdějících ze Středočeského kraje, Vznikají tam světelné závory, bus pruhy, některé tam mají nonstop provoz, část z nich byly na začátku září uvedeny v činnost a dle mého názoru, to nějakým způsobem vede k převodu dopravy na území MČ Praha 5 a my jsme v tomto směru zatím žádnou diskuzi nevedli a myslím, že je nejvyšší čas toto téma otevřít a jsem rád, že je pan Navrátil přítomen.

Navrátil: Děkuji, toto je téma, které se řeší nejen na ulici, ale už i na sociálních sítích. Uvědomuji si, že tento problém nelze zcela eliminovat, ale tento cíl byl stanoven na Praze 6 a cílem bylo přesunout stojící auta na křižovatce, tvořící jakýsi špunt, a vymístit je z lokality, kde bydlí lidé, a kolonu vytvořit ne přímo ve středu města, ale na jeho kraji mimo osídlená místa nebo kde je osídlení řidší. Dokážu si představit, že na té Radlické by se výhledově určoval postup toho, jak pozdržet auta o něco výš bez toho, aby se snižovala celková kapacita komunikace. To samé by se týkalo ulice K Barrandovu, kde by se to řešilo úpravou světelných křižovatek. Respektovanost je tam tristní, vznikají tam nebezpečné situace při připojování a z toho i dopravní nehody.

Panenka: Spodní část Radlické se ve VYDO řešila mnohokrát, řešila to i policie (také se uvažovalo o navýšení pásu pomocí "bumlíku"). Dle mého názoru tomu světelné závory výrazně nepomohou. (Možná před zastávkou to nějakým způsobem zajistit). Pokud by instalace kamerového systému pomohla situaci monitorovat a pokutovat, nemuselo by docházet ke zdržení tramvají (muselo by dojít k legislativní změně). Pokud bude světelná závora v ulici K Barrandovu, tak dojde ke zhoršení dopravní situace ve Slivenci, Holyni a na sídlišti. Můžeme dát značku průjezd zakázán, ale stejně tam budou řidiči jezdit. Může dojít k situaci, kdy kolona bude blokovat průjezd na Pražském okruhu (s tím by nesouhlasili ŘSD).

Růžička: Na Radlické ulici máme jednopruhové uspořádání. V prostoru Waltrovky (U Trezorky) se to mění na dvoupruhové uspořádání (kontinuálně pokračuje až na Nové Butovice). Ta "závora" zde funguje tím jednopruhovým uspořádáním. Pravý pruh odbočuje do Dobříšské ulice a na městský okruh a ten "jede", levý pruh do centra "stojí". Někteří objíždí z levé strany kolem zastávky přes koleje (proti předpisům).

Kostohryz: "Oprášíme" usnesení, které by posílilo jednopruhové uspořádání v Radlické ulici (řešit s dopravním podnikem a ROPIDem). V ulici K Barrandovu je riziko vzdutí až na Pražský okruh, je tam riziko "odklonění" dopravy do Slivence. Uvědomujeme si spoustu rizik, ale nikdy nedošlo k prověření, zda existuje nějaká dobrá pozice pro "světelnou závoru" (např. při špatném nastavení může docházet k objíždění přes Dívčí hrady). Budete to vlastně těžký úkol. Praha 5 tranzitní dopravou velmi trpí. Úvodní rozvahu bychom měli mít ověřenou a postupovat např. jako Praha 6. Nejlepším partnerem by mohl být ústav dopravního inženýrství na TSK. Úpravy by se měly dělat ve městě komplexně. Chování dopravy se dá modelovat. Rizikem je, že to prověření nevýjde.

Panenka: Radlická ulice je Radlická radiála. Pokud by se neustále výstavba nezdržovala, tak by naši Radlickou ulici "osvobodila". To by mělo vliv na průchodnost dopravy, ale o tom se prohlásí, že jde o "dopravní indukci".

Kostohryz: Napříč politickým spektrem se řekly na městě další kroky a rovněž podmínky realizace (jsou potřeba finanční prostředky od státu). Je stanoven harmonogram do roku 2030. I kdyby se začalo stavět v tuto chvíli, tak potřebujeme vědět, jak se chovají projíždějící auta na území Prahy 5 (kde je případně zastavit). Není to primárně o Radlické radiále, ale jde o hledání rychlejšího řešení. Na Praze 6 přistoupili na hledání řešení tranzitní dopravy teď (před dobudováním Pražského okruhu a radiálního systému).

Panenka: "Ucpané" je to až do Jinonic v Radlické ulici ("rozlévá" se to do všech směrů (např. kolem "Waltrovky"). Řidič jedoucí kolem Tyršovy školy zjistí, že neprojde, tak to "vezme" přes Klikatou, sjíždí Jinonickou (problém vzniká ve Vrchlického ulici). Pokud posuneme "závoru", tak se problém projeví jinde. V Radlické ulici si neumím představit místo, kam by se "závora" dala umístit ("stálo" by to až do Butovic).

Navrátil: Pokud by se zadalo prověření u TSK, pravděpodobně přijdou s tím samým (bylo by ovšem škoda to nezadat a nezjistit fakta např. modelovou metodou).

Kryl: Pokud se zaměříme na světelnou závoru, tak se dozvíme, že to není účelné (Na Barrandově to znám: dojde k odklonění na sídliště, do Holyně a do Slivence). To, co se odehrálo na Praze 6, není instalace světelné závoře.

Vytvořili bus pruhy, dva pruhy se převedly na jeden. To potažmo vedlo k vytvoření kolony (autobusy se do bus pruhu nedostaly). Je to zamyšlení nad bus pruhy a nad řešením, které existuje v Americe (v Evropě je značka nová a nepoužívaná - "kosočtverec" omezující oprávnění k jízdě v pruhu pouze auta naplněná min. 3 pasažéry a IZS).

"Středočeši" by do provozu mohli při sdružení jízdy a sdílení aut (námět pro ulici K Barrandovu, kde není linka PID).

Růžička: Výbor urguje hl. m. Prahu při zavedení opatření pro zamezení zneužívání tramvajového pásu řidiči v Radlické ulici (dopisem v roce 2021 požadováno na základě podnětu tehdejšího radního Duška). Do ulice K Barrandovu lze umístit vodorovné značení s textovým zněním (navrhnout lze cokoliv, pokud se s tím vlastníci komunikace ztotožní). Problémem je vymahatelnost (aby to "někdo na něčem neshodil"). S tímto "experimentem" by musel souhlasit magistrát.

Městská část Praha 5
17. zasedání Výboru dopravního
konané dne 18.09.2024
Neschváleno

8. bod programu

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

Zvýšení počtu zásobovacích míst na Smíchově

Výbor dopravní

I. Doporučuje

1. v rámci reformy ZPS (zóny placeného stání) na Smíchově prověřit optimalizaci míst pro zásobování za účelem zvýšení bezpečnosti a zlepšení dopravní obslužnosti.

Poměr hlasování: 4/0/2 – VYDO nepřijal návrh usnesení

Diskuse:

Navrátil: Hodně lidí na sociálních sítích se rozčiluje, že na chodnících, přechodech a cyklopruzích parkují dodávky (sám jsem před 15 lety jezdil dodávkou). Míst pro zásobování je reálně málo, špatně se do nich zajíždí, jsou daleko od sebe a obsazená. Patrná je tato situace na Smíchově a na Malé Straně. Je zde množství pohybů a řada provozoven. S ohledem na změnu ZPS lze vytvořit větší prostor pro zásobování. Nejde v tuto chvíli o řešení konkrétního místa, jde o redukci negativních vlivů týkajících se zásobování (nebezpečných situací). Modelově by mohla mít každá druhá křižovatka 4 rychloobrátková místa pro zásobování (s tím souvisí problém vymáhání).

Kostohryz: Pokud by se měly podněty uplatnit ve změnách ZPS (již v návrhu pana Horského), tak je vhodná příležitost. Snažíme se o cykloobousměrky a zónu 30. Primární záležitostí je "nerespektovanost". Ve Štefánikově ulici je zásobovacích míst dost, jsou obsazené během dne, policie nekoná. Ve spoustě bočních ulic na Smíchově máme vjezdy do domů (lze využít pro rychlou "vykládku"). Pan Cach ve svém návrhu uvažoval se stáním ve dvou řadách tam, kde je podélné stání (pouze pro dodávku, řidiči si vzájemně vyhoví). Doplnit by se mohly zásobovací boxy tam, kde se prokáže, že chybí.

Paněnka: Myslím, že jich je dost. Pokud dodávky stojí na chodníku, měly by být instalovány zábrany (již odsouhlaseno). Nemyslím si, že by se měla ubírat parkovací místa ve prospěch zásobování. Rolí zásobovačů je, aby zastavili, zásobili, vyložili/naložili, odjeli, ale aby nestáli na místech déle (často to využívají a nestojí zde ¼ hod., ale zaparkují zde). Pokud se mluví o bočních uličkách tak dodávky potřebují zaparkovat u "krámu" ("vyhodit" a odjet).

Kostohryz: Je k tomu nějaká analýza? Prověřoval se nějakým průzkumem fungování, stav a počet zásobovacích míst?

Paněnka: Z mého pohledu to tak vidím (nic zkoumáno nebylo). A pokud jich bude víc (míst), tak to bude na úkor čeho?

Navrátil: Doporučil bych zastavit se ve Vítězné ulici, jaká je zde zásobovací situace (je to "výživné"). Chápu nepříjemnosti spojené s odebráním místa pro rezidenty ("něco za něco"). Ne všude je to potřeba, reálně jde o opatření výhodné pro občany (jde o slušné nastavení pravidel, jde o nadměrnou toleranci k "přestupkovému jednání").

Kostohryz: Když už se to "kreslí", tak je prověření míst pro zásobování správným krokem (dle mého odhadu jde o jednotky míst). Otázkou je, zda by se ubíralo/přidávalo? Od pana Horského bychom mohli obdržet návrh.

Paněnka: Na parkovací Komisi se řešilo právě zásobování. Byly zde návrhy aplikací (čas zastavení, doba trvání zásobování). Výsledky z toho žádné nejsou, místa nejsou dobře využívána. Za mne jde o nastavení celoměstského systému – jde o střídání vozidel na vyhrazených místech. Možná, že se o tom uvažoval při změně ZPS (nevím, v jaké je to fázi).

Kostohryz: Tzv. ideální svět, pokud by to efektivně fungovalo. Na Praze 1 se podařilo zprovoznit elektronickou kontrolu (zjišťovali jsme fungování). Byl to Evropský projekt v pilotním režimu (minulé funkční volební období). Je zde umístěný senzor a kamerový systém (vizí je zasílání pokut za asistence robota). Je to správná cesta, ale dlouhodobý projekt (nic podobného na Praze 5 dosud není).

Navrátil: Na Praze 1 se to dělalo za pana radního Bureše. Hrazeno z fondů EU (20 mil. Kč). Výhodou je, že vidíte řidiče, kteří překračují daný limit (např. dnes na Národní 37 min, resp. 100 min.). Nedochází k vymáhání pravidel (shodné s místy na Praze 5).

Rybičková: Na Praze 7 se podařilo nainstalovat značky s "kotoučem" (Policie má možnost kontrolovat dodržování). Inspirace pro Prahu 5. Tento typ dopravy se poslední době enormně zvýšil. Počet vyhrazených míst byl dosud dostatečný, v poslední době se ovšem potřeba míst zvyšuje (3-4 "dovážkové služby" na rohu Pízeňské ulice).

Růžička: Zabývejme se tím, aby nám stávající místa fungovala (jestliže nefungují nyní, nebudou fungovat ani v rozšířeném počtu).

Kostohryz: Policie si musí stanovit, co je pro ně nejefektivnější.

Panenka: Policisté mají celý Anděl pod kamerami (stojí zde osobní auta, značení je s "kotoučema"). V centrále je vybavená místnost (přečtou vám, kolik je hodin z ruky).

Navrátil: Dá se to dělat pocitově a dá se to dělat systémově. 1) značky s kotoučema, 2) sledovat respektovanost 3) vyhodnotit využívání a umístění určitého počtu vyhrazeným míst. (Např. tam, kde je 10 provozoven a 500 rezidentů, lze vyhradit na stanovenou plochu určitý počet parkovacích míst – parametricky). Jde o to najít klíč, pro který se dá počet určit.

Růžička: Logistika se dá rozprostřít v čase. My bychom měli určit pravidla (nepostupovat pouze na základě požadavků skupiny uživatelů).

Navrátil: Nárůst je opravdu velký, nyní se zásobuje i třikrát denně. Je to i bezpečnostní problém.

Klusoň: Bude toto prověřeno v rámci studie MČ?

Kostohryz: Pan Horský by v rámci změn ZPS Smíchov prověřil tento typ parkování jako dílčí úkol. Vytipoval by např. oblasti, kde je úprava vhodná (jako konzultace). Auta couvají do křižovatky, na přechody, stojí na chodnících (téma bezpečnosti).

Panenka: Řekněme, že se vytvoří několik vyhrazených míst. Přestanou jezdit auta a na chodníky, couvat do křižovatky, na přechody? Změní se reálně situace ve prospěch bezpečnosti? (Nevěřím tomu). Musí zde existovat vymahatelnost (musí přijít policista a sankcionovat). Následuje výmluva (nízký počet policistů). Usnesení situaci neřeší.

Růžička: Nejsem toho názoru, že by se musela místa pro parkování doplňovat. Řekněme optimalizovat. Jsou místa, kde budou navíc. Dochází k proměnám území a některé provozovny zde již nefungují (po covidu). Cílem by mělo být zlepšení dopravní obslužnosti.

Klusoň: Body Výboru s námi nejsou předem konzultovány. Nejsem v zásadě proti, ke zlepšení nejspíš nedojde.

Kostohryz: Nejspíš jste z principu proti návrhům koalice.

Městská část Praha 5
17. zasedání Výboru dopravního
konané dne 18.09.2024
Neschváleno

9. bod programu

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

Průjezd ulicí V Stráni, Košíře

Výbor dopravní

I. Doporučuje

1. zachovat stávající podobu dopravního značení s ohledem na pohyb pěších v okolí tenisového areálu.

Poměr hlasování: 4/0/2 – VYDO nepřijal návrh usnesení

Diskuse:

Kostohryz: Jde o podnět místních občanů jednoho bloku v lokalitě Cibulka týkající se podoby výjezdu z ulice V Stráni. Nyní (oproti dřívějšímu stavu) se vyjíždí závlekem do ulice K Cibulkám (dle schématu). Účelem změny bylo navýšení parkovacích míst rezidentů. Místní nový stav nerespektují a vyjíždí přes zákaz. V návrhu je doplnění značky s předností protijedoucích vozidel a zrušení příkázaného směru. Muselo by dojít k projekčnímu prověření (rozhledy a křivky).

Panenka: Změna nebyla bezdůvodná. Pohybuje se zde hodně lidí (děti) a i když je tu zóna 30, tak zde dochází k rychlému průjezdu vozidel (i MHD). Auta jsou nucena přibrzdit a mají lepší rozhled. Zmíněné parkování je zde s hodinami (vybírá se). Současná podoba je v pořádku.

Klusoň: Stávající značení je zcela v pořádku splňující účel. Parkují zde u kraje vozovky auta. Nejsem přesvědčený, že by obousměrný provoz situaci zlepšil. Navrhovatel se domnívá, že by se pro parkující stav zlepšil (s tím nesouhlasím).

Panenka: Hřiště pronajímáme. Změna parkování by nebyla ve prospěch nájemníka (nebyl by to vhodný signál).

Kostohryz: Nechci komentovat nájemní vztah, rozumím argumentaci ohledně využívání prostranství, kdy se jezdí, jak se nemá. Argument ohledně bezpečnosti dětí a pěších je něco, na co já slyším (silný názor ve prospěch bezpečnosti). Auta závlek "nebolí".

Panenka: Výbor doporučuje zachovat stávající podobu?

Kostohryz: S ohledem na pohyb pěších v okolí tenisového areálu.

Začátek zasedání:

16:00

Konec zasedání:

18:00

Ověřovatel:

Svatopluk Bartoň

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

Zapsala:

Bc. Eva Stoklasová, tajemnice