

Městská část Praha 5

Zápis

z 7. zasedání Komise dopravní dne 25.11.2025

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

Omluveni: ---

Hosté: Ivan Růžička

Program:

č.	Bod jednání	Rozhodnutí	číslo usnesení
1.	Volba ověřovatele zápisu z 7. zasedání KODO ze dne 25.11.2025	Schváleno	KODO/7/38/2025
2.	Schválení programu 7. zasedání KODO ze dne 25.11.2025	Schváleno	KODO/7/39/2025
3.	Zápis z 6. zasedání KODO ze dne 21.10.2025	Schváleno	KODO/7/40/2025
4.	Termín zasedání KODO prosinec 2025	Schváleno	KODO/7/41/2025
5.	Zlepšení podmínek v křižovatce Radlická x K Vodojemu	Schváleno	KODO/7/42/2025
6.	Zóna 30 v ulicích Barvitiova, Na Neklance, Kloudova, Nyklíčková	Schváleno	KODO/7/43/2025
7.	Přechod v ulici Řeporyjská	Schváleno	KODO/7/44/2025
8.	Různé	Bere na vědomí	

Městská část Praha 5
7. zasedání Komise dopravní
konané dne 25.11.2025
Číslo usnesení: KODO/7/38/2025

1. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Volba ověřovatele zápisu z 7. zasedání KODO ze dne 25.11.2025

Komise dopravní

I. Volí

1. Michala Bašteckého ověřovatelem zápisu z 7. zasedání KODO ze dne 25.11.2025.

Poměr hlasování: 8/0/0

(JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D. není přítomen při hlasování)

Městská část Praha 5
7. zasedání Komise dopravní
konané dne 25.11.2025
Číslo usnesení: KODO/7/39/2025

2. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Schválení programu 7. zasedání KODO ze dne 25.11.2025

Komise dopravní

I. Schvaluje

1. program 7. zasedání KODO ze dne 25.11.2025.

Poměr hlasování: 9/0/0

Městská část Praha 5
7. zasedání Komise dopravní
konané dne 25.11.2025
Číslo usnesení: KODO/7/40/2025

3. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Zápis z 6. zasedání KODO ze dne 21.10.2025

Komise dopravní

I. Schvaluje

1. zápis z 6. zasedání KODO ze dne 21.10.2025.

Poměr hlasování: 8/0/1

Městská část Praha 5
7. zasedání Komise dopravní
konané dne 25.11.2025
Číslo usnesení: KODO/7/41/2025

4. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Termín zasedání KODO prosinec 2025

Komise dopravní

I. Schvaluje

1. termín zasedání KODO RMČ Praha 5 v prosinci 2025, tj. 18.12.2025 od 15:00 hod v zasedací místnosti Zastupitelstva č. 603 v 6. patře budovy Štefánikova 13, Praha 5.

Poměr hlasování: 9/0/0

Městská část Praha 5
7. zasedání Komise dopravní
konané dne 25.11.2025
Číslo usnesení: KODO/7/42/2025

5. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Zlepšení podmínek v křižovatce Radlická x K Vodojemu

Komise dopravní

I. Žádá

1. Odbor dopravy MHMP o posouzení možnosti a účelnosti zřízení SSZ v ulicích Radlická x K Vodojemu x Na Laurové.

Poměr hlasování: 7/0/2

Diskuse:

Panenka: Jde o křižovatku Radlická – K Vodojemu. Předběžně jsem to projednával s ředitelem Šímou z magistrátního odboru dopravy. Navrhuji, abychom přijali usnesení, kterým požádáme magistrát o prověření možnosti zřízení světelně řízené křižovatky. Máme příslib, že to z jejich strany prověří. Usnesení poté pošleme magistrátu jako podklad.

Kostohryz: Děkuji, že jste to zařadili. Tuto křižovatku jsem chtěl otevřít, protože se řešila již dříve a občané nás opakovaně kontaktovali kvůli dopadům provozu. Nedařilo se nám to posunout dál. Ideální řešení by podle mě byly semaforey. Lidé také zmiňují, že výhledu brání popelnice.

Panenka: Teď je tam navíc rozkopané místo.

Růžička: Havárie už byla ukončena 14. listopadu.

Malík: Nemohlo by se prověřit dodržování pravidel a počet přestupků souvisejících se stáním v křižovatce?

K těm popelnicím – podle toho, co jsem viděl, jde o tříděný odpad. Jsou tam v okolí nějaká stanoviště? Všiml jsem si i popelnice před jedním krámkem a nafotil jsem si to.

Růžička: Separovaný odpad je umístěný na protější straně, v podstatě v křižovatce Na Laurové – Radlická. Vždy je umístěn tak, aby byl mimo rozhledový trojúhelník. To stanoviště stojí zde. Další je ještě o kus dál v trase komunikace. Dříve bývalo v jiném místě, ale tam je nyní nová stavba. V dané křižovatce nyní žádná separace není, je tam jen běžné parkování, které občas občané využijí k dočasnému umístění kontejneru.

Kryl: Nepomohlo by prověřit možnost vytvoření připojovacího pruhu pro vozidla, která tam najíždějí?

Růžička: Jen doplním, že současný stav je dočasný, protože se bude měnit celé uspořádání Radlické v souvislosti s objektem, který jste schválili. My jsme s navrženou podobou nesouhlasili, ale magistrátní odbor dopravy ji povolil. Výjezd z garáží bude v tomto místě. Dojde tam k úpravám, detaily teď z hlavy neřeknu – u některých řešení, s nimiž nesouhlasím, raději zapomínám.

Panenka: Dobře, můžeme tedy formulovat usnesení?

Baštecký: Jsem trochu skeptický ohledně světelné signalizace. Radlická je už nyní velmi zatížená a další semafor by provozu nepomohl. Nikdy jsem osobně neměl problém tam projet. Nevím, jestli situaci zhoršuje stavba nového domu, ale doporučil bych znovu zvážit, zda semafor skutečně pomůže. Magistrát by měl posoudit i negativa, aby se neomezil provoz ještě víc.

Panenka: Pozor, my teď neříkáme, že tam bude světelná křižovatka. Navrhujeme pouze to, že požádáme magistrát, aby posoudil a prověřil, zda by tam světelná signalizace měla být, nebo ne.

V Radlické ulici se stejně stojí v kolonách. Pokud by semafor zastavil auta před křižovatkou a umožnil tím lepší výjezd z ulice K Vodojemu, nemuselo by to provozu uškodit. Nechme to prověřit a uvidíme. Myslím, že Radlickou už nic dalšího významně „nezaseká“.

Pokud nejsou připomínky: bereme na vědomí, že žádáme magistrát – odbor dopravy – o prověření možnosti zřízení světelného signalizačního zařízení. Pokud je potřeba uvést odpovědnou osobu, můžete tam napsat mě.

Růžička: Bylo by dobré do usnesení doplnit, že žádáme o posouzení účelnosti zřízení světelné signalizace. To je podstatné.

Panenka: Ano, tedy: žádáme o prověření možnosti a účelnosti.

Kostohryz: Napadlo mě, zda bychom do usnesení neměli dát ještě nějaké rychlé dílčí opatření – třeba k těm popelnicím. Nejsem si jistý, komu by se to zadalo, nebo jestli to řešit obecně.

Panenska: Nevím, zda tam popelnice ještě jsou. Tady na fotce vidíme, že po odstranění ohrady a omezení už tam možná nejsou. Mohu se tam podívat osobně, případně to může zkontrolovat pan Růžička.

Růžička: Kontrolu samozřejmě zajistím. Ale je důležité říct, že pokud tam nebude popelnice, bude tam parkovací místo – a tedy vozidlo. Výhled může omezit i to.

Kryl: Právě. Když tam bude stát větší auto, bude to stejný problém. To bychom museli zrušit parkování.

Kostohryz: To je pravda. Jestli tam stane dodávka, dopadne to podobně jako s popelnicí.

Panenska: Zřízení parkování bych tam výhledově nedoporučoval.

Městská část Praha 5
7. zasedání Komise dopravní
konané dne 25.11.2025
Číslo usnesení: KODO/7/43/2025

6. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Zóna 30 v ulicích Barvitiova, Na Neklance, Kloudova, Nyklíčková

Komise dopravní

I. Požaduje

1. zpracovat projekt, kde bude zdůrazněn zákaz parkování v ulici Barvitiova.

II. Žádá

1. Městskou policii o důslednější kontrolu dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích (parkování) v této oblasti.

Poměr hlasování: 8/1/0

Diskuse:

Panenka: Dalším bodem je návrh na zavedení zóny 30 v ulicích Barvitiova, Na Neklance, Kloudova a Nyklíčková. Jde o podnět občanů, kteří si stěžují, že zde auta jezdí rychle, chybí přechod a řidiči parkují mimo vyznačená stání – často přímo v jízdním pruhu. Tyto stížnosti jsou oprávněné. Policie zde několikrát zasáhla, udělila pokuty, ale situace se po čase opakuje.

Zavedení třicítka sice není samospásné (vím, že to působí trochu alibisticky), ale může to alespoň částečně pomoci. Současně je zde ještě podnět týkající se dolní části – ulice Kačírkova. Tam je požadavek prověřit zorganizování parkování tak, aby nebylo tak snadné parkovat přímo v jízdním pruhu. Teď ale řešíme horní část. Pro tuto oblast by se vyznačila zónová třicítka.

Kryl: Jestli tomu rozumím, jde o oblast, která není průjezdná. Jezdí tam převážně ti, kdo tam bydlí, případně návštěvy. Pak různé dodávky. Kdo tam tedy jezdí rychle?

Baštecký: Upřímně – kdybych jel bílou dodávkou, také by mě to lákalo jet rychle. Je tam nová, rovná silnice.

Panenka: A stojí tam auta, která tam stát nemají.

Kryl: To je ale věc pro policii. Navíc je kousek odsud pěší zóna, kde je rychlost omezena na 20 km/h.

Kostohryz: Bylo to velké téma v naší místní sousedské skupině a sešlo se tam opravdu hodně podnětů. Za zásadní považují, aby se změny řešily v celé Waltrovce koordinovaně. Ne tak, že teď uděláme zónu 30 v této části a později zvláště Kačírkovu. Obyvatelé se obávají, že když se „vyčistí“ tato oblast, auta se přesunou právě do Kačírkovy. Mezi obyvateli také rezonoval návrh zavést obytnou zónu na začátku Barvitiovy, při vjezdu z Peroutkovy. To by zjednodušilo značení a pro městskou policii by byla snazší kontrola. V obytné zóně totiž platí pravidlo, že parkovat lze jen tam, kde je to výslovně povoleno.

Chramosta: Bydlím nahore na Malvazinkách, kde je třicítka v celé oblasti. Většina řidičů po sto metrech neví, jaká je zde vlastně povolená rychlost.

Bergler: Je to otravné. Bydlím v této části také. Nejdu proti sousedům, nechci jezdit rychle, ale třicítka mě omezuje. Navíc si nemyslím, že by tam městská policie stála a čekala na řidiče. Z mého pohledu je to kontraproduktivní.

Růžička: Stání mimo jasně vyznačená místa je v celé této oblasti již dnes zakázané. Opatření, která tam jsou zavedena, však nejsou příliš účinná. Podle předpisů musí vedle zaparkovaného vozidla zůstat volná průjezdná šířka dvou jízdních pruhů – tedy 2 × 3 metry. Vozovka v této části má šířku 6 metrů, takže zde není prostor pro legální podélné stání, pokud to není výslovně vyznačeno. To vychází i z projektové dokumentace.

Stání je možné pouze „na bocích“, kde jsou jednoznačně vymezené chodníky a parkovací boxy. Ulice Bohumila Šimůnka je od Nyklíčkovy již nyní obytnou zónou. Obytná zóna je částečně zavedena také v Kloudově ulici – tam je sdílený prostor s vyznačenými parkovacími místy. V této části platí zákaz stání mimo vyznačené prostory.

Pokud se nyní zavede zóna 30 bez doprovodných fyzických opatření, situace bude prakticky stejná jako dnes – jediný rozdíl bude v tom, že zde bude formálně povoleno jet maximálně 30 km/h. Aby měla třicítka reálný dopad, je nutné doplnit opatření, která řidiče upozorní a přimějí skutečně zpomalit – například změny povrchu, zvýšené plochy nebo optické prvky.

Růžička: Pokud by se přidala pouze další dopravní značka („plech“), odbor dopravy s tím nebude souhlasit.

V celé této oblasti je už dnes zakázáno stání mimo jednoznačně vyznačená místa. Opatření, která zde jsou, ale

nemají dostatečný účinek. Vedle zaparkovaného vozidla musí zůstat průjezdná šířka dvou jízdních pruhů po 3 metrech. Vozovka má 6 metrů, takže zde není prostor pro legální stání, vychází to přímo z projektu. Stát lze pouze v místech, kde jsou „boční“ parkovací boxy či vymezené chodníky. Ulice Bohumila Šimůnka je už dnes obytnou zónou. Částečně je obytná zóna také v Kloudově ulici, kde je sdílený prostor s vyznačenými místy pro stání. Zde platí zákaz stání vozidel mimo tato místa. Pokud bychom jen přidali zónu 30 bez dalších fyzických opatření, situace se prakticky nezmění – rozdíl bude pouze v tom, že zde bude možné jet maximálně 30 km/h. Je nutné doplnit prvky, které řidiče skutečně upozorní na omezení rychlosti.

Kostohryz: V těchto uličkách není hlavní problém rychlost. Lidem vadí především podoba Barvitiovy – tedy nelegální parkování. V návrzích se objevuje snaha vytvořit „šikanu“ z parkování nebo ideálně auta z lokality úplně odstranit.

Panenka: Jak je ale odstranit, když tam podle předpisů stát nemají?

Chramosta: Musela by to řešit policie. Teď většinou reaguje jen na udání. Projede okolo a neřeší to. V okolí nejsou zóny placeného stání, takže oblast nikoho příliš nezajímá. Do Barvitiovy by pomohly zvýšené prahy, které sníží rychlost.

Růžička: V Kačírkově ulici bychom se měli bavit pouze o rychlosti. Nepovolené stání je tam už nyní vyřešeno – je tam plná čára v ose vozovky, a aby to bylo legální, musely by tam zůstat 3 metry průjezdného profilu. Stání je zde tedy jasný přestupek. Přerušovaná čára je pouze v místě určeném pro otáčení. Nemá zde být duplicitní dopravní značení. Je to slepá ulice a výklad zákona je jasný.

Panenka: Parkování napravo je soukromé. Vlevo se tolik nestojí. Kačírkovu budeme řešit příště, dnes se soustředíme na Barvitiovu. Někteří občané se domnívají, že zde bude vyhlášena ZPS, ale jde o procesně náročný postup.

Kostohryz: V obou ulicích je problém stejný: nelegální parkování. To lze omezit jen kontrolou policie. Komise může maximálně apelovat na policii. Doporučuji probrat to s panem Horským.

Panenka: Jednáme i na magistrátu, ale není na to jednotný pohled. Pokud se má nelegální stání řešit, musí se více odtahovat a dávat více botiček. Pokuta 700 korun řidiče nezajímá. Odtah je pro ně větší komplikace a trest.

Automatická vozidla („autíčka“) mohou monitorovat i mimo ZPS a udělovat pokuty – systém se spouští.

Vokřál: Řeší se ty pokuty automaticky?

Chramosta: Pokuta přijde zhruba za dva měsíce.

Růžička: Zóna 30 pro celou oblast nedává smysl. Museli bychom se vypořádat s obytnými zónami a pěší zónou uvnitř území. Vznikl by přebytek dopravních značek – začátky a konce zón by se navzájem křížily. Doporučuji omezit návrh na části, kde dochází ke skutečnému překračování rychlosti, tedy na kritická místa.

Kostohryz: Vadí vám tedy stavebně-technické řešení ulic, které není jednotné pro celou oblast?

Růžička: Ano. Je to podobné jako v Hlubočepské ulici. Obytná zóna má stejné funkční prvky, jen maximální rychlost je nižší. Zóna 20 je prakticky totožná s obytnou zónou. Šířkové parametry v této části Waltrovky umožňují stejné řešení.

Otázka je, zda je lokalita připravena na zónu 20.

Kostohryz: Problém je spíše v parkování, ne v rychlosti.

Panenka: Podnět upozornil na nebezpečné přecházení do školy mezi řadou zaparkovaných aut, která tam stát nemají. Děti nemají rozhled. Chtějí zde přechod. Pokud zde bude zóna 30, přechod zde být nemůže. Důležité je tedy odstranit auta, která překážejí.

Vokřál: Komise stále řeší podobné podněty. Nemáme ale kompetence postihovat nelegální stání. Můžeme pouze předat podnět dál a vyzvat odpovědné instituce, aby zjednaly nápravu.

Panenka: To je pravda. O tom jsme jednali na setkání všech městských částí s radním pro dopravu, primátorem a městskou policií. Každý na to má trochu jiný pohled. Městská policie i pan ředitel Kléma říkají, že nemají dostatečné možnosti ani personál. Botičky a další opatření jsou finančně náročná a údajně se jim nevyplácejí. My si ale myslíme, že pokud by se postupovalo důsledně – odtahy a pokuty – mohlo by to fungovat. Je to problém. Čeká se na spuštění monitorovacích vozů TSK („autíček“), která by měla začít fungovat, aby policie měla jasné podklady pro zásah. Máme dvě možnosti: buď tam zřídit přechod (při 50 km/h by to bylo možné), nebo nechat 30 km/h, kde přechod být nemusí. Hlavní je vyparkovat auta na hlavní ulici.

Růžička: Ještě doplním, že můžeme zvážit lokální žluté čáry v křižovatkách – zákaz zastavení, který by chodce navedl na vhodná místa k přecházení. Ale tím se nezbavíme hlavního problému: neoprávněného parkování. Žlutá čára by alespoň pomohla vymezit koridor, kterým by se chodci bezpečně pohybovali. V tuto chvíli mě nenapadá jiné rychlé opatření.

Panenka: Máš na mysli dát žlutou čáru ke křižovatce, aby tam auta nestála?

Růžička: Ano – zákaz zastavení.

Panenka: Ale on už tam zákaz zastavení fakticky je.

Růžička: Víím. Ale žlutá čára to může vizuálně podpořit a zvýšit respekt řidičů.

Panenka: Je to dané profilem vozovky. Je to dublované opatření. Můžeme doplnit třeba vodorovné značení nebo výstrahu na komunikaci – například „Pozor, děti“.

Chramosta: Já si myslím, že nejlépe respektované opatření je legálně vyznačený přechod.

Panenka: To už je ale stavební záležitost. Pokud půjde vše hladce, realizace může trvat tři čtvrtě roku.

Růžička: Na přechody existuje závazná norma s minimálními intenzitami pěších a aut. Tady se na tu normu nedostaneme. Museli bychom mít zvláštní zřetel, například kvůli blízké školce – to je jediná možná výjimka.

Kostohryz: Nejspíš bude nejlepší kombinace opatření – žlutá čára po celé délce Barvitiovy, i když víme, že jde o duplicitní řešení. Někteří řidiči si neuvědomují, že musí nechat 3 + 3 metry. A kvůli té školce bych zkusil doplnit přechod směrem do parku. Je to nejpoužívanější trasa dětí.

Panenka: Takže v Barvitiově ulici můžeme dát žlutou čáru?

Vokřál: Souhlasil bych. Hodně řidičů vůbec neví, že tam stát nesmí, protože neznají pravidlo o průjezdné šířce.

Panenka: Když to odsouhlasíme, pan Růžička bude proti...

Růžička: Nebudu proti. Jen upozorňuji, že když si takto sami „projektujeme“, musíme počítat s tím, že to dopadne jako v Kačírkově – tam je plná čára, ale parkuje se stejně.

Chramosta: To je otázka vymahatelnosti pravidel, nic jiného.

Růžička: Takže si domluvíte zásady, které má projektant zohlednit, a podle toho se projekt zpracuje.

Panenka: Ano, zpracovali bychom projekt, který by zahrnoval žluté čáry a zvýrazněný zákaz stání.

Chramosta: A ještě bych přidal výzvu směrem k policii. I když víme, že to často nemá velký efekt, je to jedna z mála věcí, které komise může udělat.

Vokřál: S tím souhlasím. To můžeme udělat vždy.

Panenka: Rozumím. Ale pan Kryl a pan Kostohryz potvrdí, že policie byla opakovaně vyzývána. I když na Andělu udělili tisíce pokut, auta tam stojí pořád.

Kostohryz: Z hlediska strategie doporučuji výzvu policii přidat. Když si budou občané stěžovat, můžete říct, že komise usnesení přijala a policii vyzvala – ale policie nekoná.

Kostohryz: Sice to úplně nesouvisí s předchozím tématem, ale místní obyvatelé zmiňují, že by pomohlo vytvořit více parkovacích míst v Klikaté ulici. Odlehčilo by to Barvitiově a celé této části Waltrovky, kde parkování není vyřešeno.

Panenka: To už je trochu dál od našeho dnešního bodu. Myslíte úsek Klikaté mezi hasičárnou a kruhovým objezdem.

Díky práci pana Růžičky se tam vybudoval chodník na druhé straně ulice. Původně jsme chtěli komunikaci rozšířit, aby zde vznikla legální parkovací místa. Současné parkování na vnitřním oblouku není ideální a do budoucna by se zde mělo udělat nové uspořádání. Myslím, že se to řeší tak, aby se auta přeparkovala na vhodnější místa.

Růžička: Ano, řeší se to tzv. výměnou gardu. Chodník, který je dnes široký na pravé straně, bude zúžen a vzniknou zde parkovací stání. Chodník na levé straně (na vnitřním oblouku), který je nyní nový, se zruší. Komunikace se posune směrem k novému zúženému chodníku a na té straně, kde už je chodník hotový, vznikne parkování na vnějším oblouku. Jde o součást stavebního projektu TSK. Stavebník zatím realizoval jen chodník, ale kompletní řešení se má dokončit následně.

Panenka: Klikatou (její horní část) jsme nechali projektovat už před pěti lety. Projekt byl hotový a věřili jsme, že se podle něj bude postupovat. Parkování je tam navrženo až směrem ke Karlštejské ulici.

Městská část Praha 5
7. zasedání Komise dopravní
konané dne 25.11.2025
Číslo usnesení: KODO/7/44/2025

7. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Přechod v ulici Řeporyjská

Komise dopravní

I. Požaduje

1. zpracovat projekt křižovatky a přechodu pro chodce v ulici Řeporyjská x Na Vidouli.

Poměr hlasování: 9/0/0

Diskuse:

Panenka: Musím říct, že se zde sešlo více podnětů. Nejprve přišel podnět od paní, která požadovala zřízení přechodu za křižovatkou U Jinonického zámečku. Následně jsem obdržel totožný podnět od pana Bartoně a pana Vokřála. Kromě dalších problémů v této lokalitě se zde řeší právě tento přechod. Směřem dál po komunikaci, v místě současné výstavby, je prostor rozkopaný. Kdo sleduje zápisy z rady, ví, že se tam projednává výpůjčka pozemku – vznikne zde nové parkoviště P+R u Radlické radiály.

Do doby realizace P+R bude pozemek dočasně využit jako zařízení staveniště, aby zde stavební technika parkovala a neblokovala okolí.

Když se vrátíme zpět ke křižovatce, je zde chodník zcela ohrazený a v místě se staví dům. Přechod, který zde v minulosti byl, bychom nechali znovu zpracovat projektově panem Syrovým. Připravil by projekt a následně by se rozhodlo o realizaci přechodu.

Kostohryz: Tento záměr podporuji. Jakýkoliv přechod v této oblasti je přínosný. Zároveň bych se chtěl zeptat pana Růžičky na stav chodníků v souvislosti s probíhajícími stavbami. Jsou ve špatném stavu, úzké, zatímco vozovka je zbytečně široká. Nezvažovalo se jejich rozšíření? Nebyl v rámci staveb uložen investorům nějaký úkol tyto chodníky upravit?

Růžička: Nepamatuji si, že by tam byl projekt na rozšíření chodníků. Máte pravdu, že by se k tomu dalo dojít, ale nepředpokládám, že by to bylo součástí zadání ani u projektu Jinonického zámečku, ani u domu na křižovatce Řeporyjské a Tichnovy ulice.

Panenka:

Nedovedu si ale představit, že by tam zůstal současný stav. To, co tam dnes je, už není chodník – jsou to spíše betonové panely. Předpokládáme, že pokud se tam staví nový dům, dojde i k úpravě chodníku.

Růžička: Doufejme, že ano. Pokud má Technická správa komunikací prostor dostatečně zmapovaný, mělo by se to tam promítnout. Je logické, že investor při stavbě objektu doplní i chodník.

Panenka: Pokud se používá těžká technika, měl by stavebník uvést veřejný prostor do pořádku.

Růžička: Navíc tam nejsou ani založené obruby.

Vokřál: Uvažovali jsme, zda by přechod nemohl být zvýšený.

Panenka: To necháme na projektu, podle konkrétních podmínek. Teď neumím říct, zda je tam zvýšený přechod vhodný.

Růžička: Zvýšený přechod má sice pozitivní vliv na snížení rychlosti, ale musíme řešit i odvodnění komunikace. Tím se celý záměr posouvá do složitější roviny.

Kostohryz: Chcete tím říct, že je to časově i finančně náročnější?

Panenka: Ano. Navíc je potřeba říct, že do doby, než bude vybudováno P+R parkoviště, bude pozemek sloužit jako zázemí stavby. Nákladní auta dnes často stojí na chodníku a činí ho neprůchozím. Právě proto se tento postup volí.

Kostohryz: Takže by se přechod v první fázi řešil nestavebně, pouze dopravním značením?

Má smysl dát do usnesení podnět na zvýšený bezbariérový přechod? Na Karlštejnské ulici se to osvědčilo.

Panenka: Otázka, zda se to osvědčilo. Zaznamenali jsme stížnosti hasičů – při zásazích jim zvýšené přechody vadily. Zároveň ale musím říct, že jsem v zahraničí viděl řadu jiných řešení: zpomalovací prvky umístěné před přechodem, nikoli přímo na něm. Přechod sám není zvýšený, ale doprava je zpomalena předem. Tyto prvky jsou často levnější než plnohodnotné zvýšené přechody.

Kostohryz: Pokud jde o hasiče, to mě překvapuje. Zpomalovací opatření by zde ale být mohla. Pokud jim vadí zvýšené přechody v Karlštejské, měly by jim vadit i polštářové zpomalovací prahy v Peroutkově. Zkušenost je ale taková, že si jich hasiči při zásahu prakticky nevšímají.

Panenska: S plně naloženým vozidlem to ale příjemné není.

Růžička: V Peroutkově ulici jsou skutečně polštářové zpomalovací prahy. Zde by se spíše uvažovalo o klasickém příčném zpomalovacím prahu.

Chramosta: To je poměrně zásadní rozdíl.

Kostohryz: V Peroutkově jsou ale také ty „polštáře“.

Růžička: Ano, stavební polštáře. Ty dopravu prakticky nezpomalují.

Vokřál: To jsou ty, které nevadí autobusům. Myslím, že se zase vracíme k jádru problému – bezpečnosti.

Opět jsme v situaci, kdy městská část supluje roli správce komunikace a policie, která má bezpečnost na starosti.

Městská část Praha 5
7. zasedání Komise dopravní
konané dne 25.11.2025
Bere na vědomí

8. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Různé

Diskuse:

Projednávaná témata:

- Stav a opravy propadlých kanalizačních poklopů v ulici **Radlická** a následné podněty na **zpomalovací opatření** po opravách.
- **Rychlost dopravy v Radlické ulici**, měření rychlosti a reakce obyvatel na změny povrchu komunikace.
- Problematické **blokování křižovatek a tramvajového pásu** (zejména u křižovatky Radlická × Přístavní / Křížová), včetně kolizí s IZS a tramvajovou dopravou.
- Návrhy na **vodorovné dopravní značení** (žluté šrafování, „žluté kříže“) pro zajištění průjezdnosti křižovatek.
- Diskuse o vhodnosti **zpomalovacích prvků** (polštáře, prahy) a jejich vlivu na plynulost dopravy, MHD a zásahová vozidla.
- **Rychlostní omezení v oblasti Mrázovky a Radlické radiály** (50 km/h vs. 70 km/h), jeho opodstatnění a návaznost na stavební práce.
- **Zóna 30 a nová zastávka Franty Kocourka** – přehlednost místa, dodržování rychlosti, potřeba doplnění značení a případných zklidňujících opatření.
- Opakované **požadavky občanů na zpomalovací prahy** v různých lokalitách (např. u školek) a potřeba **koncepčního řešení celé oblasti**, nikoli jednotlivých zásahů.
- Problémy s **parkováním v zúžených ulicích** (např. ulice U Mrázovky), kolize s autobusy a protichůdné požadavky obyvatel.
- Potřeba lepší **koordinace a přehledu plánovaných dopravních staveb TSK**, včetně informací o realizovaných a odložených akcích.
- Upozornění na budoucí **významné dopravní omezení** (rekonstrukce Strahovského tunelu) a nutnost včasných příprav.
- Informace k **měření rychlosti**, přístřeškům MHD a jejich kapacitním limitům na území hl. m. Prahy.

Začátek zasedání:

16:00

Konec zasedání:

17:30

Zapsala: Bc. Eva Stoklasová

Ověřovatel: Michal Baštecký

Ing. Jan Panenka
předseda Komise dopravní