

Městská část Praha 5

Zápis

z 2. zasedání Komise dopravní dne 26.02.2026

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

Omluveni: Pavel Chramosta

Hosté: Ivan Růžička

Program:

č.	Bod jednání	Rozhodnutí	číslo usnesení
1.	Volba ověřovatele zápisu z 2. zasedání KODO ze dne 26.02.2026	Schváleno	KODO/2/9/2026
2.	Schválení programu 2. zasedání KODO ze dne 26.02.2026	Schváleno	KODO/2/10/2026
3.	Zápis z 1. zasedání KODO ze dne 22.01.2026	Schváleno	KODO/2/11/2026
4.	Školní ulice Renoirova a Lohniského	Schváleno	KODO/2/12/2026
5.	Přechod v ulici na Václavce	Schváleno	KODO/2/13/2026
6.	Různé	Bere na vědomí	

Městská část Praha 5
2. zasedání Komise dopravní
konané dne 26.02.2026
Číslo usnesení: KODO/2/9/2026

1. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Volba ověřovatele zápisu z 2. zasedání KODO ze dne 26.02.2026

Komise dopravní

I. Volí

1. Ing. Milana Kryla ověřovatelem zápisu z 2. zasedání KODO ze dne 26.02.2026.

Poměr hlasování: 6/0/0

(Ing. Jan Bergler a Ing. Savina Finardi, Ph.D. nejsou přítomni při hlasování)

Městská část Praha 5
2. zasedání Komise dopravní
konané dne 26.02.2026
Číslo usnesení: KODO/2/10/2026

2. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Schválení programu 2. zasedání KODO ze dne 26.02.2026

Komise dopravní

I. Schvaluje

1. program 2. zasedání KODO ze dne 26.02.2026.

Poměr hlasování: 7/0/0

(Ing. Savina Finardi, Ph.D. není přítomna při hlasování)

Městská část Praha 5
2. zasedání Komise dopravní
konané dne 26.02.2026
Číslo usnesení: KODO/2/11/2026

3. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Zápis z 1. zasedání KODO ze dne 22.01.2026

Komise dopravní

I. Schvaluje

1. zápis z 1. zasedání KODO ze dne 22.01.2026.

Poměr hlasování: 6/0/1

(Ing. Savina Finardi, Ph.D. není přítomna při hlasování)

Městská část Praha 5
2. zasedání Komise dopravní
konané dne 26.02.2026
Číslo usnesení: KODO/2/12/2026

4. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Školní ulice Renoirova a Lohniského

Komise dopravní

I. Bere na vědomí

1. informace o výsledcích prověření bezpečné pěší dopravy dětí do ZŠ Barrandov (01/2026).

II. Konstatuje

1. že ranní dopravní situace v ulicích Renoirova a Lohniského vykazuje zvýšená bezpečnostní rizika vyplývající z nevhodného vysazování dětí, otáčení a couvání vozidel a nedostatečné organizace krátkodobého stání.

III. Doporučuje

1. zřízení školní ulice a zahájit v ulicích Renoirova a Lohniského s příslušným odborem přípravu konkrétních dopravně-organizačních opatření ke zvýšení bezpečnosti (zejména prověření režimu "Kiss & Ride", úpravy krátkodobého stání a doplnění bezpečných míst pro přecházení).

Poměr hlasování: 8/0/0

Diskuse:

Dynebýr (projektant): Na úvod stručně k problému. Spádovost školy v oblasti je rozsáhlá, což se pravděpodobně projevuje vyšším počtem dětí dovážených autem do školy, zejména z okrajových částí spádového území.

Z analýzy pěších tras vyplývá, že většina dětí přichází od tramvajové a autobusové zastávky přes Chaplinovo náměstí. Současně však velké množství rodičů vysazuje děti ve slepé části ulic Lohniského a Renoirova.

Existují přitom i alternativní místa pro krátkodobé vysazení, která jsou pro vozidla dostupnější – například v ulici Renoirova, Gabinova nebo na parkovišti naproti zastávce v ulici Lamačova.

V zaslepené části ulice Renoirova dochází ke krátkodobému stání vozidel rodičů. Jedním z problémů je, že dvě vyhrazená stání K+R jsou podle průzkumu dlouhodobě obsazena – během sledování ve dvou dnech mezi 7:00 a 9:00 byla obsazena nepřetržitě. Dalším problémem je nevhodné parkování v prostoru obratiště, které zároveň slouží jako pěší trasa. Vozidla se zde otáčejí a zasahují do prostoru pro chodce.

Kvůli zaparkovaným vozidlům navíc zaměstnanci školky a zásobování někdy najíždějí přes chodník, a to přes sníženou obrubu u přechodu.

Na fotografiích je patrná hlavní pěší vazba, kterou děti nejčastěji využívají. Přestože je v místě vyznačen přechod, většina chodců využívá jinou trasu.

Na jedné z fotografií je zachycen případ, kdy rodič ponechal vozidlo stát na komunikaci přibližně sedm minut a zablokoval průjezd. Řidič za ním byl nucen dítě vysadit na jiném místě a následně couvat přímo do prostoru pěší trasy.

Další snímky ukazují situace, kdy v místě stojí několik vozidel současně, řidiči se snaží otáčet nebo vycouvat, často přitom zasahují do prostoru přechodu pro chodce.

Na opačné straně ulice je situace podobná. Také zde jde o slepou ulici s obratištěm, kde dochází k otáčení vozidel a krátkodobému parkování. Podle pozorování je zde situace místy ještě komplikovanější než na protější straně.

I zde dochází k obsazování stání K+R, k couvání a otáčení vozidel v prostoru pěší trasy i na přechodu pro chodce, což zhoršuje bezpečnost přecházení.

Na videu je zachycena typická situace z ranní špičky. Během krátkého časového úseku se zde pohybuje velké množství chodců i vozidel. Řidiči často couvají a otáčejí se přímo v místech, kde se pohybují děti, dochází k velmi těsnému míjení vozidel a chodců. Záznam trvá přibližně jednu minutu, ale podobná situace se opakovala po dobu zhruba půl hodiny.

Na záběrech je například dítě, které čeká na možnost bezpečně přejít, ale kvůli pohybu vozidel váhá a musí vyčkávat. Současně se zde kříží více manévrů vozidel, která couvají a otáčejí se, což výrazně zvyšuje riziko střetu s chodci.

Dynebýr (projektant): Projekt řeší úpravu křižovatky ulic Dreyerova a Renoirova a zavedení tzv. školní ulice. Cílem je omezit vjezd vozidel přímo k objektu školy. Aby vozidla přijíždějící z okolí měla možnost bezpečného otočení a nedocházelo k přesunu problémů o několik desítek metrů dál, je v návrhu zahrnuto malé okružní řešení umožňující bezpečné obracení.

V jižní části jsou navržena dvě stání typu K+R, která nahrazují stávající stání, jež budou v souvislosti se zavedením školní ulice zrušena. Součástí návrhu je také doporučení na důslednější kontrolu dodržování pravidel parkování.

V ulici Renoirova se vzhledem k omezení provozu navrhuje doplnění sloupků, které zabrání parkování v dopravních stínech. Stávající stání K+R by zde mohla být zrušena.

Obdobný princip je navržen také na druhé straně v prostoru křižovatky Gabinova – Lohniského. Umístění stání K+R je zde případně předmětem další diskuse.

V ulici Lohniského u parku návrh zkracuje délku přecházení, upravuje prostor obratiště pro vyhýbání vozidel a organizuje parkování tak, aby nedocházelo k parkování v nevhodných místech.

Další dvě stání K+R jsou navržena v ulici Lamačova v blízkosti tramvajové zastávky.

Ing. Jan Panenka: Poděkoval za prezentaci návrhu a otevřel prostor pro diskusi. Následně vyzval k vyjádření ředitelky školy.

Mgr. Veronika Urban Volfová, MBA (ředitelka ZŠ a MŠ Chaplinovo náměstí): Upozornila, že se nejedná pouze o základní školu, ale také o mateřskou školu. Podle jejího názoru je dopravní situace problematičtější zejména u mateřských škol.

Pod školu spadá mateřská škola Radost v ulici Renoirova, v ulici Lohniského je další mateřská škola. Rodiče si zde často stěžují na nedostatek parkovacích míst a komplikovaný příjezd. Ranní dopravní situaci označila jako velmi nepřehlednou a pro malé děti rizikovou.

Zdůraznila, že rodiče malých dětí často volí dopravu autem kvůli časové tísní. Jako možné praktické opatření navrhla například umožnit rodičům odkládání kočárků přímo v mateřských školách, což by mohlo snížit potřebu dovážet děti autem.

Vyjádřila také pochybnost, zda je v prostoru křižovatky Renoirova – Dreyerova dostatek místa pro navržené okružní řešení. Dále upozornila, že mezi 7:30 a 7:40 přijíždějí do školy také zaměstnanci, kteří vjíždějí branou do areálu školy. Je proto potřeba zajistit dostatečný prostor pro bezpečné vjetí vozidel a otevření brány bez blokování provozu.

Problematické může být zejména otáčení vozidel přijíždějících a odjíždějících ulicí Dreyerova, zvláště pokud zde současně parkují vozidla na nepovolených místech.

Za velmi důležité považuje také bezpečnost dvou přechodů pro chodce – v ulici Renoirova a v ulici Dreyerova. Podle zkušeností z akce „Pěšky do školy“ zde rodiče vnímali dopravní situaci jako nepřehlednou a potenciálně nebezpečnou.

Dynebýr (projektant): Uvedl, že návrh počítá s průjezdem vozidel včetně větších vozidel, což bylo ověřeno pomocí vlečných křivek. Středový prvek navrženého řešení je přejezdný, takže jej mohou využít například vozidla svozu komunálního odpadu.

Přechod pro chodce v místě zůstává zachován a jeho šířka nebyla zúžena právě s ohledem na manévrování vozidel při otáčení.

Volfová: Upozornila na možný problém u vstupní brány do areálu školy. Pokud budou děti přecházet a pohybovat se v prostoru před branou, může docházet k jejímu opakovanému zastavování bezpečnostním čidlem. V případě většího počtu vozidel čekajících na vjezd by tak mohlo dojít k blokování provozu, případně i prostoru navrhované křižovatky.

Jako možné zjednodušení situace zmínila úvahu o zachování pouze jednoho přechodu pro chodce, který by přirozeně vedl děti na chodník podél oplocení školy a omezil jejich další přecházení v prostoru před branou.

Panenka: Uvedl, že navržené řešení není klasický kruhový objezd, ale dopravně zklidněná křižovatka s přejezdným středem.

Předpokládá se, že v jejím prostoru nebude docházet k zastavování vozidel ani k vysazování dětí.

Současně upozornil na potřebu edukace rodičů a dětí, aby se v prostoru před branou školy nezdržovali.

Volfová: Doplnila, že parkoviště v areálu školy slouží především pro zaměstnance školy, kteří jej potřebují využívat při příjezdu do práce. Pokud by docházelo k blokování vjezdu, bylo by nutné situaci dále řešit.

Panenka: Zdůraznil, že představené řešení je zatím ve fázi studie. V další fázi bude zpracována podrobnější projektová dokumentace, ve které bude možné jednotlivé připomínky zapracovat.

Dynebýr: Upozornil, že chodci obvykle využívají nejkratší a nejpřirozenější trasu. Samotné zrušení přechodu proto nemusí změnit jejich chování – lidé budou pravděpodobně přecházet v místě, které je pro ně nejpohodlnější.

Doplnil, že návrh zároveň odstraňuje parkování v blízkosti křižovatky, což by mělo zlepšit rozhledové poměry i průjezdnost.

Přítomnost okružního prvku navíc podle něj může psychologicky vést řidiče k opatrnější jízdě a k tomu, aby v prostoru nezastavovali.

Volfová: Upřesnila, že její předchozí poznámka byla spíše otázkou než návrhem konkrétního řešení. Za největší problém považuje především situaci u rodičů dětí z mateřských škol, jejichž děti se pohybují pomaleji a vyžadují větší dohled.

Současně upozornila, že významnou roli hraje také chování rodičů, kteří jsou ráno často ve spěchu. Proto je podle ní důležité vedle dopravních opatření pracovat také s informováním a edukací rodičů, aby byla pravidla v okolí školy postupně více respektována.

Občan: Uvedl, že jako obyvatel ulice Renoirova naproti škole vnímá, že navrhovaná opatření se jejich bezprostředního okolí příliš netýkají. Zajímal se především o to, kde mají podle návrhu rodiče děti vysazovat. Pokud má být prostor křižovatky využíván pouze k otáčení vozidel, ptal se na konkrétní představu projektanta o organizaci vysazování dětí.

Dynebýr: Uvedl, že návrh počítá především s edukací rodičů. V současnosti většina rodičů zajišťuje přímo do ulice u školy a snaží se děti vysadit co nejbližší vstupu, což vede ke vzniku nebezpečných dopravních situací.

V návrhu jsou proto vytvořena vyhrazená stání typu K+R ve třech lokalitách – dvě pro mateřskou školu v ulici Renoirova, dvě pro základní školu a dvě pro další mateřskou školu. V době ranní špičky (cca 7:30–8:00) by podle něj měla být v okolí k dispozici také volná kolmá parkovací stání.

Občan: Reagoval, že podle jeho zkušenosti bývají parkovací místa v ranních hodinách plně obsazená.

Milan Kryl: Vyjádřil podporu pokračování programu tzv. školních ulic a ocenil, že se projekt řeší. Uvedl, že navrhované řešení může dobře fungovat pro žáky základní školy, kteří mohou z vozidla vystoupit sami a rodič nemusí vozidlo opouštět.

U mateřských škol je však situace odlišná, protože rodiče musí dítě doprovázet až do budovy, což znamená delší stání vozidla.

Vyjádřil proto obavu, že navržený počet stání K+R může být nedostatečný.

Upozornil také na zkušenost z jiných lokalit, kde jsou stání určená pro krátkodobé zastavení často dlouhodobě obsazena zaparkovanými vozidly, například přes noc, a ráno tak nejsou k dispozici. V počáteční fázi by proto podle něj měla být zajištěna asistence městské policie, která by pomohla s dodržováním režimu těchto stání.

Dále se zeptal ředitelky školy, zda mají přehled o tom, kolik dětí do mateřských škol dojíždí z větší vzdálenosti a nemůže docházet pěšky.

Volfová: Uvedla, že podle zkušeností školy je takových případů minimum a většina rodičů bydlí v docházkové vzdálenosti od školek. Přesto řada rodičů děti vozí autem, protože jim to dopravní situace umožňuje. Zmínila také možnost podpůrných opatření, která by mohla rodiče motivovat k pěší docházce. Například umožnit odkládání kočárků přímo v prostorách mateřských škol, aby rodiče mohli dítě přivést pěšky nebo v kočárku a poté se vrátit k vozidlu. Upozornila však, že mateřské školy na to v současnosti nemají dostatečné prostory, a bylo by tedy nutné zajistit i určité investice do zázemí. Současně zdůraznila, že vedle dopravních opatření bude důležité pracovat také se změnou návyků rodičů a vytvořit podmínky, které jim umožní volit jiné způsoby dopravy než automobil.

Kryl: Uvedl, že o problematice diskutoval s rodiči například na sociálních sítích. Někteří rodiče podle něj uvádějí, že jsou zvyklí děti do školy vozit autem a nepředpokládají, že by začali pravidelně chodit pěšky. Zmínil také, že část dětí dojíždí z větší vzdálenosti, například ze starého Barrandova, který je od školy přibližně jeden kilometr.

Volfová: Uvedla, že takových případů je podle zkušeností školy spíše minimum. Většina dětí ze spádové oblasti dochází do školy pěšky. Děti, které jsou dováženy automobilem, jsou často nespádové nebo přijíždějí z větší vzdálenosti, například ze starého Barrandova.

Současně upozornila na nebezpečný přechod pro chodce v ulici Pražského, kde je v ranních hodinách velmi silný provoz. Podle jejího názoru by zde bylo vhodné zřídit světelně řízený přechod s tlačítkem pro chodce, aby mohly děti bezpečně přecházet.

Kryl: Na závěr zdůraznil význam stání typu K+R a jejich časového omezení. Navrhl zvážit také možnost účelového vyhrazení těchto stání například pro rodiče dětí z mateřské školy, aby nedocházelo k jejich dlouhodobému obsazování jinými vozidly.

Dynebýr: Uvedl, že navrhovaná opatření by měla především odstranit současné nebezpečné dopravní situace. Pokud se podaří zlepšit bezpečnost a přehlednost dopravního prostředí v okolí školy, může to podle něj přispět i ke snížení obav rodičů a postupně vést k omezení počtu vozidel, která děti do školy přivázejí.

Pokud jde o stání K+R, zachovali jsme přibližně jejich stávající počet. Návrh musí vyvažovat řadu omezení, která v území existují. Nelze tedy navrhnout například osm stání K+R v každé ulici, přestože by na ně v současnosti byl velký požadavek. Takové řešení by bylo v daném prostoru obtížně realizovatelné a je otázkou, jak by na větší počet vyhrazených stání reagovali místní obyvatelé.

Občan: Pokud by děti přicházely zespodu od brány školy a pokračovaly nahoru směrem k plánovanému kruhovému objezdu, chybí tam přechod pro chodce. Je tam pouze vjezd pro zásobování školy. V tomto místě chybí přechod a obrubníky jsou poměrně vysoké, navíc tam překáží sloup veřejného osvětlení. Zajímalo by mě, zda se s přechodem pro chodce v tomto místě počítá, protože v současnosti tam není.

Panenka: Domnívám se, že v tomto úseku bude v danou dobu platit zákaz vjezdu. Vozidla tedy budou moci pouze odjíždět, například směrem do práce, ale nová vozidla by tam zajíždět neměla. Nepředpokládám proto, že by v této době docházelo k zásobování. Jak zde již zaznělo, u režimu školních ulic obvykle asistuje Městská policie a dohlíží na dodržování pravidel. Pokud by se ukázalo, že je přechod v tomto místě potřebný, projektanti se na to mohou ještě podívat.

Občan: Ze zkušenosti ale vím, že i v tuto dobu tam zásobování jezdí. Máme na to výhled z okna a sledujeme to. I kolem osmé hodiny tam zásobování přijíždí a situace se tam komplikuje. V návrhu byl také vyznačen zákaz vjezdu do Renoirovy ulice. Zajímalo by mě, jak to bude pro obyvatele, kteří tam mají trvalé bydliště, případně pro auta, která mají jako referenční firemní vozidla a mají zde řádně placené parkovací stání.

Dynebýr: Domnívám se, že omezení bude minimální. Jedná se pouze o ranní hodiny a vozidla budou moci kdykoliv odjíždět podle potřeby. Omezení se navíc týká pouze přibližně třiceti minut. Během průzkumu, který jsem na místě prováděl dva dny po dobu dvou hodin, jsem nezaznamenal ani jedno vozidlo, které by do tohoto úseku vjíždělo.

Občan: Přesto se může stát, že se budu vracet domů a budu potřebovat do ulice vjet.

Ing. Jan Panenka: Domnívám se, že je potřeba pro zvýšení bezpečnosti něco udělat. Omezení vjezdu na půl hodiny si bude muset veřejnost postupně osvojit. Nejde o první školní ulici v Praze. Pokud na místě bude přítomna Městská policie, jak se předpokládá, může v odůvodněných případech posoudit individuální situaci. Základním cílem je však zvýšení bezpečnosti dětí.

Kostohryz: Děkuji za tuto iniciativu. Jsem rád, že pokračujeme ve snaze zlepšovat bezpečnost v okolí škol. Oceňuji navržené řešení, tedy dočasné úplné omezení vjezdu do problematických míst na dobu přibližně půl hodiny, což odpovídá principu tzv. školní ulice.

Rodiče často vozí děti autem nejen z pohodlnosti, ale také proto, že mají pocit, že je okolí školy nebezpečné. Vzniká tak začarovaný kruh – čím více rodičů děti vozí autem, tím více se dopravní situace zhoršuje. Pokud se podaří prostředí kolem školy zklidnit a zvýšit jeho bezpečnost, je větší šance, že více dětí začne chodit do školy pěšky.

Vedle samotného dopravního značení je důležité také zapojení školy. Oceňuji, že je do diskuse zapojena paní ředitelka. V rámci projektů bezpečných cest do školy se často pracuje i s dětmi – mapují se jejich běžné trasy do školy a místa, kde se cítí bezpečně či naopak ohroženě. Chtěl bych se proto zeptat, zda se podobná spolupráce se školou a žáky plánuje i zde. Podle mého názoru je to důležitá součást celého procesu, protože když se do tématu zapojí děti a následně o něm hovoří s rodiči, může to změnit jejich přístup k dojíždění autem.

Panenka: Děkuji. Už samotná přítomnost paní ředitelky na jednání naznačuje, že se spoluprací se školou počítáme.

Doležal: Doplnil bych, že iniciativa ke zřízení školní ulice vzešla přímo od paní ředitelky na jednání školské rady, jejímž jsem členem. Přítomen byl také předseda školské rady, který bydlí přímo v ulici Renoirova, tedy v úseku, kde bude na půl hodiny omezen vjezd. Uvedl, že po konzultaci s ostatními obyvateli v rámci SVJ v tom nevidí zásadní problém, protože bezpečnost dětí považují za důležitější.

S paní ředitelkou jsme zároveň domluveni na další spolupráci. Již v září proběhla ve škole akce zaměřená na bezpečnost a škola je připravena se do projektu dále aktivně zapojit a komunikovat s žáky.

Rád bych také připomněl, že omezení vjezdu je navrženo pouze na dobu přibližně půl hodiny v době příchodu dětí do školy. Mateřská škola přitom přijímá děti průběžně od 7:00 do 8:30, takže rodiče, kteří dítě skutečně potřebují přivést autem, mají možnost tak učinit mimo tento krátký časový úsek. Je proto vhodné pečlivě zvážit rozsah vyhrazených míst, protože děti, které jsou dováženy z větší vzdálenosti, je ve skutečnosti minimum. Pro ostatní by bylo vhodné přizpůsobit se a využívat spíše pěší docházku.

Občan: Omezením průjezdu vozidel na půl hodiny se podle mého názoru podaří odstranit dopravní špičku. Problém totiž vzniká ve chvíli, kdy během krátké doby přijede například 25 až 30 vozidel. Pokud po osmé hodině přijedou jen jednotlivá auta, například dvě vozidla, která budou mířit do školky kolem čtvrt na devět nebo půl deváté, situace už nebude tak problematická. Hlavní dopravní zátěž tímto opatřením zmizí.

Občanka: Ráda bych zde vystoupila jménem rodičů, kteří vozí děti do školky. Jsem pracující matka a musím být v práci v osm hodin. Časově proto nezvládám dovážet děti jinak než v tomto ranním čase. Poslední ročníky mají být ve školce do osmi hodin, takže zde vzniká kolize mezi dvěma třídami. Nejde o to, že by si rodiče chtěli situaci zjednodušit – své děti jsem dříve vodila pěšky, když byly malé. Pro pracující rodiče je to ale v současnosti velmi obtížné. Proto bych byla pro vyhrazená místa pro krátkodobé zastavení. Do doby, než se situace systémově vyřeší, by podle mého názoru pomohlo, kdyby zde ráno dohlížela policie, protože se mi zatím ani jednou nepodařilo zaparkovat na místě určeném pro vysazení dětí.

Panenka: Děkuji. Jak už jsem uvedl, u těchto školních ulic obvykle asistuje Městská policie. Ta dohlíží na dodržování režimu, kontroluje situaci na místě a v případě potřeby může regulovat vjezd vozidel. Předpokládám, že zejména v počáteční fázi bude přítomna právě v místech, kde dochází k vysazování dětí.

Občan: Rád bych jen doplnil, že policie zde v současnosti není. Nevím, zda na místě bydlíte, ale v tuto chvíli tam žádná policejní přítomnost není.

Vokřál: Domnívám se, že omezení průjezdu v Renoirově ulici je v zásadě dobrý nápad. Je ale potřeba počítat s tím, že pokud bude průjezd omezen, mohou rodiče začít zastavovat na okraji oblasti, například u plánované okružní křižovatky, kde budou děti vysazovat. Aby nedocházelo k neorganizovanému zastavování přímo ve vozovce, bylo by vhodné zvážit vyhrazená místa například v ulici Dreyerova, kde by bylo možné krátkodobě zastavit, dítě bezpečně vysadit a pokračovat dál. Jinak hrozí, že se problém pouze přesune o něco dál, ale zůstane koncentrovaný na jiném místě.

Občan: Řešení podle mého názoru nespočívá pouze v tom, že se dopravní opatření vyznačí na vozovce. Je potřeba se situací systematicky pracovat a aktivně ji řešit.

Vokřál: Souvisí to také s určitou dopravní kulturou. Pokud mají být navrženy prvky, které mají situaci zlepšit, měly by zároveň podporovat i změnu chování účastníků provozu.

Panenka: Děkuji. V tomto případě souhlasím s tím, co zde zaznělo, že pokud se podaří zajistit bezpečnější prostředí pro děti, počet aut v okolí školy se může postupně snížit. Rodiče pak mohou být ochotnější pouštět děti do školy pěšky, protože prostředí bude přehlednější a bezpečnější než v současném stavu, kdy zde ráno vzniká dopravní chaos.

Kryl: Reagoval bych ještě na poznámku Zdeňka Doležala. Školní ulice je navržena pouze na půl hodiny, což odpovídá příchodu žáků do školy. U mateřské školy je však časový interval přivádění dětí delší. Rodiče, kteří vezou děti pouze do školky, tak mohou přijíždět i v době, kdy už omezení školní ulice neplatí.

Chtěl bych se proto zeptat na časové nastavení režimu Kiss and Ride. Jaké časové rozmezí je navrženo? Předpokládám, že mimo vyznačenou dobu by tato místa měla sloužit jako běžná parkovací stání, například pro noční parkování.

Dynebýr: V návrhu jsme ponechali současný režim, tedy maximální dobu stání 10 minut v pracovních dnech přibližně od 7:00 do 17:00. Zvolili jsme toto řešení proto, že jsme zatím neměli možnost projednat případné změny s vedením školy. Do budoucna se nabízí úprava podobná režimu školní ulice, tedy například omezení pouze na ranní čas mezi 7:00 a 8:00.

Panenka: Tuto otázku bude ještě řešit pan Horský. Cílem je nastavit režim Kiss and Ride tak, aby byl aktivní pouze v době, kdy je skutečně potřeba, a mimo tuto dobu se stání vrátila do standardního režimu modrých zón.

Kostohryz: Ještě bych se vrátil k ulici Renoirova. Zaznělo, že zde existuje poměrně silná pěší vazba směrem ke školce, zatímco ke škole se chodí jinudy. Zvažovalo se doplnění nebo úprava přechodu pro chodce v místě, kde je tato pěší trasa silnější?

Dynebýr: V takovém případě by bylo nutné stávající přechod zrušit a přesunout jej na jiné místo. Je to určitě možné diskutovat. Pokud zde ale vznikne školní ulice, bude tento úsek do značné míry vyhrazen dětem a bezpečnostní riziko se tím sníží. Přesun přechodu směrem k silnější pěší vazbě se nabízí, na druhou stranu by to znamenalo, že rodiče přicházející od tramvajové zastávky by museli přecházet jinde a docházet k přechodu oklikou. V praxi tak pravděpodobně vždy vznikne nějaké neformální přecházení mimo vyznačený přechod. Přesto je možné o přesunu přechodu dále diskutovat.

Vokřál: Rád bych se ještě zeptal na řešení v ulici Lohanského, kde je navržen kruhový objezd v místě křížení s Gabinovou ulicí a kde je také uvažováno o omezení dopravy dopravní značkou B11. V návrhu jsou zde vpravo vyznačena stání Kiss and Ride u mateřské školy. Jak je zde podle návrhu řešeno vysazování dětí, zejména pro školku?

Dynebýr: Zachovali jsme stávající počet stání Kiss and Ride a přidali jsme ještě dvě nová v Lamačově ulici. Na první pohled se může zdát, že jsou některá stání od školy vzdálenější, ale docházková vzdálenost je ve skutečnosti velmi podobná. V návrhu jsou tři hlavní místa a vzdálenost ke škole je u všech přibližně stejná. Předpokládáme, že rodiče budou tato místa využívat podle aktuální dostupnosti nebo podle toho, na jakou trasu jsou zvyklí.

Kostohryz: Navrhoval bych, aby se do usnesení promítla také zmínka o zřízení školní ulice. Do závorky by bylo možné doplnit například formulaci „zejména prověření režimu Kiss and Ride“, přičemž by bylo uvedeno, že návrh školní ulice je již zpracováván.

Doležal: Navrhují, aby komise doporučila zřízení školní ulice a zahájení opatření směřujících ke zklidnění dopravy v okolí škol. Konkrétně by se jednalo o ulice Lohanského a Renoirova.

Vokřál: Zvažoval bych také, zda do návrhu rovnou nezařadit řešení přechodu na křížení ulic Pražského a Dreyerova, který zde byl v průběhu diskuse zmiňován.

Doležal: Je však potřeba si uvědomit, že školní ulice je navržena pouze na půlhodinový časový úsek ráno. Přechod v tomto místě je ale využíván po celý den. Otázka jeho úpravy vznikla na základě podnětu paní ředitelky.

Vokřál: Nemám na mysli sdružený přechod. Jde o přechod v ulici Pražského, kde děti běžně přecházejí a který není osvětlený. Je tam sice zpomalovací práh, ale podle mého názoru je již ve špatném stavu a povrch je zde výrazně poškozen.

Panenka: Pokud je problém ve stavu prahu nebo povrchu, bude potřeba jej opravit. Zároveň je třeba vzít v úvahu, že by se přechody nacházely poměrně blízko sebe, přibližně ve vzdálenosti 40 až 50 metrů.

Růžička: Domnívám se, že zde byl míněn přechod přes ulici Pražského v blízkosti křižovatek s ulicemi Renoirova a Dreyerova. V současnosti jsou zde instalovány zpomalovací prahy, které by měly zajišťovat dostatečné zklidnění dopravy, pokud jsou v dobrém technickém stavu. Nepředpokládám, že by město v tomto místě instalovalo světelnou signalizaci pouze kvůli ranní špičce.

Vokřál: Nemám nutně na mysli světelnou signalizaci. Spíše by bylo vhodné přechod opravit a zároveň zkontrolovat stav zpomalovacího prahu, který je podle mého názoru ve špatném stavu.

Panenka: Dobře, nicméně to je otázka, která přímo nesouvisí s projednávaným návrhem školní ulice. Můžeme se tím zabývat samostatně a podat příslušný podnět na opravu.

Shrnutí diskuse

- Komise projednala návrh dopravního opatření v okolí škol v ulicích Renoirova a Lohniského, jehož cílem je zvýšení bezpečnosti dětí při příchodu do školy a školky.
- Představen byl princip tzv. školní ulice, tedy dočasného omezení vjezdu vozidel v ranní špičce přibližně na 30 minut. Opatření má omezit koncentraci automobilové dopravy v době příchodu dětí do školy.
- Diskutováno bylo také řešení krátkodobého zastavení pro vysazení dětí (Kiss and Ride). Projekt počítá se zachováním stávajícího počtu stání a jejich doplněním v okolních ulicích tak, aby docházková vzdálenost ke škole byla obdobná. Současně se zvažuje úprava časového režimu těchto stání tak, aby byla aktivní pouze v době ranní špičky a mimo ni fungovala jako běžná parkovací místa v režimu modrých zón.
- V diskusi zazněly připomínky obyvatel a rodičů k praktickému fungování opatření, zejména k časovým možnostem rodičů, kteří vozí děti do mateřské školy, a k potřebě zachovat možnost krátkodobého zastavení.
- Opakovaně byla zdůrazněna potřeba doplnit dopravní opatření také o organizační a osvětovou složku, zejména spolupráci se školou a zapojení žáků a rodičů do tématu bezpečných cest do školy.
- Diskutována byla rovněž bezpečnost pěších vazeb v okolí školy, zejména využívané přechody pro chodce v ulici Pražského. Bylo konstatováno, že případné opravy nebo úpravy přechodu a zpomalovacích prahů lze řešit samostatným podnětem.
- Zazněl návrh, aby komise ve svém usnesení podpořila zřízení školní ulice a souvisejících opatření v ulicích Renoirova a Lohniského a zároveň prověřila nastavení režimu Kiss and Ride v dané lokalitě.

Městská část Praha 5
2. zasedání Komise dopravní
konané dne 26.02.2026
Číslo usnesení: KODO/2/13/2026

5. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Přechod v ulici na Václavce

Komise dopravní

I. Bere na vědomí

1. informaci o podnětu na zřízení přechodu pro chodce v ulici Na Václavce (úsek Nad Santoškou – schody mezi ulicemi Na Václavce a Na Březince).

II. Konstatuje

1. že v uvedeném úseku dochází k přirozenému pěšímu pohybu.

III. Doporučuje

1. uložit příslušnému odboru prověřit možnost realizace přechodů pro chodce ve variantách jeho umístění, včetně posouzení rozhledových poměrů, dopravního zatížení a případných doprovodných stavebních či organizačních opatření.

Poměr hlasování: 7/1/0

Diskuse:

Panenka: Dalším bodem je podnět na prověření možnosti zřízení přechodu pro chodce v ulici Na Václavce. V tomto úseku chybí pěší vazby a mezi stávajícími přechody je poměrně dlouhý úsek bez možnosti bezpečného přecházení. V blízkosti se nachází schodiště a zastávka, takže by bylo vhodné prověřit možnost propojení právě v návaznosti na toto schodiště.

Flegl: Možné umístění by připadalo v úvahu buď přímo v návaznosti na schodiště, případně o něco výše v ulici.

Bergler: Bydlím v této lokalitě více než dvacet let a ulicí projíždím několikrát denně. Upřímně řečeno jsem v tomto místě nikdy nepozoroval výraznější pěší pohyb ani potřebu přecházet z jedné strany na druhou. Přechod je u školy a další u zastávky, kde lidé skutečně přecházejí. Navrhované místo je navíc v zatáčce, což z hlediska bezpečnosti nepovažuji za vhodné. Ulice je navíc poměrně zatížená tranzitní dopravou, takže další přechod by zde mohl působit spíše jako zbytečná překážka.

Panenka: Domnívám se, že právě vazba mezi oblastí Santošky a Na Březince přes schodiště by si určitou pěší možnost zasloužila. Nemusí jít o světelně řízený přechod, ale alespoň o standardní přechod pro chodce.

Vokrál: Pokud se na mapu podíváme, mezi zastávkou a přechodem u školy je zhruba 400–500 metrů bez možnosti přecházení. V tomto smyslu by určité doplnění přechodu dávalo smysl, i s ohledem na výškový profil ulice. Na druhou stranu je pravda, že pěší trasa není pro cestu do centra úplně komfortní, což může vysvětlovat nižší intenzitu pěšího pohybu.

Růžička: Tento podnět vzešel také z odboru dopravy. V letošním roce proběhla obnova chodníků v ulici Na Václavce a v okolí Santošky a občané se na nás opakovaně obraceli s dotazem, proč zde nejsou navrženy další přechody. Vysvětlovali jsme, že šlo pouze o opravu chodníků, nikoli o kompletní rekonstrukci komunikace, při níž by bylo možné dopravní řešení upravit. Proto nyní navrhuje alespoň prověřit možnosti umístění přechodu. Současně je zřejmé, že umístění přímo v oblouku by z bezpečnostního hlediska nebylo vhodné.

Kostohryz: Zajímavé je srovnání s Peroutkovou ulicí, kde při nedávné rekonstrukci vzniklo v oblasti Farkáně poměrně velké množství nových přechodů. Při průjezdu je to patrné, ale současně se nezdá, že by tím byla doprava zásadně omezena. Naopak to dává chodcům možnost bezpečně přejít tam, kde to potřebují. Ulice Na Václavce je z hlediska chodců poměrně obtížná – auta zde jezdí rychle, zejména z kopce, a bez přechodu je přecházení prakticky nemožné. I kdyby se potvrdilo, že intenzita chodců není vysoká, považuji za správné alespoň prověřit možné lokality. Klidně bych prověřil více míst a následně vybral ta nejvhodnější s ohledem na pěší vazby a rozhledové poměry.

Panenka: Navržené usnesení nikoho k ničemu nezavazuje. Komise pouze bere na vědomí podnět a doporučuje prověřit možnost zřízení přechodu ve více variantách umístění, včetně posouzení rozhledových poměrů.

Růžička: Je ale potřeba zmínit, že vzhledem k šířkovým parametrům komunikace by zde pravděpodobně nebylo možné zřídit pouze jednoduchý přechod. Muselo by jít buď o přechod se směrovým ostrůvkem, nebo o určité zúžení vozovky.

Panenka: V usnesení tedy navrhuje, aby komise vzala podnět na vědomí a doporučila prověřit možné varianty řešení. Pokud se následně ukáže, že je přechod vhodný, může se připravit konkrétní návrh.

Malík: V textu usnesení se uvádí, že zde dochází k přecházení mimo vyznačená místa. Nejsem si jistý, že je to přesné. Provoz je zde velmi silný a osobně jsem nezaznamenal, že by zde lidé běžně přecházeli mimo přechod.

Bergler: Souhlasím. V místech, která byla ukazována, jsem žádné časté přecházení také nepozoroval.

Malík: Navrhoval bych proto formulaci upravit například tak, že v daném úseku dochází k přirozenému pěšímu pohybu. Tvzení o přecházení mimo přechod bych zde raději neuváděl.

Panenska: Tuto část lze upravit. Podstatné je, aby v usnesení zůstalo doporučení prověřit možnost realizace přechodu.

Kostohryz: Pokud se hovoří o variantách, možná by stálo za zvážení formulovat doporučení tak, aby se prověřila možnost umístění přechodů v širším úseku komunikace, tedy případně více míst.

Panenska: S tím nemám problém. Výsledkem může být návrh jednoho přechodu, více přechodů, případně i závěr, že v daném úseku není vhodné zřídit žádný.

Shrnutí diskuse:

- Diskuse se týkala možnosti doplnění přechodu pro chodce v ulici Na Václavce, kde je mezi stávajícími přechody relativně dlouhý úsek bez možnosti bezpečného přecházení.
- Uvažovaná poloha přechodu byla zejména v návaznosti na schodiště propojující lokalitu Santošky a ulici Na Březince.
- Část členů komise upozornila na vysoké dopravní zatížení komunikace, nevhodné rozhledové poměry v oblouku a zpochybnila intenzitu pěšího pohybu v daném místě.
- Naopak zazněl názor, že i při nižší intenzitě chodců může doplnění přechodu zlepšit bezpečnost a umožnit legální přecházení v jinak obtížně překonatelné komunikaci.
- Odbor dopravy uvedl, že podnět vychází také z reakcí obyvatel během nedávné obnovy chodníků, přičemž komplexní rekonstrukce komunikace zatím není plánována.
- V diskusi zazněl návrh prověřit více možných míst v širším úseku ulice.
- Komise se shodla na doporučení prověřit možnosti umístění přechodu (případně přechodů), včetně posouzení rozhledových poměrů a technických podmínek komunikace.

Městská část Praha 5
2. zasedání Komise dopravní
konané dne 26.02.2026
Bere na vědomí

6. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Různé

Komise dopravní

I. Bere na vědomí

1. informaci o dopravním opatření v předprostoru Smíchovského nádraží a rekonstrukci Plzeňské ulice.

Diskuse:

Diskuse – bod „Různé“ (přednádražní prostor Smíchov, ulice Nádražní)

- Předseda komise informoval o připravovaných bezpečnostních opatřeních v prostoru před Smíchovským nádražím v ulici Nádražní, která byla projednána mezi městskou částí, odborem dopravy, Magistrátem hl. m. Prahy a Dopravním podnikem. Impulzem byla nedávná dopravní nehoda v prostoru autobusového terminálu.
- Navržená opatření mají zlepšit především rozhledové poměry autobusů v oblouku komunikace a omezit nebezpečné pohyby chodců, kteří si v současnosti zkracují cestu přes prostor parkoviště a komunikace.
- Jedním z hlavních kroků je odstranění části vzrostlé zeleně, která brání vzájemnému výhledu řidičů autobusů při míjení v oblouku.
- Dále se navrhuje fyzické omezení průchodu chodců v rizikovém místě pomocí zábradlí a prvků typu Cityblok, doplněných dopravním značením, které má pohyb chodců nasměrovat bezpečnější trasou.
- V diskusi zaznělo, že chodci v současnosti využívají velmi úzký bezpečnostní odstup mezi zídou a svodidlem; doplnění sloupků a dalších prvků má tento nebezpečný průchod zamezit.
- Byla rovněž diskutována možnost zřízení přechodu pro chodce v úrovni komunikace, která však nebyla doporučena, protože by znamenala zrušení minimálně dvou odstavných míst pro autobusy.
- Komise byla informována, že chodci mají k dispozici podchod, který je však využíván jen omezeně.
- Připravovaná opatření mají dočasný charakter do doby celkové přestavby přednádražního prostoru v souvislosti s budoucí úpravou terminálu Smíchov a dalšími dopravními změnami v ulici Nádražní.
- Předpokládá se, že opatření budou realizována po schválení příslušného opatření obecné povahy v horizontu několika měsíců.

Diskuse – informace o rekonstrukci ulice Plzeňská

- Předseda komise informoval o aktuálním stavu dopravních omezení souvisejících s rekonstrukcí v ulici Plzeňská. Uvedl, že dopravní opatření se v průběhu příprav často měnila a definitivní podoba organizace dopravy vznikala až těsně před zahájením prací.
- Odbor dopravy doplnil, že městská část není silničním správním úřadem, který o opatřeních rozhoduje, nicméně průběžně získává informace a předává je veřejnosti. Hlavní dopravní omezení související s rekonstrukcí mají začít v polovině dubna, přičemž dopravní režim se ještě bude dále upřesňovat.
- V současné době již probíhají práce na opravě plynovodního řádu v úseku mezi ulicemi U Paliarky, Na Čečeličce a Erbenova, které dočasně omezují některé příčné dopravní vazby.
- Diskutována byla také organizace objízdných tras, zejména vedení dopravy přes ulici Vrchlického až k ulici Prácheňské. Městská část současně odmítla návrh na využití ulice Na Čečeličce jako objízdné trasy směrem do Holečkovy ulice.
- V souvislosti s rekonstrukcí byla zvažována i dočasné zrušení tramvajové zastávky U Zvonu. Po nesouhlasu městské části bylo navrženo zřízení provizorní zastávky za křižovatkou s ulicí Mahenova, která zajistí obsluhu území po dobu výluky.
- Bylo rovněž uvedeno, že současně probíhají práce související s instalací trolejového vedení pro plánovaný provoz trolejbusů, což do harmonogramu rekonstrukce vstupuje jako další omezení dopravy v okolí Holečkovy ulice.
- Zaznělo také upřesnění, že aktuální práce se týkají pouze inženýrských sítí (plynovod a vodovod) a nejedná se o kompletní rekonstrukci komunikace a chodníků, která je plánována až v pozdějším období.
- V závěru diskuse byl vznesen dotaz na možnost vedení autobusů po tramvajovém pásu po delším úseku. Bylo vysvětleno, že to z provozních a bezpečnostních důvodů není možné, zejména kvůli nedostatečné osové vzdálenosti a stanovisku Dopravního podniku i Policie ČR.

Diskuse – další dopravní omezení v oblasti Barrandova

- V diskusi byla otevřena otázka plánované opravy mostu přes Růžičkovu rokli v ulici K Barrandovu, která bude probíhat od 1. 3. do 28. 6. a po dobu zhruba čtyř měsíců zúží komunikaci ze dvou jízdních pruhů na jeden. Bylo upozorněno na riziko výrazného dopravního zatížení zejména pro obyvatele Barrandova.
- Zazněl podnět, zda by bylo možné řidiče včas informovat již na Pražském okruhu, podobně jako při dřívějších omezeních u Barrandovského mostu, aby se část tranzitní dopravy do oblasti vůbec nevzdávala.
- Bylo uvedeno, že opravu mostu realizuje Technická správa komunikací a případné dopravní informace na Pražském okruhu je nutné koordinovat s Ředitelstvím silnic a dálnic a Ministerstvem dopravy, protože nejde o komunikace ve vlastnictví hlavního města Prahy.
- Vysvětleno bylo také, že současně nebylo možné realizovat více stavebních akcí v oblasti Barrandova současně. Proto byla přednostně zvolena oprava mostu přes Růžičkovu rokli a rekonstrukce dalších komunikací v okolí byla odložena.
- V diskusi zazněla také kritika nedostatečné informovanosti veřejnosti o dopravních omezeních. Bylo uvedeno, že komunikace směrem k veřejnosti je nyní z velké části zajišťována prostřednictvím PR městské části, zatímco investor některých stavebních prací tuto informovanost podle názoru účastníků zajišťuje nedostatečně.
- Další část diskuse se týkala dopravního režimu v oblasti Nádražní, Strakonické a ulice U Lihovaru v souvislosti s budoucím zprovozněním Dvoreckého mostu. Bylo uvedeno, že některá dopravní omezení zůstanou zachována zejména z důvodu preference veřejné dopravy.
- Zazněl také dotaz na možnost využívání objízdnych tras přes Hlubočepy a následné napojení zpět na Barrandovský most. Bylo potvrzeno, že určitý průjezd v tomto směru je již nyní možný, avšak dopravní situace může být ovlivněna provozem autobusů a aktuální kapacitou komunikací.
- V závěru bylo konstatováno, že řada dopravních omezení vyplývá z technického stavu mostu přes Růžičkovu rokli a z probíhajících stavebních prací, a možnosti jejich úpravy jsou proto omezené.

Začátek zasedání:

16:00

Konec zasedání:

18:00

Zapsala: Ing. arch. Dita Lampová

Ověřovatel: Ing. Milan Kryl

Ing. Jan Panenka
předseda Komise dopravní