

Městská část Praha 5

Zápis

z 6. zasedání Komise dopravní dne 21.10.2025

Přítomni: Ing. Jan Panenka, Ing. Petr Malík, Ing. Jan Bergler, Ing. Savina Finardi, Ph.D., JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D., Ing. Milan Kryl, Radek Vokřál

Omluveni: Michal Baštecký, Pavel Chramosta

Hosté: Milan Vrkoč, Ivan Růžička

Program:

č.	Bod jednání	Rozhodnutí	číslo usnesení
1.	Volba ověřovatele zápisu z 6. zasedání KODO ze dne 21.10.2025	Schváleno	KODO/6/32/2025
2.	Schválení programu 6. zasedání KODO ze dne 21.10.2025	Schváleno	KODO/6/33/2025
3.	Zápis z 5. zasedání KODO ze dne 16.09.2025	Schváleno	KODO/6/34/2025
4.	Prezentace Ropid – vedení linek PID přes Dvorecký most	Schváleno	KODO/6/35/2025
5.	Návrh na umístění měřičů rychlosti	Schváleno	KODO/6/36/2025

Městská část Praha 5
6. zasedání Komise dopravní
konané dne 21.10.2025
Číslo usnesení: KODO/6/32/2025

1. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Volba ověřovatele zápisu z 6. zasedání KODO ze dne 21.10.2025

Komise dopravní

I. Volí

1. Ing. Savinu Finardi, Ph.D. ověřovatelkou zápisu z 6. zasedání KODO ze dne 21.10.2025.

Poměr hlasování: 7/0/0

Městská část Praha 5
6. zasedání Komise dopravní
konané dne 21.10.2025
Číslo usnesení: KODO/6/33/2025

2. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Schválení programu 6. zasedání KODO ze dne 21.10.2025

Komise dopravní

I. Schvaluje

1. program 6. zasedání KODO ze dne 21.10.2025.

Poměr hlasování: 7/0/0

Městská část Praha 5
6. zasedání Komise dopravní
konané dne 21.10.2025
Číslo usnesení: KODO/6/34/2025

3. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Zápis z 5. zasedání KODO ze dne 16.09.2025

Komise dopravní

I. Schvaluje

1. zápis z 5. zasedání KODO ze dne 16.09.2025.

Poměr hlasování: 7/0/0

Městská část Praha 5
6. zasedání Komise dopravní
konané dne 21.10.2025
Číslo usnesení: KODO/6/35/2025

4. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Prezentace Ropid – vedení linek PID přes Dvorecký most

Komise dopravní

I. Bere na vědomí

1. prezentaci Ropid týkající se vedení linek PID přes Dvorecký most.

Poměr hlasování: 7/0/0

Diskuse:

V rámci diskuse pan náměstek ředitele pro městskou dopravu a marketing ROPID, Ing. Martin Šubrt, představil změny linkového vedení, ze kterých je vybráno pro Prahu 5:

Dvorecký most a změny v dopravě na území Prahy 5

Městská část Praha 5 je první, která má možnost seznámit se s návrhem nového linkového vedení po otevření Dvoreckého mostu. Most propojí Smíchov a Podolí a vytvoří nové významné dopravní spojení mezi oběma břehy Vltavy.

Dvorecký most bude mít zásadní dopad na tramvajovou dopravu v oblasti Smíchova, Radlic a Barrandova. Stane se součástí budoucí jižní tramvajové tangenty, která má v delším horizontu vést z oblasti Dejvic přes Anděl, Smíchov, Dvorecký most, Budějovickou a dále přes Eden a Vinohradskou nemocnici až k Želivského.

Nové propojení přes Dvorecký most

Po otevření mostu dojde k několika klíčovým úpravám tramvajových linek, které přímo zasáhnou území Prahy 5:

- Tramvajová linka 20, která nyní jezdí z Malostranské přes Újezd, Anděl a Barrandov, bude prodloužena přes Dvorecký most do oblasti Braník a Dvorců a dále až ke Smíchovskému nádraží. Tím vznikne nové přímé spojení Malostranská – Anděl – Barrandov – Dvorecký most – Braník, které umožní cestujícím překonat Vltavu bez přestupu a nabídne propojení levého a pravého břehu města.

- Tramvajová linka 21 bude nově zavedena jako páteřní spojení mezi Slivencem, Barrandovem, Smíchovem, Dvoreckým mostem a centrem města. Pojede tedy ze Slivence přes Barrandov, Lihovar, Dvorecký most, Podolí, Palackého náměstí, Karlovo náměstí až na I. P. Pavlova. Tato linka nahradí část dosavadní linky 2 a zároveň vytvoří nové přímé spojení mezi jižní částí Prahy 5 a centrem města. Po dobu rekonstrukce trati u Muzea pojede linka 21 navíc po Francouzské ulici, čímž dočasně nahradí linku 13.

Tímto propojením vznikne několik nových dopravních vazeb – nejen mezi Smíchovem a Braníkem, ale i napříč Prahou 5, například z Barrandova přes Radlice a Na Knížecí na Karlovo náměstí.

V pracovní dny budou na lince 21 nasazeny třicetimetrové soupravy, o víkendech zatím patnáctimetrové, dokud se nevyhodnotí reálné vytížení.

Úpravy linek na Barrandově, v Radlicích a Na Knížecí

Tím, že se linka 20 odkloní na Modřany, bude nutné posílit tramvajový provoz na Barrandově. Dosavadní silný svazek linek 12 + 20 mezi Lihovarem a Malou Stranou nahradí nově svazek 12 + 15, přičemž linka 15 bude nově prodloužena z centra až na Barrandov. Linka 20 zůstane součástí svazku, ale její část cestujících bude pokračovat dál přes Dvorecký most.

Tím se zajistí dostatečná kapacita mezi Barrandovem a Malou Stranou, kde bývá vysoká poptávka, zejména ve špičkách.

Současně bude zrušena linka 24, která dnes vede z Barrandova přes Barrandovský most směrem na I. P. Pavlova. Protože nově bude přímé spojení z Barrandova přes Dvorecký most na Karlovo náměstí a do centra zajišťovat linka 21, linka 24 už nebude nutná. Uvolněné vozy budou využity pro posílení provozu v Radlicích.

Radlická oblast totiž prochází významnými rekonstrukcemi (ulice Za ženskými domovy a Radlická). Během stavebních prací bude oblast dočasně obsluhována jedinou tramvajovou linkou, která většinu času bude končit buď na Smíchovském nádraží, nebo po dokončení smyčky na Na Knížecí. Po ukončení prací zde bude možné opět zavést dvě linky, z nichž druhá zajistí přímé spojení Radlic s centrem města.

Změna se dotkne také linky 7, která byla přesunuta z Barrandova do oblasti Radlic. Tím se zde nahradí její původní funkce a nabídne nové přímé spojení směrem k I. P. Pavlova a Národní třídě. Páteční linka 9 zůstane zachována a pojede i nadále v intervalu 10–16 minut.

Autobusové změny na území Prahy 5

Změny v autobusové dopravě se týkají především propojení se Smíchovským nádražím a Dvoreckým mostem. Linky, které dosud využívaly Barrandovský most, budou nově vedeny po trase přes Dvorecký most, čímž vznikne přímé a rychlé spojení obou břehů.

- Linky 196 a 197, které dosud jezdily z oblasti U Staré pošty a Přístaviště přes Barrandovský most, budou nově vedeny po Podolském nábřeží do zastávky Dvorce, kde navážou na tramvajovou síť. Na Dvorcích se připojí ke společnému autobusovému svazku linek 118 a 124, které budou jezdit přes Dvorecký most až na Smíchovské nádraží.

Na konci Dvoreckého mostu vznikne společná přestupní zastávka pro tramvaje i autobusy. Z ní bude možné po schodišti sejít přímo k zastávce Přístaviště (Lihovar), což zajistí pohodlný přestup mezi jednotlivými druhy dopravy. Tramvajové linky 21 a 22 zde budou zastavovat přímo u nového přestupního bodu. Linka 22 zde bude mít dvojí zastavení – u mostu pro přestup na autobusy, a ještě dále ve směru na Braník.

Aby byla kapacita zastávek dostatečná, budou autobusové zastávky vedeny mimo tramvajové koleje – ve směru na Budějovickou bude zastávka umístěna před tramvajovou, a ve směru do Braníka vedle ní.

Současně bude druhá zastávka „Dvorce“ (směr na Budějovickou) přejmenována na „Dvorecké náměstí“, aby bylo nové přestupní místo jednoznačně rozpoznatelné. Očekává se, že řada cestujících začne využívat právě přestup na Dvorcích, který částečně nahradí dosavadní přestup v zastávce Přístaviště.

Další souvislosti a přínosy pro Prahu 5:

Otevření Dvoreckého mostu přinese pro Prahu 5 významné dopravní zlepšení:

- přímé tramvajové spojení Barrandova, Hlubočep, Smíchova a centra města,
- zrychlené spojení autobusů z pravého břehu (Budějovická, Podolí) na Smíchov,
- lepší přestupní vazby v uzlu Dvorce / Lihovar,
- a výrazné odlehčení Barrandovskému mostu, který se stane méně závislým na autobusové dopravě.

V následujících letech se očekává i dokončení rekonstrukce Radlické a smyčky Na Knížecí, které umožní ještě lepší organizaci tramvajových linek a posílení dopravní obsluhy Radlic.

Dvorecký most – první kapitola publikace ROPID

Šubrt – ROPID:

Publikace bude vydána v nákladu kolem pětiset výtisků, určených zejména pro infocentra a další místa. První kapitolou je projekt Dvoreckého mostu, včetně všech map, které jste viděli. Na konci publikace je znázorněn cílový stav, ke kterému bychom se rádi dostali – tedy aby byly všechny tramvajové tratě a mosty opravené. Je ale třeba říct, že ještě dlouho bude probíhat rekonstrukce Nádražní ulice, podle toho, jak dopadne oprava stropní desky a nosníků u Smíchovského nádraží. Dále víme, že se bude rekonstruovat Dlouhá třída, Sajfertova, Ječná a do výhledu patří i Korunní. Doufejme, že se toho dočkáme a vše bude hotovo.

Další obrázek je spíše informativní – pro příznivce projektu tramvaje na Václavském náměstí. Zobrazuje cílový stav, kam by měly čtyři nové linky směřovat. Z Prahy 5 půjde o linku 14 z Radlické a linku ze Strahova, dále linku z Vršovic a silné spojení z Náměstí Republiky přes Těšnov, Mírák až na Spořilov. Chceme tím veřejnosti ukázat, že koleje na Václavském náměstí nevznikají jen kvůli přepravě mezi středem náměstí a metrem, ale hlavně kvůli novým dopravním propojením centra s okolními čtvrtěmi – například se Žižkovem a Vinohrady.

Dopady na centrum a dostupnost

Šubrt – ROPID:

Další obrázek ilustruje, jak se díky tramvajím změní dostupnost centra. Dnes se z prostoru kolem sochy svatého Václava dostanete během deseti minut jen do omezeného okruhu, po zavedení tramvají se oblast dostupnosti výrazně zvětší. Pokud se navíc zakážou elektrické koloběžky, bude tramvaj rychlejší a pohodlnější alternativa. Centrum se stane kompaktnějším, lépe propojeným a možná i příjemnějším pro bydlení i práci. Poslední obrázek ukazuje i připravované změny noční dopravy na Praze 5. Nově vznikne linka 90 z Radlické, zrychlí se linka 904, která nebude zastavovat na všech zastávkách. Linka 90 vytvoří rychlé spojení z Anděla přes Myslíkovu a Lazarskou, využije novou trať na Václavském náměstí a pokračuje přes Vinohrady až na Prosek. Touto úpravou chceme posílit i noční spojení ze Staroměstské pomocí nové linky 98. Linka 99 bude jezdit po stejné trase jako denní devítka a jako jediná bude mít patnáctiminutový interval v obou směrech. Na Andělu tak přibude linka 90 a současné linky 98 a 99 se sloučí do jedné – 99.

Diskuse ke Dvoreckému mostu a kapacitě linek

Kryl – člen komise: Byl jste už na místě Dvoreckého mostu?

Odpověď – ROPID: Ještě ne, ale ptejte se.

Kryl – člen komise: Byly informace o Dvoreckém mostu už zveřejněny, nebo jsou stále neveřejné?

Odpověď – ROPID: Za nás jsou zveřejnitelné, pan náměstek Hřib by je ale ještě rád osobně prezentoval. Pro interní diskuse je materiál k dispozici.

Publikace bude vydána kolem 10. listopadu a bude mít asi čtyřicet stran. Každá městská část dostane mapy a grafiku v různých formátech pro web i sociální sítě. Následně proběhne tisková konference vedení města.

Kryl – člen komise: Jak to bude s přístupem na most a se zastávkami? Budou bezbariérové?

Odpověď – ROPID: Ano, zastávky budou společné pro tramvaje i elektrobusy, přístup bude bezbariérový. Uvažuje se i o výtahu nebo podchodu.

Kryl – člen komise: Z Barrandova dnes jezdí čtyři linky přes Smíchovské nádraží. Jedna pojede přes Dvorecký most – nesníží se tím kapacita spojení?

Odpověď – ROPID: Varianta byla pečlivě spočítána. Linka 21 pojede k metru B na Palackého náměstí, takže nabídne alternativní přestup. Zůstanou tři linky z Barrandova, ale přibude linka 20 ke Smíchovskému nádraží. Do budoucna se počítá s vloženou linkou nebo s posílením podle poptávky. Pokud vznikne trať v Jeremenkově, bude Barrandov mít i přímé spojení na Budějovickou.

Rekonstrukce Radlické, Knížecí a metropolitní plán

Kryl – člen komise: Kdy se budou měnit koleje u Knížecí a jaký je termín pro Radlickou?

Odpověď – **Růžička**: Přípravné práce už běží, samotná rekonstrukce Radlické by měla začít příští rok. Doufáme, že se podaří navázat i na Knížecí, protože uzavírka obou úseků současně by byla velmi problematická. O Knížecí zatím nejsou konkrétní informace, realistický termín je rok 2026, optimisticky konec 2027.

Kostohryz – člen komise: Jaké nové tratě obsahuje metropolitní plán?

Odpověď – ROPID: Naším úkolem je plánovat provoz na existující infrastrukturu. Metropolitní plán obsahuje rezervy pro několik tratí, ale realizace je omezená kapacitou projektantů a investic. Prodloužení za Řeporyjskou je zatím vzdálenější výhled. Nedostatek projektantů je aktuálně největší překážkou.

Dotace, linky a závěrečné poznámky

Šubrt – ROPID: Při hodnocení projektů se vždy musí doložit úspora autobusové dopravy, aby vyšla ekonomická návratnost. U Dvoreckého mostu se počítá s dotací kolem 800 milionů korun. Vyhodnocení udržitelnosti proběhne až koncem roku 2026. Pokud by se ukázalo, že pokračování linky 191 odporuje podmínkám dotace, musela by být zkrácena. Do té doby půjde o politické rozhodnutí.

Malík – člen komise: Jaký je nejkratší interval autobusů 118 a 124?

Odpověď – ROPID: V současnosti jsou tyto linky posílené na dvojnásobek až trojnásobek původní kapacity, interval může být i dvě minuty.

Malík – člen komise: Proč zůstává linka 21 a kolik bude páteřních linek?

Odpověď – ROPID: I linky, které nejsou označené jako páteřní, mají páteřní funkci. Rozhodnutí o zachování čísla 21 bylo politické, vyšlo z požadavku sekretariátu náměstka Hřiba. Původně měla být přečíslována na 14, ale museli jsme respektovat zadání.

Růžička – člen komise: Jak bude řešena přestupní vazba na Andělu a ve Zborovské ze směru Smíchovského nádraží na I.P.Pavlova při zvýšení poptávky ze Smíchov City a Lihovaru?

Odpověď – ROPID: Po rekonstrukci bude Smíchovské nádraží přístupnější, vazbu do centra zajistí zejména linka metra a poté tramvajová linka 5. Po otevření autobusového spojení z Budějovické se zatížení linek 4, 10 a 16 rozloží. Pokud by poptávka rostla, bude nutné přidat posilové spoje, ale do centra se už další linky nevejdou.

Závěr – **Panenka** – předsedající: Děkuji všem za pozornost a za dotazy. Jsem rád, že prezentace zaujala a že projekt Dvoreckého mostu dává smysl i z pohledu Prahy 5.

Městská část Praha 5
6. zasedání Komise dopravní
konané dne 21.10.2025
Číslo usnesení: KODO/6/36/2025

5. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Návrh na umístění měřičů rychlosti

Komise dopravní

I. Doporučuje

1. zažádat o instalaci 10 měřičů rychlosti v těchto lokalitách:

- Plzeňská – Poštovka, Kotlářka (6),
- Klikatá/Karlštejnská (11),
- Lumiérů (2),
- Lerausova (3),
- Pražského/Slivenecká/Hlubočepská (16),
- Butovická (7),
- Voskovcova (14),
- Pražského (12),
- Radlická (21),
- K Vodojemu (13)

s tím, že preferuje měřiče se záznamovým zařízením ke sběru dat.

II. Požaduje

1. od MHMP instalovat úsekové měření rychlosti v ulicích:

- Na Hřebenkách (úsek Švédská – Turistická),
- Hořejší nábřeží od ulice Vltavská k mostu Palackého.

Poměr hlasování: 6/0/0

(Ing. Jan Bergler není přítomen při hlasování)

Diskuse:

Panenka: Máme návrh na umístění měřičů rychlosti. Požádal jsem vás, abyste případně doplnili vlastní návrhy.

Připravili jsme několik podkladů a můžeme je postupně projít podle jednotlivých lokalit.

Ředitel magistrátního Odboru dopravy pan Libor Šíma zmínil, že má možnost umístit určité množství měřičů rychlosti.

Není jasné, zda půjde o informativní zařízení nebo měřiče s registrací přestupků, ani kolik jich bude k dispozici.

Navrhuji proto stanovit priority, například deset míst, a návrhy dále projednat na příštím jednání. K dispozici je webová mapa s vyznačenými pozicemi.

První návrh se týká ulice **Butovické** – zde by měřič mohl být vhodný.

Naopak **Radlická**, kde je již úsekové měření, by další měřič nepotřebovala.

Dále mám v seznamu pozici č. 16 – **Pražského** ulice.

Kostohryz: K pozici č. 7 – nešlo o můj návrh, ale v mapě se objevila lokalita u jinonických sportovišť. Je tam sice značená třicítka, ale většinou se nedodrжуje.

Panenka: Budeme postupně komentovat každý navržený bod. Poté doplníme i návrhy, které jsme původně nezařadili, ale ukáže se, že jsou důležité.

Vokřál: Navrhuji umístit měřič i v protisměru, protože Butovická ulice je obousměrná.

Panenka: Umístění se bude muset přizpůsobit stožárům veřejného osvětlení.

Panenka: Některé lokality se zpomalovacími prahy jsme vyřadili. Dalším návrhem je ulice K Vodojemu v lokalitě Malvazinky. Platí zde třicítka, ale podle pozorování se často nedodrжуje. Ukazatel je umístěn v protisměru.

Malík: Tímto úsekem často projíždím autobusem a mám dojem, že se zde nejezdí rychle.

Panenka: Dalšími lokalitami jsou Plzeňská – Poštovka – Kotlářka. Tyto úseky máme označené jako prioritu 1. Myslím, že na části Plzeňské je již úsekové měření.

Finardi: Ano, mám za to, že tam úsekové měření je.

Malík: Doprava je tam pomalá, v některých úsecích se tvoří kolony.

Panenka: Další lokalitou je Pekařská ulice – jsou zde příčné prahy. K přechodu v této oblasti už vznikla studie. Vlastník pozemku souhlasí se schůzkou o možnosti umístění přechodu. S panem Růžičkou jsme místo navštívili, přechod je zatím vyznačen zkušebně. Jedná se o to, zda bychom mohli mít značku i na jejich pozemku.

Kostohryz: K Pekařské ulici – jsou zde příčné prahy, takže si nejsem jistý, zda se tam skutečně jezdí rychle.

Vokřál: Souhlasím, Pekařskou dříve nešlo projet rychle.

Malík: Také mám dojem, že tamní prahy jsou poměrně výrazné.

Panenka: Lidé si na tuto ulici stěžovali.

Kostohryz: Stížnosti se týkaly hlavně neudržovaných a nevyznačených přechodů pro chodce.

Panenka: Bylo by vhodné propojit řešení přechodů s možností umístit měřič rychlosti v paralelní ulici.

Malík: Navrhují zvážit krátkodobé mobilní měření rychlosti, které by ukázalo, jak se tam skutečně jezdí.

Panenka: Doplnil bych, že Praha 10 si pořídila laserový radar. Když jsem o tom mluvil s tamním radním, zmínil, že by nám zařízení mohli zapůjčit k vyzkoušení, případně s vlastní obsluhou. Zjistím do příště podmínky.

Další lokalitou je Lerausova ulice v oblasti Za Pomezím, odkud máme více stížností od obyvatel, že se zde jezdí příliš rychle. Navrhují proto zařadit tuto lokalitu s prioritou 1.

Stejně tak ulice Lumiérů – i zde přišly podněty od občanů, dokonce bylo zasláno i video, které potvrzuje rychlou jízdu. Navrhují také prioritu 1.

Kryl: Téma ulice Lumiérů se otevřelo poté, co pan Studnička poslal video s rychlou jízdou. Navštívil jsem ho osobně a probírali jsme možné umístění měřiče – například za obrubníkem nebo za cityblokem. Honza Flegl navrhoval alternativní místo o něco dál u přechodu. Pan Studnička také navrhl, že by bylo možné zrušit značení hlavní silnice a zavést přednost zprava, což by přirozeně zpomalilo provoz. O vhodnosti tohoto řešení by se měl vyjádřit pan Růžička. Zároveň upozorňuji, že samotné informativní měření rychlosti (např. zobrazení „jedete 55 km/h“) na řidiče často nemá dostatečný efekt. Řidiči tam často neberou zónu 30 vážně. Značka zóny je asi o kilometr, níž a po cestě jsou tři křižovatky, po nichž si mnozí myslí, že omezení už neplatí. Když pak vidí na měřiči rychlost 55 km/h, považují to za „v pohodě“, protože si myslí, že platí padesátka. Bylo by proto vhodné, aby bylo omezení rychlosti zřetelnější – například namalovat na vozovku symbol „30“, což by spolu s měřičem mohlo mít lepší účinek.

Růžička: K návrhu na zavedení předností zprava lze připravit podkladový materiál. Je ale třeba vzít v úvahu, že v dané oblasti jezdí autobusy Pražské integrované dopravy, které se snažíme preferovat. Proto se komunikace, po nichž vedou linky PID, obvykle nezařazují mezi přednosti zprava. Výjimku tvoří jen některé úseky, například v části Barrandova směrem k Holyni.

Kryl: Na sídlišti jste však ty přednosti zprava zrušili a nahradili značkami, že?

Růžička: Ano, zrušili jsme je, ale ne v místech, kde jezdí autobusy. Výjimkou je pouze linka 104, která tudy projíždí v krátkých intervalech.

Kryl: Přemýšlel jsem o tom podobně.

Panenka: Jak to promítnout do usnesení? Měli bychom na Barrandově zvýraznit dopravní značení k omezení rychlosti, nebo to nechat zpracovat projektantem?

Růžička: V současnosti máme rozpracované zvýraznění předností zprava v ulicích K Vodojemu a Na Hřebenkách. Podobná opatření je možné rozšířit i podle námětů členů dopravní komise MČ Praha 5. Musíme počítat s tím, že se blíží zimní období, takže vyznačení předností bude možné až později – je na to čas.

Kryl: Obávám se, že TSK to nyní neprovede, protože v lokalitě je vydané stavební povolení na rekonstrukci celé ulice, která se už několik let odkládá. Přesto by se toto dílčí opatření mohlo realizovat samostatně mimo rekonstrukci.

Panenka: Chodník by se měl dělat v rámci programu BESIP.

Růžička: Nebál bych se ani vymalování třicítky na vozovku – takové značení se běžně provádí i samostatně, protože zvyšuje bezpečnost.

Kryl: Souhlasím, je to drobná úprava, která by stála jen pár korun. Ještě je potřeba rozhodnout, zda měřič umístit u pozice č. 2 nebo č. 24 – doporučuji vybrat jen jednu z nich. První možnost je u přechodu, kde by zařízení mohlo být na levé straně na sloupu veřejného osvětlení.

Panenka: Další je Voskovcova ulice, pozice č. 14. Tudy chodí děti do školy.

Vokřál: Nepřipadá mi, že by se tu jezdilo zásadně rychle. Na křižovatce jsou zpomalovací prahy.

Panenka: Občas ale chodí stížnosti nebo volají lidé, že se tam někdo rozjede rychle právě ve chvíli, kdy jdou děti. Záleží také na tom, kolik měřičů nakonec dostaneme – pokud jich bude víc, můžeme uvažovat i o této lokalitě.

Vokřál: Já bych měřič v této fázi nedával, jako prioritu vidím spíš úpravu keřů.

Panenka: Další je pozice č. 21 – Radlická ulice. Situace je podobná jako na Plzeňské. Často se tam stojí auta, ale je tam i zastávka MHD, takže není jasné, zda tam měřič umístit, případně na kterou stranu.

Malík: Mimo dopravní špičku tam ale dochází k výraznému překračování rychlosti, protože jde o rovný úsek, kde někteří jezdí opravdu rychle.

Panenka: Další je Klikatá – Karlštejnská ulice, u nového přechodu pro chodce. Umístění měřiče by zde bylo ze spodní části, protože jde o protisměrnou lampu. Mám ale za to, že se tady nejede víc než padesát, takže by se zde pravděpodobně nic nenaměřilo. Navrhují označit tuto lokalitu jako prioritu „jedna minus“.

Malík: Souhlasím, když tudy jedu autobusem, není to úsek, kde by se jezdilo rychle, zvláště do kopce.

Kostohryz: Také si myslím, že se tam víc než 50 km/h nejede. Navíc jsme část úseku označili třicítkou, i když ta se možná nedodrhuje.

Malík: Kvůli třicítce bych to ještě chápal, ale kvůli padesátce mi to připadá zbytečné.

Panenka: Dobře, tedy měřič zespoda a prioritá „jedna mínus“.

A teď bych se chtěl vrátit k Plzeňské v oblasti Poštovka – Pod Kotlářkou, což je pozice č. 6. Je tam zónová třicítka?

Růžička: Ne, zóna tam není, takže tam můžeme uvažovat o úsekovém měření.

Kostohryz: Pane vedoucí, mohu se zeptat k Radlické? Tam je přece zřízené úsekové měření. Funguje skutečně? Slyšel jsem, že není v provozu.

Růžička:

Nepřesné informace o úsekovém měření rychlosti máme. Tato měření byla financována z dotace, která neumožňovala okamžité výnosy z pokut. Musím si ověřit aktuální stav.

Panenka: Podle našich zjištění jsou nastaveny trochu vyšší limity – pokuta se uděluje až při překročení 66 km/h. Do příštího jednání to můžeme upřesnit.

Kostohryz: Ve Jinonicích je veřejné tajemství, že měření nefunguje.

Vokrál: Stejně zařízení bude i na Barrandově ke Smíchovu, ale tam měření také nefunguje vždy spolehlivě.

Panenka: Pokud měření nefunguje, je třeba zajistit, aby bylo funkční.

Vokrál: Ve směru do centra některé měřiče neměří, v opačném směru ano.

Panenka: V Itálii jsou měřiče často přesně neviditelné, člověk neví, kde se nachází. Také to můžeme vyzkoušet u nás. Další lokalitou je Hořejší nábřeží, kde je již úsekové měření – navrhuji prioritu 5.

Malík: Měření zde může být zbytečné, protože doprava je často zastavena ve špičce.

Kostohryz: Oblast Vltavské a Hořejšího nábřeží je problematická – ve špičce to stojí, mimo špičku se jezdí rychle.

Panenka: Pokud souhlasíte, můžeme tuto lokalitu zahrnout, ale nevím, kolik zařízení nám bude k dispozici.

Malík: Ve většině případů 50 km/h tam nikdo nedosáhne, měření by tedy mělo pouze kontrolní charakter.

Kostohryz: To samé platí pro Vltavskou při zelené – úsekové měření funguje.

Panenka: Úsekové měření umožňuje udělování pokut.

Malík: V některých úsecích není žádná lampa, jen převěsy.

Panenka: Dobře, vezmu tyto materiály a zajdu na Magistrát za panem vedoucím Šimou.

Růžička: Tyto komunikace nespádají pod Odbor dopravy MČ Praha 5, ale pod Odbor pozemních komunikací a drah magistrátu. Rozhodnutí o umístění měřičů bude tedy na magistrátu. Například na Hořejším nábřeží by se měření nabízelo u průsečné křižovatky u hotelu Admirál, kde je pěší vazba.

Kostohryz: V této lokalitě by měřiče mohly spíš motivovat řidiče k rekordní jízdě než snížit rychlost.

Panenka: Získání měřičů, které skutečně měří a vydávají pokuty, je složité. Původně jsme zařízení pořídili z dotací a umístili na několik míst, ale předání na TSK trvalo několik let a vyžadovalo technickou kontrolu.

Panenka: Pak tu je lokalita v ulici Pražského.

Panenka: Naskové – lokalita 10.

Malík: Jezdí se zde 30, anebo 50? Na to ta komunikace není.

Kostohryz: Jezdí se zde rychle.

Panenka: Dávám prioritu 1.

Panenka: Werichova/Tréglova – lokalita 20.

Kryl: Vjíždějí zde auta, chodci zde nechodí. Chybí zde chodník.

Vokrál: Řešily jsme zde přednosti zprava. Kvůli autobusu se ponechal současný stav.

Panenka:

Kryl: Kvůli rozšiřující se zástavbě je zde větší provoz, než býval.

Kostohryz: Umístění v Lerausově ulici mi přijde bizarní. Není zde intenzita dopravy.

Panenka: Přebíhá se zde, místo je nepřehledné a auta jedou rychle.

Panenka: Já vám řeknu, co se vybralo. Je to Butovická, Pražského, Slivenecká, Hrubočepská, Lerausova, Lumiérů, Voskocova (na sídlišti)

Malík: Nemá cenu vybírat 10 lokalit, nejdříve musíme vyjednat celkový požadavek.

Panenka: Podíváme se na ulici K Vodojemu – lokalita 13

Růžička: Jde o zónu 30. Byl zde zřízený přechod pro chodce směrem do parčíku, je zde potenciál pro umístění měřiče.

Malík: Přijde mi, že zde řidiči více než třicet do kopce nejede.

Panenka: Dáme prioritu 1-. Proberu se seznam umístění s říditelem na magistrátě

Růžička: V podstatě k nám na Odbor dochází připomínky týkající se lokality Hřebenek. Lidé se asi vzpomínají na minulou dobu, kdy tam byly ještě závody do vrchu. Ustoupili jsme od toho právě z toho titulu, že v podstatě si zde řidiči zkoušeli, kolik zde jsou schopni jet.

Finardi: Já tam právě bydlím a můžu teda potvrdit, že se tam opravdu jezdí hodně rychle (100 km/h v noci je vlastně málo). Kdyby zde bylo umístěné zařízení na měření, tak by to skutečně vedlo k tomu, že by tam jezdili ještě dosti rychleji.

Růžička: Jsme stejného názoru, opustili jsme od toho.

Malík: My bychom měli teda to mířit k tomu, aby zde bylo umístěno zařízení udělující pokuty.

Finardi: Ideálně. Já jsem osobně několikrát volala na městskou policii i na státní policii. Dojeli tam, stáli na té zastávce (nahore – Nad Palatou). Zabavili i několik řidičských průkazů. Pokračuje to samozřejmě, ale s menší intenzitou. Mám pocit, že se často volá na policii a má to efekt. Stále je ten provoz nebezpečný, protože je dole „Slepecký ústav“, chodí tam děti, chodí se zde na procházky na Petřín. Určila bych to jako prioritu.

Malík: Tady do mě přijde, že na obdobných místech se dává úsekové měření. Takto se můžou pokuty vybrat. Zde by se mělo jezdit dle pravidel.

Vokřál: Tak bych tázal, jestli jsme si neměli určit lokality, kam by se dali měřiče „s pokutami“ (rozlišit lokality s/bez pokut, musíme to dle tohoto parametru plánovat).

Panenka: S pokutami má Praha pouze úsekové měření. Jestli tedy oslovit TSK a magistrát k instalaci úsekového měření, o tom pochybuji. Spíše oslovit Policii ČR. Původně jsem usiloval o instalaci zpomalovacích semaforů (Scheinherr a Hřib byli proti).

Kostohryz: Mám pocit, že ty informativní měřiče mohou působit motivačně – podobně jako na Smíchově u Vltavské, kde se večer často jezdí rychle. Zajímalo by mě, zda z těchto měřičů můžeme získávat i data. To by mohlo být užitečné při jednání s hlavním městem o zavedení úsekového měření, pokud by se potvrdilo, že se tam opravdu překračuje rychlost. Zároveň by veřejné zobrazení rychlosti mohlo pomoci i lidem samotným – viděli by, jak často se tam jezdí příliš rychle, a mohli by pak sami vyvíjet tlak na řešení, třeba voláním policie nebo žádostí o opatření.

Panenka: Navrhoval bych oslovit policii, zda by neuvažovala o zavedení úsekového měření. Některé typy těchto zařízení umí zároveň zaznamenávat statistiky dopravy a rychlosti. Tak to zjistím

Kostohryz: Tak to bych rovnou poprosil dát do usnesení, že preferujeme v některých místech zařízení, co sbírají ta data. Já to taky neznám, ale pokud mám možnost vědět, určitě bych ta data chtěl znát nějaké podrobnosti, statistiky apod.

Malík: Tak přesně by z toho vypadlo, že tam máme tisíce aut a z toho 600 překračuje rychlostní limit apod.

Začátek zasedání:

16:00

Konec zasedání:

18:00

Zapsala: Bc. Eva Stoklasová

Ověřovatelka: Ing. Savina Finardi, Ph.D.

Ing. Jan Panenka

předseda Komise dopravní