

Městská část Praha 5

Zápis

z 1. zasedání Komise dopravní dne 22.01.2026

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

Omluveni: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D.

Hosté: Milan Vrkoč, Petr Štěpánek, Andrej Prno, Michal Andelek, Alena Rybičková, Radek Janoušek, Radka Šimková, Ivan Růžička

Program:

č.	Bod jednání	Rozhodnutí	číslo usnesení
1.	Volba ověřovatele zápisu z 1. zasedání KODO ze dne 22.01.2026	Schváleno	KODO/1/1/2026
2.	Schválení programu 1. zasedání KODO ze dne 22.01.2026	Schváleno	KODO/1/2/2026
3.	Zápis z 7. zasedání KODO ze dne 25.11.2025	Schváleno	KODO/1/3/2026
4.	Ulice Plzeňská	Schváleno	KODO/1/4/2026
5.	Plán oprav TSK 2026	Schváleno	KODO/1/5/2026
6.	Ulice Kačírkova	Schváleno	KODO/1/6/2026
7.	Zpráva o činnosti KODO za 2. pololetí roku 2025	Schváleno	KODO/1/7/2026
8.	Termín zasedání KODO na 1. pololetí roku 2026	Schváleno	KODO/1/8/2026

Městská část Praha 5
1. zasedání Komise dopravní
konané dne 22.01.2026
Číslo usnesení: KODO/1/1/2026

1. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Volba ověřovatele zápisu z 1. zasedání KODO ze dne 22.01.2026

Komise dopravní

I. Volí

1. Ing. Petra Malíka ověřovatelem zápisu z 1. zasedání KODO ze dne 22.01.2026.

Poměr hlasování: 7/0/0

(Ing. Milan Kryl není přítomen při hlasování)

Městská část Praha 5
1. zasedání Komise dopravní
konané dne 22.01.2026
Číslo usnesení: KODO/1/2/2026

2. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Schválení programu 1. zasedání KODO ze dne 22.01.2026

Komise dopravní

I. Schvaluje

1. program 1. zasedání KODO ze dne 22.01.2026.

Poměr hlasování: 7/0/0

(Ing. Milan Kryl není přítomen při hlasování)

Městská část Praha 5
1. zasedání Komise dopravní
konané dne 22.01.2026
Číslo usnesení: KODO/1/3/2026

3. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Zápis z 7. zasedání KODO ze dne 25.11.2025

Komise dopravní

I. Schvaluje

1. zápis z 7. zasedání KODO ze dne 25.11.2025.

Poměr hlasování: 7/0/0

(Ing. Milan Kryl není přítomen při hlasování)

Městská část Praha 5
1. zasedání Komise dopravní
konané dne 22.01.2026
Číslo usnesení: KODO/1/4/2026

4. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Ulice Plzeňská

Komise dopravní

I. Bere na vědomí

1. informace o plánovaných dopravně inženýrských opatřeních rekonstruované ulice Plzeňská.

Poměr hlasování: 8/0/0

Diskuse:

Panenka: Dostáváme se k rekonstrukci Plzeňské ulice, která je významnou a nevyhnutelnou akcí a bude probíhat až do konce prázdnin. Je třeba říci, že přípravě této rekonstrukce byla věnována značná pozornost. Probíhala jednání s Magistrátem hl. m. Prahy, s náměstkem pro dopravu, se zástupci Pražské plynárenské, TSK i dalšími dotčenými subjekty. Cílem bylo nastavit průběh oprav tak, aby dopady na obyvatele byly co nejpříjemnější.

Celkový plán oprav bude nyní představen. Oceňuji, že se panu starostovi podařilo vyjednat prodloužení průjezdnosti Plzeňské ulice téměř o dva měsíce. Rekonstrukci se sice nevyhneme, ale její dopady se podařilo zmírnit.

O představení konkrétního harmonogramu bych nyní požádal pana náměstka Richtra.

Ing. Josef Richtr (Technická správa komunikací hl. m. Prahy): Společně s Pražskou plynárenskou distribucí jsme pro vás připravili prezentaci, která shrnuje plánované práce a jejich koordinaci. Krátce se vrátím k loňskému roku – tehdy se nám ve spolupráci s plynárenskými a TSK podařilo realizovat opravy části Plzeňské ulice v krátkém čase a podle harmonogramu, bez zásadních komplikací.

To, co nyní vidíte na mapě, představuje širší přehled budoucích akcí na území Prahy 5. Opravený úsek byl pouze malou částí. Čeká nás celá Plzeňská ulice a následně také ulice Vrchlického. Komunikace jsou ve špatném technickém stavu, stejně jako podzemní infrastruktura – plynovody a vodovod. V ulici Vrchlického je navíc zatrubněný potok, jehož nosná konstrukce je dnes ve velmi špatném stavu.

Po dokončení loňské etapy jsme se ihned pustili do příprav letošních prací. Proběhla řada jednání a variantních řešení s cílem minimalizovat dopady na místní obyvatele i tranzitní dopravu. Ještě nedávno hrozilo, že omezení na Plzeňské ulici potrvá od února až do konce prázdnin. Po intenzivních jednáních se však podařilo dosáhnout kompromisu: zásadní omezení bude trvat čtyři měsíce namísto původně uvažovaných šesti.

Nyní bych požádal pana Andreje Prna z Pražské plynárenské, aby představil část týkající se plynárenských prací. Je třeba dodat, že koordinace probíhala nejen mezi plynárenskými, vodárenskými, TSK a Dopravním podnikem, ale i v širším území v návaznosti na další plánované akce.

Andrej Prno, MBC, MSc., MBA (Pražská plynárenská Distribuce, a.s.): Rád bych poděkoval kolegům z TSK, PVS i dalším partnerům, stejně jako městské části, za velmi intenzivní spolupráci. Loňská etapa rekonstrukce se podařila zvládnout organizačně i technicky velmi dobře, přestože se objevily dílčí komplikace, například v oblasti výjezdu z OC Nový Smíchov. Celý proces povolování však proběhl bez zásadních problémů.

V loňském roce jsme práce ukončili v ulici U Paliárky, odkud budeme v letošním roce plynule navazovat. Za předpokládaný termín zahájení prací považujeme 24. únor, který nyní finalizujeme. Zvažovány byly i varianty 22. a 23. února, ale pracujeme s datem 24. února. Začínat budeme v ulici U Paliárky. Práce budou rozděleny do čtyř etap a na konci srpna se dostaneme až do lokality ulice U Demartinky.

Kolegové z PVS zahájí práce již 17. února. Od tohoto data bude Plzeňská ulice uzavřena v úseku od ulice U Paliárky po Holečkovu ulici. Holečková by měla zůstat průjezdná; tuto variantu intenzivně řešíme s Dopravním podnikem tak, aby zde práce probíhaly bez výrazných dopravních omezení. Cílem je nekomplikovat napojení dopravy z Holečkovy ulice na Plzeňskou.

Za Pražskou plynárenskou předpokládáme dokončení našich prací nejpozději do 10. srpna. Následně budou pokračovat práce PVS a TSK, přičemž do konce realizace by měly být dokončeny všechny zásadní a nejvýznamnější zásahy. Plynárny se již této fáze účastnit nebudou, nicméně v příštím roce plánujeme na Plzeňské ulici další práce ve spolupráci s PVS.

Tyto navazující práce by již neměly znamenat zásadní dopravní omezení, protože se budou odehrávat v horní části Plzeňské ulice, kde jsou k dispozici dva jízdní pruhy. Omezení se tak bude týkat maximálně jednoho jízdního pruhu.

V období od 24. února do 17. května budou nastaveny dva pracovní režimy. V pracovní době stavby, předběžně od 7:00 do 17:00 (zejména v prvním měsíci s ohledem na zimní období), budou omezeny oba jízdní pruhy v dolní části Plzeňské ulice. Městská i individuální doprava bude v tomto čase vedena po tramvajovém tělese.

Mimo pracovní dobu bude jeden jízdní pruh opět zpřístupněn. Zábrany se přesunou k výkopu a vozidla budou moci využívat uvolněný pruh vedený po tramvajovém tělese.

Ano, počítáme s určitými komplikacemi, zejména v souvislosti se zastávkami MHD. Ty budou během prací objížďeny v jízdním pruhu. Plzeňská ulice zůstane průjezdná po dobu prvních dvou měsíců, následně – od 17. dubna – dojde k úplné uzavírci, a to až do konce prázdnin. Na další navazující práce poté naváže další řečník. Máte k tomu ještě něco, co byste chtěli doplnit?

Richtr: Myslím, že již zaznělo vše podstatné. Projekt rekonstrukce byl opakovaně a velmi detailně projednáván. Důvodem vedení dopravy po tramvajovém tělese jsou především bezpečnostní hlediska. Pod vozovkou se nachází nesoudržné podloží a při výkopech hrozí jeho vyvalení. Z tohoto pohledu je pro nás bezpečnost klíčová. Pokud má někdo dotazy, rád je zodpovím.

Panenka: Poprosil bych ještě zmínit Prachnerovu ulici, zejména zajištění průjezdu autobusu, který bude v náhradní trase obsluhovat území směrem k Jinonické ulici.

Tomáš (Technická správa komunikací hl. m. Prahy): Myslíte opatření, která by měla začít 3. února 2026?

Richtr: Termín se ještě doladuje. Důvodem je nutnost zahájení prací PVS v tomto úseku, zejména překopy a související úpravy v návaznosti na provoz autobusové linky 149. Tomu odpovídá i navrhované dopravní opatření. Vše bylo projednáno se silničním správním úřadem a omezení by mělo trvat přibližně čtyři týdny.

Panenka: Jsou k tomu nějaké dotazy? Ještě včera jsme ladili detaily, proto nebylo možné zaslat finální podobu DIO a přesné režimy. To, co se objevilo na některých webových stránkách, že se dnes bude řešit je něco jiného, není přesné. Předmětem je pouze oprava komunikace, její průjezdnost a objížděné trasy.

Vokřál: Bude se nějak řešit informování veřejnosti?

Richtr: Stejně jako loni připravujeme informační kampaň, kterou spustíme neprodleně. Včera jsme si potvrdili harmonogram i klíčové termíny. Počítáme s kombinací tištěných materiálů, rozhlasu, letáků a využitím dostupných komunikačních kanálů. Pokud máte návrhy na zlepšení, rádi je zapracujeme.

Panenka: Příští týden vychází časopis Pětka vydávaný městskou částí. Prosím o zaslání standardní tiskové informace, aby mohla být zveřejněna v tomto periodiku a distribuována občanům. Ideální by bylo, pokud by byla k dispozici co nejdříve.

Richtr: Pokusíme se připravit článek a včas jej zašleme.

Panenka: Platí, že čím širší a srozumitelnější bude informační kampaň, tím menší bude nejistota veřejnosti a tím menší bude i dopravní zatížení. Zároveň chci upozornit, že ulice Holečková bude v daném období vyčištěná a bez stavebních prací. Jako objížděné trasy budou využívány Jinonická a Peroutkova. Pouze krátký překop v Holečkově ulici je plánován týden po prázdninách v souvislosti s plynem a vodou. Jinak bude režim obdobný jako v loňském roce.

Tomáš: Objížděná trasa povede po ulici Vrchlického. Přes ulice Tomášкова a U Trojice bude možné se na Vrchlického ulici napojit a zpět se doprava vrátí přes Jinonickou, případně Prachnerovu ulici.

Richtr: Tento režim by měl platit do 17. dubna.

Rybičková: Ráda bych se zeptala k ulici Vrchlického, o které hovořil pan Richtr. Zmiňoval problematický stav potoka pod komunikací. Zajímá mě, jak je tato rekonstrukce koordinována s plánovanou rekonstrukcí Strahovského tunelu a zda se předpokládá, že Vrchlického ulice bude rekonstruována až následně.

Zároveň bych se chtěla zeptat na dlouhodobější koncepci. Před zhruba deseti lety vznikla rozsáhlá studie Motolského údolí, která řešila celé území včetně dopravy. Nyní se má Vrchlického ulice rekonstruovat v podstatě v původním technickém uspořádání ze 70. let, což mi přijde jako promarněná příležitost. Zvažuje se, že by se v rámci přípravy rekonstrukce ulice zklidnila nebo kvalitativně zlepšila podle této studie?

Richtr: Co se týká Strahovského tunelu, intenzivně připravujeme jeho rekonstrukci. V tuto chvíli vychází rámcový termín realizace kolem roku 2029. Do té doby potřebujeme mít všechny navazující komunikace v dobrém technickém stavu, aby mohly sloužit jako odlehčovací a objížděné trasy během uzavírek tunelu. To je hlavní důvod, proč spěcháme s rekonstrukcí Plzeňské a následně i Vrchlického ulice. Vrchlického musí být uvedena do provozuschopného stavu ještě před zahájením rekonstrukce Strahovského tunelu.

Ostatní otázky týkající se urbanistického řešení však již nespádají do kompetence TSK.

Panenka: Pokusím se na to reagovat. Na Praze 5 nás bohužel nečeká žádné „klidové“ období – stavební činnost zde bude probíhat víceméně kontinuálně až přibližně do roku 2031. Každoročně se budou realizovat významné dopravní stavby a uzavírky. Rekonstrukce Plzeňské bude pokračovat i v příštím roce, následovat budou Vrchlického, Musílkova, komunikace směrem na Cibulky a další.

Ulice Vrchlického je specifická právě zatrubněným potokem. Pokud jde o studii Motolského údolí, jednalo se především o urbanistický koncept, který se netýkal přímo technického řešení dopravy v tomto rozsahu. Nejsem si jistý, v jakém je tato studie dnes stavu ani zda je aktuálně využívána, případně zda byla schválena magistrátem – myslím, že k tomu došlo zhruba před čtyřmi lety, ale přesné informace nemám.

Rybičková: Studie Motolského údolí se dopravy týkala. Pracovala s více variantami řešení a vycházela ze stávajícího stavu jednosměrných ulic. Dlouhodobě se v ní počítalo s tím, že po dostavbě Radlické radiály by se Vrchlického ulice zobousměrnila. Byly zvažovány obě varianty a obě byly dopravně prověřovány.

Panenka: Radlická radiála je bohužel stále v nedohlednu. Nejsem schopen říci, jak se projekt proměny Motolského údolí dále vyvíjí. Přítomen je zde pan Janoušek, který by k tomu možná měl více informací. Za minulého vedení

městské části se v této věci zásadně nepokročilo. Řešilo se například přemostění mezi portály Strahovského tunelu přes parky Mrázovka a Sacré Coeur, k čemuž byla zpracována studie proveditelnosti přibližně před čtyřmi lety. Nevím však, v jaké fázi se projekt nyní nachází.

Po dokončení letošní etapy rekonstrukce Plzeňské ulice, tedy v srpnu, bude realizováno provizorní řešení – s vyznačenými cyklopruhy, parkováním a základním uspořádáním dopravy. Do budoucna se však počítá se zavedením trolejbusové, respektive elektrobusevé linky, pravděpodobně v horizontu dvou až tří let. S tím souvisí výstavba trakčního vedení a případně i další úpravy, například rozšíření chodníků v Plzeňské ulici.

Městská část Praha 5
1. zasedání Komise dopravní
konané dne 22.01.2026
Číslo usnesení: KODO/1/5/2026

5. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Plán oprav TSK 2026

Komise dopravní

I. Bere na vědomí

1. informaci TSK o plánovaných akcích na rok 2026.

Poměr hlasování: 8/0/0

Diskuse:

Panenka: V příloze máte rozdělený plán oprav TSK na rok 2026. Všiml jsem si, že jsou v něm zahrnuty i ulice V Cibulkách, Píseckého, Pod Školou, Musílkova a další. Předpokládám, že příprava těchto akcí začne ještě letos, ale samotná realizace proběhne až v roce 2027, aby se práce nekryly s rekonstrukcí Plzeňské ulice.

Navrhuji se nyní podívat, zda máte k těmto opravám nebo k přípravě akcí na letošní rok nějaké dotazy.

Kryl: O tento bod jsem požádal záměrně. Víím, jak složité je ze strany TSK plán oprav a údržby pravidelně aktualizovat. Přesto bych byl rád, aby tato tabulka byla průběžně doplňována a aby ji měl náš odbor k dispozici jako aktuální přehled.

V minulosti se totiž stalo, že jsme na radnici neměli dostatečný přehled o tom, co má TSK zařazeno v rozpočtu a co připravuje. V důsledku toho například propadlo stavební povolení na křižovatku Plzeňská x Musílkova. I v této tabulce je několik projektů, které mají stavební povolení, ale už šest let se nerealizovaly a povolení se pouze opakovaně prodlužuje.

Odbor by proto měl mít tyto akce průběžně pod kontrolou a upozorňovat na případy, kdy se blíží konec platnosti stavebního povolení. Zároveň by se mělo vždy rozhodnout, zda na dané akci jako městská část nadále trváme, případně zda projekt aktualizujeme.

Využiji také přítomnosti zástupců TSK a zmíním jednu konkrétní drobnost.

Rád bych se zeptal, případně připomněl, položku v tabulce – tuším, že se jedná o řádek č. 35 s názvem „Praha bez bariér“. Akci má na starosti pan Tomáš Milický, se kterým jsem již jednal. Projektovou dokumentaci zatím neměl možnost podrobně vidět.

Jedná se o akci vyňatou ze stavebního povolení „Rekonstrukce ulice Lumiérů“. Cílem je realizovat pouze krátký úsek, konkrétně doplnění chodníku v místě, kde dosud chybí, a to tak, aby bylo možné další etapy případně realizovat později.

Po dokončení by zde vznikl nový chodník pro chodce na jedné straně ulice. Zároveň chci upozornit, že termín zahájení, který je pravděpodobně uveden v tabulce, je stanoven na duben. V místě plánované výstavby chodníku se nacházejí tři topoly, které mají být podle stavebního povolení vykáceny.

Jen bych chtěl připomenout otázku kácení stromů. Jakmile obdržíte povolení ke kácení topolů, bude v něm s velkou pravděpodobností standardní podmínka, že kácení musí proběhnout do konce března, tedy před začátkem hnízdění ptáků. Bylo by vhodné na to myslet včas, aby nenastala situace, kdy bude objednaný dodavatel stavby, ale kácení již nebude možné provést z důvodu propadlého termínu. Cílem je předejít zbytečným komplikacím.

Panenka: Všiml jsem si, že v předloženém materiálu chybí křižovatka ulic Butovická a Radlická. Materiál se proto musel posílat znovu. Křižovatka byla omylem ze strany TSK zařazena pod Prahu 13, nicméně v plánech oprav na letní prázdniny je již zahrnuta. Jedná se o semafor, který byl schválen a je plánován na letošní letní prázdniny. Jinak materiál obsahuje i výhled na další období, včetně celé ulice Lumiérů a dalších akcí. Pokud se k tomu budete chtít vyjádřit nebo si materiál uložit jako pracovní přehled, je to samozřejmě možné. Je ale třeba počítat s tím, že uvedené termíny jsou orientační a mohou se v čase měnit.

Richtr: Dovolím si krátký komentář. Jsme závislí na tom, jaké finanční prostředky nám budou přiděleny a na které konkrétní akce. Rozdělování financí není v naší kompetenci. Prostředky přicházejí z magistrátu – na některé akce jsou peníze alokovány, na jiné nikoliv, a to my bohužel nemůžeme ovlivnit.

Vokřál: Měl bych ještě jeden přímý dotaz. V loňském roce byl v ulicích Högerova a Machatého realizován přechod pro chodce, ale nedošlo ke sklopení obrubníků ze strany TSK. Chtěl bych se zeptat, zda o tom nemáte informace, případně zda by bylo možné tuto záležitost zaurgovat.

Richtr: Nemám v tuto chvíli všechny informace. Prověříme to a dáme vám zpětnou odpověď.

Růžička: Pokusím se to vysvětlit. Podle výkladu stavebního úřadu magistrátu, který zde vystupuje jako speciální stavební úřad, musí i taková úprava podléhat alespoň jednoduché projektové dokumentaci. Úprava, která byla na křižovatce provedena, byla zaměřena především na zklidnění dopravy, nikoliv na komplexní dobudování všech prvků, jako je například sklopení obrubníků.

Tyto další úpravy mohou být předmětem samostatného stavebního řízení, nicméně podle výkladu odboru pozemních komunikací a drah MHMP je nelze provést v rámci nestavební úpravy, kterou TSK realizovala. Sklopení obrubníků a podobné zásahy tedy představují druhou fázi.

Současné řešení bylo provedeno jako nestavební úprava přibližně před třičtvrtě rokem. Bylo předmětem kritiky ze strany veřejnosti, zejména pokud jde o umístění sloupků v okolí přechodu omezující šířku průjezdu vozidel. Určitý efekt toto řešení má. Přesto nelze říci, že by šlo o ideální stav. Pokud se ale opatření osvědčí, není problém následně zpracovat projektovou dokumentaci a realizovat úpravu stavebním způsobem.

Janoušek: V seznamu jsem zaznamenal akci rekonstrukce Hlubočepské ulice. Bylo by možné upřesnit, kterých částí Hlubočepské ulice se rekonstrukce týká? Ulice je poměrně dlouhá.

Růžička: Jedná se o úsek od křižovatky ulic Hlubočepská × Slivenecká po křižovatku Hlubočepská × Na Zlíchově.

Akce byla zahájena již v loňském roce, především z důvodu kolize s dopravními omezeními souvisejícími s Dvorským mostem. Letos by měla rekonstrukce pokračovat.

Konkrétně se jedná o úsek mezi železničním přejezdem a křižovatkou s ulicí Na Zlíchově. Celý tento prostor, včetně nároží, je předmětem stavebních úprav. Zahájení prací je plánováno přibližně na únor letošního roku.

Panenka: Jen bych chtěl ujistit, že termíny uvedené v plánu oprav, zejména pokud jde o délku realizace v Hlubočepské ulici, jsme si ověřovali. Práce tam rozhodně nebudou trvat deset měsíců, jak by se mohlo zdát z tabulky. Reálně by se mělo jednat zhruba o tři měsíce, takže omezení nebude dlouhodobé.

Šimková: Měla bych dotaz k akci týkající se komunikace Na Pomezí. Zda máte k dispozici podrobnější informace o fázi projektu a o předpokládaném termínu realizace. Je to něco nového, nebo jak to tam aktuálně vypadá?

Panenka: Mohu odpovědět v rozsahu informací, které mám k dispozici, podrobněji by to nejlépe doplnil pan Zach z TSK. Pokud jde o komunikaci Na Pomezí, THMP by mělo v průběhu března realizovat veřejné osvětlení, což již bylo dříve zmiňováno.

Projektová dokumentace rekonstrukce komunikace Na Pomezí byla připravena a schválena na magistrátu, nicméně v současné době na tuto akci nejsou přiděleny finanční prostředky. Jedná se o investici v řádu zhruba 100 milionů korun pouze na stavební část. Pokud jde o osvětlení, s jeho realizací by se mělo začít v březnu, případně časně na jaře.

Nevím, zda má pan Richtr k tomu další informace.

Richtr: Je to přesně tak. Projektová dokumentace byla zpracována a zhotovitel vysoutěžen, nicméně v průběhu přípravy se výrazně navýšil finanční objem. Ukázalo se, že komunikace bude muset být zásadně přebudována, včetně výstavby rozsáhlých opěrných zdí. V tomto rozsahu se již bavíme o stovkách milionů korun a v současné době na tuto akci nejsou přiděleny finanční prostředky.

Růžička: Měl bych jednu prosbu, která nemusí nutně zaznít veřejně, ale navazuje na to, co zde již bylo řečeno. V letošním roce dojde k opravám plynů a dalších sítí v ulici Skalní. Pro tuto akci již máme zpracované dopravně-inženýrské opatření.

Chtěl bych požádat, zda by bylo možné, aby finanční prostředky alokované na tyto práce – jak v ulici Lumiérů, tak i ve Skalní – byly využity tak, aby výsledný stav odpovídal řešení dle platného stavebního povolení. Tuto koordinaci jsem již řešil s plynárenskými i s PVS, a chtěl bych vás tímto požádat o součinnost.

Richtr: Tuto záležitost jsme řešili před dvěma dny v koordinaci s PVS. Zabýval se tím i náš generální ředitel ve spolupráci s vedením PVS. Předpokládáme, že by PVS měla provést povrchy v souladu se stavebním povolením.

Baštecký: Měl bych dotaz k rekonstrukcím komunikací. Pokud by to bylo alespoň částečně možné, například v ulici Plzeňská, kde probíhají rozsáhlé práce, zda by bylo možné umisťovat kanalizační poklopy doprostřed jízdního pruhu. V současnosti jsou často umístěny v místech pojezdu kol, což vede k jejich rychlému propadání a následnému poškozování vozidel.

Tomáš: Dovolím si reagovat. Nejedná se o rekonstrukci Plzeňské ulice v pravém slova smyslu, ale o souvislou údržbu. Pokud by šlo o plnohodnotnou rekonstrukci, bylo by možné umístění poklopů řešit jinak, nicméně to by znamenalo kompletní přeložky kanalizačních řadů a dlouhodobé úplné uzavěry, řádově na několik let.

Co se týče vyrovnání šachet, je pravda, že k jejich sedání může docházet, nicméně zhotovitel na Plzeňské používá samonivelační (plovoucí) poklopy a excentrické vyrovnávací prstence. Tyto technologie umožňují finální vyrovnání až po pokládce asfaltového krytu. Při přejezdu válcem pak nedochází ke vzniku hluku ani nerovností. Tento postup se používá na významných komunikacích, například v ulici Patočkova na Praze 6, kde prakticky nepoznáte, že přejíždíte poklop.

Růžička: Jen bych chtěl potvrdit vyjádření TSK. Ověřovali jsme si u zhotovitele, že na Plzeňské ulici dojde k rektifikaci šachetních poklopů tak, aby byly výškově sladěny s povrchem vozovky.

Městská část Praha 5
1. zasedání Komise dopravní
konané dne 22.01.2026
Číslo usnesení: KODO/1/6/2026

6. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Ulice Kačírkova

Komise dopravní

I. Požaduje

1. po TSK zpracování projektu (návrhu) dopravního značení, který bude korespondovat s projektem připravovaných ZPS.

Poměr hlasování: 8/0/0

Diskuse:

Panenka: V programu máme bod týkající se Kačírkovy ulice na Waltrovce. Jde o podnět občana. Děkuji, že jste přišel. Tuto problematiku nelze řešit izolovaně pouze pro jednu ulici, ale je nutné ji posuzovat v kontextu celé lokality Waltrovky, včetně ulice Barvitiovy. Proběhla již schůzka s projektantem ZPS panem Horským z ateliéru MOZ. Bez přípravy dopravního projektu pro celou oblast nelze situaci systémově řešit. V Kačírkově ulici je navíc komplikace v tom, že část parkovacích stání se nachází na pozemcích v soukromém vlastnictví, které nejsou ve vlastnictví hlavního města. Tyto plochy proto nelze zařadit do zón placeného stání. Na severní straně ulice jsou naopak pozemky, kde by to možné bylo. Cílem je proto nechat zpracovat variantní návrh řešení pro širší území Waltrovky jako celku a případně tuto oblast v budoucnu začlenit do systému ZPS. V současnosti zde dochází k nelegálnímu parkování, policie opakovaně zasahuje a uděluje pokuty, jejichž počet je značný. Přesto je zřejmé, že respektování pravidel je nízké a současný stav není dlouhodobě funkční.

Seminov: Jaký má smysl řešit parkování na komunikaci, která není ve vlastnictví města?

Panenka: Zóny nelze řešit po jednotlivých ulicích, ale pouze jako celek – tedy jako oblast. Proto je zadáním pro projektanta navrhnout hranice území, například po železniční trati Pražského Semmeringu, a připravit varianty řešení. Součástí úvah je i širší okolí, například parkování u metra Jinonice v ulici V Zářezu, kde by mohl vzniknout určitý návštěvnický režim. Jak konkrétně řešit Kačírkovu ulici, by měl navrhnout projektant.

Seminov: Z vaší odpovědi chápu, že se tedy můžeme začít někam posouvat.

Panenka: Ano, projektant již dostal zadání, aby se na celou oblast podíval a navrhl možnosti řešení.

Seminov: Severní část Kačírkovy ulice je od října 2023 ve vlastnictví města. Přesto se tři roky nic neděje, a přitom jde o dlouhodobě nejproblematictější území na Praze 5. Navíc jsem osobně komunikoval s majitelem pozemků na jižní straně ulice, který je otevřený jednání. Nikdo jej z městské části nikdy neoslovil. Nešlo by určit konkrétní osobu, která by tuto komunikaci vedla?

Panenka: Upřímně řečeno, většina soukromých vlastníků nemá zájem vzdát se svých parkovacích míst a zařadit je do ZPS. Na soukromých pozemcích zóny zřídit nelze. Na severní straně ulice by však parkování řešitelné bylo.

Alternativně by zde mohla vzniknout výhybna nebo úprava, která by mírně zvýšila počet legálních stání. To však musí posoudit projektant. Zároveň je třeba říci, že zavedení zón placeného stání je proces, který trvá minimálně dva roky – od projektové přípravy, přes schvalování na městské části, až po projednání na parkovací komisi, na odboru magistrátu a u dotčených orgánů. Nelze jej realizovat okamžitě.

Růžička: Doplnuji, že podle zákona o pozemních komunikacích lze zóny placeného stání zřídit pouze na místních komunikacích. Na soukromých pozemcích to právně možné není.

Seminov: Mluvím ale výhradně o severní části ulice, která je již tři roky městská a je dlouhodobě nejproblematictější. Přesto se tam žádné řešení neposunulo.

Panenka: Možná to řeknu otevřeně – není povinností města zajistit parkování všude tam, kde vznikne bytová výstavba. Tyto domy mají parkovací kapacity v suterénech dle stavebních předpisů. To, co městská část může udělat, je připravit projekt, který umožní lepší organizaci parkování a případně zvýhodní rezidenty. A přesně to jsme zadali.

Seminov: My ale nechceme zvyšovat kapacitu parkování. Naopak chceme zklidnit dopravu a omezit dlouhodobé odstavení vozidel. Dnes zde velká část aut stojí týdny až měsíce. Zvýšení počtu míst jde proti tomuto cíli.

Panenka: Mluvím o zvýšení dostupnosti parkování pro rezidenty, nikoliv o plošném navyšování kapacity.

Seminov: Jakým konkrétním způsobem?

Panenka: Konkrétní řešení vyplyne až z návrhu projektanta. V tuto chvíli nemohu říci, jak přesně bude parkování upraveno. Jednou z možností je zavedení parkovacích hodin na vybraných místech, aby zde vozidla nestála celý den. Shodnout se nyní můžeme především na tom, že bude zpracována studie. Nejasné je pro mě, jaké konkrétní řešení ode mě v této fázi očekáváte.

Seminov: Zadání projektantovi v podobě zvyšování počtu parkovacích míst nepovažujeme za správné. Pokud dnes existuje například 10 míst a v návrhu je jejich navýšení na 15-20 míst s parkovacími hodinami, tak to znamená fakticky zvýšení kapacity, což je v rozporu s cílem místních obyvatel.

Janoušek: Podstatou problému je celé území. V současnosti se zde parkuje neorganizovaně a pravidla jsou obtížně vymahatelná. Policie sice pokutuje, ale situace se tím zásadně nelepší. Cílem by mělo být nastavení takového režimu, který umožní účinnou kontrolu a vymahatelnost. Na soukromých pozemcích nelze zavést zóny placeného stání, otázkou však je, zda současný režim vyhrazených míst skutečně funguje. Ve skutečnosti zde parkují řidiči bez ohledu na pravidla, což je nevýhodné jak pro vlastníky pozemků, tak pro provozovny, které potřebují místa pro své zákazníky. Je proto namístě otevřít jednání s vlastníky pozemků, případně zvážit i majetkoprávní řešení. Cílem by nemělo být navýšování počtu parkovacích míst – objekty mají dostatečné kapacity v podzemních garážích – ale zajištění funkčního režimu návštěvníckého parkování. Stání byla v původním projektu schválena jako návštěvnícká, nikoliv pro dlouhodobé odstavení vozidel. Dnes zde často parkují lidé z širšího okolí, kteří se vyhýbají zónám placeného stání. Provéření zavedení ZPS pro celou oblast Waltrovky je legitimní, klíčové však je správně definovat cíl zadání studie. Pokud bude potřeba, jsem připraven se další diskuse účastnit.

Růžička: Dopravní značení u pozemků na pravé straně podél komunikace U Trezorky – s výjimkou jednoho zálivu – dosud nebylo odsouhlaseno, protože vlastník pozemků s úřadem nekomunikuje a nepodal žádný návrh. Jako silniční správní úřad postupujeme výhradně na základě žádostí vlastníků, a to i v otázkách zón placeného stání. Nejsme iniciátorem těchto diskuzí. Současný režim je veden jako komunikace s rychlostí 50 km/h. Cílem bylo zavedení zóny 30, která by umožnila následnou optimalizaci parkování a případné začlenění do systému zón placeného stání.

Rušení parkovacích míst by vedlo k vytvoření širokých jízdních pruhů, což by nevedlo ke zklidnění dopravy. Naopak, lokální zúžení profilu a řízené míjení vozidel přispívá ke zklidnění komunikace. Takto byl záměr koncipován a v tomto duchu by měl postupovat i projektant.

Panenka: Zásadní je nastavit jasný dopravní režim. Ten vzejde z návrhu projektanta. Jakmile bude zpracován, lze jej vyhodnotit a případně upravit. V tuto chvíli nevidím jiný postup, jak se v diskusi posunout dál.

Šimková: Klíčové je přesné vymezení zadání studie a jejího cíle. Z diskuze vyplývá, že obyvatelé neusilují o navýšení parkovacích míst, ale o zklidnění dopravy. Městská část by mohla sehrát roli prostředníka v komunikaci s vlastníkem pozemků, pokud s úřady nekomunikuje. Bez jeho aktivního přístupu nelze změny dopravního značení projednat. Je rovněž možné otevřít debatu o majetkovém řešení, například o převodu části komunikace či přilehlých pozemků.

Malík: Pokud je pozemek v soukromém vlastnictví, je primárně na vlastníkově, jak s ním naloží. Není zřejmé, proč by měla městská část odkupovat parkovací místa a následně řešit jejich omezení. Pokud občan nechce parkování, může si pozemek odkoupit a parkování řešit sám.

Panenka: Městská část pozemky kupovat nebude. Pokud by k odkupu došlo, jednal by v této věci magistrát, což je proces dlouhý a nejistý. Navíc ceny parkovacích míst v území jsou vysoké, proto není tento postup realistický.

Seminov: Jako jednotlivec si parkovací místa odkoupit nemohu, finančně je to nereálné.

Janoušek: Město si ani žádné části komunikace a parkovací stání nekupovalo, pozemky již tehdy byly na město bezúplatně převedeny. Problém vznikl už při převzetí území, kdy město nepožadovalo uliční prostor v celé šíři. To byla systémová chyba, kterou dnes nelze snadno napravit. Nejde o to, že by si město „něco nekoupilo“, ale o to, že současný stav nefunguje. Majetkové řešení je jen jednou z variant. Klíčové je zahájit jednání s vlastníkem pozemků. Bez toho se situace neposune. Není cílem, aby městská část kupovala parkovací stání za komerční ceny – to by nedávalo smysl.

Seminov: Byla mi položena otázka, zda si nechci pozemek odkoupit. Dovolím si položit opačnou otázku: proč tehdy městská část nebo město – při vydávání stavebních povolení před pěti či šesti lety – nezajistily podobu a funkční uspořádání veřejného prostranství? Součástí parterů domů vznikla veřejná vybavenost a obchodní jednotky, veřejný prostor má vysokou kvalitu a město jej převzalo bezúplatně. Pokud to tehdy bylo možné, bylo by možné jednat i o převzetí další části veřejného prostoru, samozřejmě po dohodě s vlastníkem. Vlastník přilehlých pozemků má zájem na zklidnění ulice. Často se zde předpokládá, že vlastník parkovací místa nikdy neuvolní, ale to je pouze domněnka – nikdo jej dosud nekontaktoval.

Malík: Myslíte vlastníka – vás?

Seminov: Ne, vlastníka pozemků na pravé straně ulice. Rád bych také vysvětlil otázku parkování a zákazu stání. Tyto problémy lze řešit paralelně. Například severní stranu ulice lze řešit nezávisle, protože většina pozemků je zde ve vlastnictví města. Kapacita parkovacích míst zde existuje a jejich úprava by byla reálným krokem ke zlepšení situace. Druhým problémem je nelegální parkování. Na zhruba stometrovém úseku běžně stojí přibližně deset vozidel v rozporu s předpisy – jedná se o úsek se zákazem zastavení. Problém je, že tento zákaz není zřetelně vyznačen: chybí svislé značení i vodorovné žluté čáry. Řidiči se často brání s tím, že o zákaz nevěděli. Ačkoliv zákaz vyplývá z pravidel silničního provozu, většina řidičů je nezná nebo nerespektuje. S řidiči jsem v kontaktu denně a přibližně polovina z nich tvrdí, že neparkuje špatně.

Panenka: Každý řidič musí znát základní pravidla – například že nesmí parkovat u plné čáry a musí zůstat zachován třímetrový jízdní pruh. Podobné problémy řešíme i jinde, například v Barvitiově ulici, kde se rovněž parkuje v rozporu s pravidly. Jako systémové řešení se nabízí zavedení zón placeného stání, případně alespoň jejich části. Poté by zde

fungovala pravidelná kontrola monitorovacím vozidlem a porušování by bylo efektivně sankcionováno.

Respektovanost pravidel je dnes obecně nízká, a někteří řidiči budou pokuty platit i nadále.

Růžička: V daném úseku není pouze zákaz stání, ale zákaz zastavení.

Seminov: Ani to v praxi situaci neřeší – riziko postihu je stále velmi nízké. Dokládá to i statistika, kterou jsem zasílal: za tři měsíce zde bylo uděleno 857 pokut.

Panenka: Tento problém není specifický jen pro Waltrovku, ale týká se celé Prahy. Setkáváme se s nízkou vymahatelností práva. I na vyhrazených parkovacích místech policie často nezasahuje. Policii jsme opakovaně urgovali, odpověď je stále stejná – nedostatek personálu a kapacit. To je systémový problém, který přesahuje tuto lokalitu.

Chramosta: Pokud někdo parkuje v rozporu s pravidly, není úlohou občanů jej napomínat. Je potřeba opakovaně volat policii. Jedině systematický tlak může vést ke změně chování. Vozidla, která stojí na plné čáře, neumožňují průjezd a brání provozu – to je důvod k odtahu. Jako občané musíte policii opakovaně kontaktovat, jiná cesta v tuto chvíli prakticky není.

Panenka: Navážu na to v širším kontextu. Před několika dny proběhlo jednání s novým náměstkem primátora pro dopravu panem Beránkem a se zástupci městských částí Prahy 1–10. Jedním z hlavních témat bylo navýšení počtu odtahových vozidel, protože odtah je jediný skutečně účinný nástroj. Diskutovalo se i o financování – například prostřednictvím systému zón placeného stání – a o rozšíření monitorovacích vozidel a používání technických prostředků (botiček). Tyto návrhy byly ze strany vedení města přijaty k dalšímu řešení. Další jednání je plánováno v horizontu několika týdnů. Jde o problém, který trápí všechny městské části napříč Prahou.

Růžička: V daném úseku platí zákaz zastavení. Použití botiček zde není vhodné, protože by vozidlo zůstalo trvalou překážkou v jízdním pruhu. V tomto případě je jediným správným nástrojem odtah.

Seminov: Jedním z návrhů bylo zvážit změnu dopravního režimu tak, aby bylo možné využívat i botičky – například úpravou vodorovného značení. Jde o alternativní, kreativnější řešení, které by mohlo snížit počet přestupků.

Panenka: Otázka botiček byla řešena i na úrovni magistrátu, za účasti vedení města a ředitelství městské policie. Bylo konstatováno, že tento způsob není ekonomicky výhodný, přesto se s jeho využíváním do budoucna počítá. Některé městské části (např. Praha 6) si dokonce pořízují vlastní vozidla pro tento účel.

Šimková: Z informací z bezpečnostní komise vyplývá, že v posledních dvou měsících nebyl na Praze 5 proveden žádný odtah ani nasazena žádná botička. Přestože jsou tato opatření účinnější než samotné pokuty, jejich praktické využívání je v současnosti velmi omezené.

Vokřál: Pokud nejsou pravidla důsledně vymáhána, musí následovat rychlá a citelná sankce. Pokud není možné zajistit odtah, ztrácí sankce preventivní účinek. Současná výše pokuty (700 Kč) není pro mnoho řidičů odrazující a nepůsobí jako účinný nástroj regulace.

Chramosta: Policie by neměla fungovat jako výdělečný orgán, ale jako veřejná služba.

Panenka: Shodujeme se, že klíčem je zvýšení počtu odtahů, odtahových vozidel a účinnějších represivních nástrojů. Pro řadu řidičů není ani vyšší pokuta problémem, zatímco odtah vozidla znamená skutečný diskomfort. Toto však nelze řešit pouze na úrovni městské části, ale systémově za celé hlavní město.

Růžička: Horní hranice pokuty je dána zákonem – aktuálně do 750 Kč. Vyšší sankci uložit nelze, i kdyby byla vůle. Souhlasím, že tato výše není motivační, ale bez změny legislativy ji není možné překročit.

Seminov: Rád bych si ujasnil, zda správně rozumím tomu, co zde zaznělo. Chápu to tak, že jedním z návrhů je zvýšení počtu parkovacích míst. Přitom dnes zde nelegálně parkuje zhruba 15 vozidel, která zde nemají co dělat. Znamená to tedy, že místo řešení problému nelegálního parkování chceme tato místa dodatečně legalizovat?

Panenka: Navrhoval bych nechat zpracovat projekt. Zklidnění dopravy neznamená automaticky zvýšení počtu parkovacích míst. Zahnuje různé prvky, které vedou ke zpomalení a omezení tranzitní dopravy. Konkrétní řešení by měl navrhnout projektant.

Seminov: Z mého pohledu ale zklidnění dopravy a zvyšování počtu parkovacích míst jdou proti sobě. Pokud má projektant takový úkol v zadání, je to podle nás občanů špatně nastavené. Žádáme, aby bylo ze zadání výslovně vypuštěno navyšování parkovacích míst.

Chramosta: Pokud je cílem zabránit průjezdu vozidel, která zde nemají cíl, nejjednodušším řešením by byl zákaz vjezdu s výjimkou dopravní obsluhy. Vzhledem k charakteru ulice by to však bylo poměrně zásadní opatření.

Seminov: Pokud dnes tolerujeme nelegální parkování, pak se problém pouze formalizuje. To ale není řešení, které by vedlo ke zklidnění území.

Panenka: V tuto chvíli se snažíme řešit především otázku vymahatelnosti práva a zvýšení odtahů. Upřímně řečeno, nevím, co dalšího od nás nyní očekáváte.

Seminov: Konkrétně žádáme vyškrtnutí bodu o zvyšování parkovacích míst ze zadání projektu. To považujeme za klíčové.

Malík: Nezaznamenal jsem, že by zde někdo jednoznačně prosazoval zvýšení počtu parkovacích míst. Hovoříme o zklidnění komunikace. Prosím, netočme se stále dokola v tomto bodě.

Seminov: Bylo to zmíněno v podkladech, které jsme obdrželi.

Malík: Podstatné je, že projektant připraví návrh. Teprve poté bude možné vést věcnou debatu nad konkrétními variantami. Nikdo zde nyní neprojektuje, nikdo neví, zda výsledkem bude více či méně parkovacích míst. Až návrh vznikne, může jej dopravní komise i veřejnost znovu posoudit.

Bergler: Za sebe říkám, že nebudu podporovat návrhy, které by bezdůvodně snižovaly počet parkovacích míst. Opakovaně se setkáváme s tím, že si někdo pořídí bydlení ve městě a následně požaduje zásadní omezení dopravy

ve svém okolí. Žijeme ve městě a je třeba hledat kompromis. Zklidnění dopravy ano, systémové řešení prostřednictvím zón placeného stání ano, ale ne individuální uzavírání ulic. Technické řešení musí navrhnout projektant a tím by měla tato debata skončit.

Seminov: Projektant však vždy vychází ze zadání. A v dokumentu, který jsme obdrželi, byl jako první bod uveden požadavek na zvýšení počtu parkovacích míst. To jsme si nevymysleli. Z pohledu moderní dopravní politiky nelze dopravu zklidňovat tím, že do území přivedeme více aut.

Panenka: Domnívám se, že se v tuto chvíli již nikam neposuneme. Navrhuji debatu uzavřít s tím, že bude zpracován návrh dopravního řešení, včetně dopravního značení, v návaznosti na připravované zóny placeného stání. Následně se nad konkrétním návrhem můžeme znovu sejít a vést věcnou diskusi, ideálně i za účasti širší veřejnosti.

Vokřál: Navrhoval bych doplnit, aby byla zahájena komunikace s vlastníkem pozemků na jižní straně ulice.

Malík: Bez konkrétního návrhu je taková komunikace obtížná. Nelze jednat o něčem, co zatím není jasně definováno.

Vokřál: Městská část by se alespoň mohla dotázat, zda vlastník neuvažuje o omezení parkování nerezidentů na svých pozemcích.

Panenka: Je potřeba si uvědomit, že tato parkovací stání jsou ve vlastnictví developera. Ideálně měla být již v minulosti převedena do majetku města, což se nestalo. Pro developera jsou tato místa bonusem jeho projektu a město s nimi dnes nemůže nakládat jako se svými. Já bych zkusil navrhnout usnesení v původním znění a zkuste tedy naformulovat pozměňovací návrh.

Vokřál: Jde o to vézt komunikaci s majitelem pozemků, zda by nebylo možné provést doprovodná dopravní opatření.

Pozměňovací návrh – návrh usnesení:

Komise dopravní

I. Žádá:

1. navázat komunikaci a projednat s majiteli pozemků, zda by nebylo možné dobrovolně zavést restriktivní dopravní opatření na jižní straně komunikace v Kačírkově ulici.

Poměr hlasování: 2/4/2 – pozměňovací návrh nepřijat

Městská část Praha 5
1. zasedání Komise dopravní
konané dne 22.01.2026
Číslo usnesení: KODO/1/7/2026

7. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Zpráva o činnosti KODO za 2. pololetí roku 2025

Komise dopravní

I. Schvaluje

1. zprávu o činnosti KODO za 2. pololetí roku 2025.

Poměr hlasování: 8/0/0

Městská část Praha 5
1. zasedání Komise dopravní
konané dne 22.01.2026
Číslo usnesení: KODO/1/8/2026

8. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Termín zasedání KODO na 1. pololetí roku 2026

Komise dopravní

I. Schvaluje

1. termíny zasedání KODO RMČ Praha 5 na 1. pololetí roku 2026, tj. 26.02.2026, 26.03.2026, 23.04.2026, 28.05.2026, 25.06.2026 od 16:00 hod v zasedací místnosti Zastupitelstva č. 603 v 6. patře budovy Štefánikova 13, Praha 5.

Poměr hlasování: 8/0/0

Začátek zasedání:

16:00

Konec zasedání:

17:30

Zapsala: Bc. Eva Stoklasová

Ověřovatel: Ing. Petr Malík

Ing. Jan Panenka
předseda Komise dopravní