

Městská část Praha 5

Zápis

z 5. zasedání Komise dopravní dne 28.05.2026

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

Omluveni: Michal Baštecký, Ing. Jan Bergler, Pavel Chramosta

Hosté: Ivan Růžička

Program:

č.	Bod jednání	Rozhodnutí	číslo usnesení
1.	Volba ověřovatele zápisu z 5. zasedání KODO ze dne 28.05.2026	Schváleno	KODO/5/25/2026
2.	Schválení programu 5. zasedání KODO ze dne 28.05.2026	Schváleno	KODO/5/26/2026
3.	Zápis z 4. zasedání KODO ze dne 23.04.2026	Schváleno	KODO/5/27/2026
4.	Ulice Do Polí – návrh dopravního opatření pro bezpečnost chodců	Schváleno	KODO/5/28/2026
5.	U Tyršovy školy – koordinace dopravního řešení a prověření možností zklidnění území	Schváleno	KODO/5/29/2026
6.	Ulice Radlická – úprava jízdních pruhů v úseku Výmolova – Kutvirtova	Schváleno	KODO/5/30/2026
7.	Rekonstrukce chodníku v ulici Lamačova	Schváleno	KODO/5/31/2026
8.	Různé	Bere na vědomí	

Městská část Praha 5
5. zasedání Komise dopravní
konané dne 28.05.2026
Číslo usnesení: KODO/5/25/2026

1. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Volba ověřovatele zápisu z 5. zasedání KODO ze dne 28.05.2026

Komise dopravní

I. Volí

1. Ing. Petra Malíka ověřovatelem zápisu z 5. zasedání KODO ze dne 28.05.2026.

Poměr hlasování: 6/0/0

Městská část Praha 5
5. zasedání Komise dopravní
konané dne 28.05.2026
Číslo usnesení: KODO/5/26/2026

2. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Schválení programu 5. zasedání KODO ze dne 28.05.2026

Komise dopravní

I. Schvaluje

1. program 5. zasedání KODO ze dne 28.05.2026.

Poměr hlasování: 6/0/0

Městská část Praha 5
5. zasedání Komise dopravní
konané dne 28.05.2026
Číslo usnesení: KODO/5/27/2026

3. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Zápis z 4. zasedání KODO ze dne 23.04.2026

Komise dopravní

I. Schvaluje

1. zápis z 4. zasedání KODO ze dne 23.04.2026.

Poměr hlasování: 6/0/0

Městská část Praha 5
5. zasedání Komise dopravní
konané dne 28.05.2026
Číslo usnesení: KODO/5/28/2026

4. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Ulice Do Polí – návrh dopravního opatření pro bezpečnost chodců

Komise dopravní

I. Doporučuje

1. zpracování návrhu dopravních opatření v ulici Do Polí s cílem zajistit bezpečný přístup chodců k železniční zastávce Praha-Jinonice a optimalizaci parkovacích možností v dané lokalitě.
2. prověření možností úpravy organizace dopravy a uspořádání parkovacích stání s ohledem na stávající prostorové podmínky, bezpečnost provozu a zachování průjezdnosti komunikace.
3. koordinaci návrhu v úzké spolupráci se zpracovatelem koncepce uspořádání parkovacích míst v oblasti Jinonic v souvislosti s připravovaným rozšířením zón placeného stání, společností MOZ Consult.

Poměr hlasování: 6/0/0

Diskuse:

Panenka: Bude vám představen návrh dopravního opatření zaměřeného na zvýšení bezpečnosti chodců.

Růžička: Dobrý den, návrhy jsme obdrželi na odbor dopravy a ztotožnili jsme se s nimi. Pan Flegl je následně zpracoval do podoby zadání.

Problém v daném prostoru spočívá v tom, že zde parkují vozidla, která často nepatří místním obyvatelům ani návštěvníkům přilehlých objektů. Vzhledem k blízkosti železniční stanice Jinonice a zejména stanice metra slouží lokalita jako náhražka parkoviště P+R, protože zde nejsou zavedeny zóny placeného stání.

V důsledku toho zde chybí bezpečný prostor pro pěší, zejména při přístupu na železniční stanici, protože zde není chodník. Intenzita dopravy není vysoká (jde o slepou ulici v režimu zóny 30), ale absence prostoru pro pěší je zde zásadní problém.

Pokud by se vymezilo pouze jedno parkovací místo, jak navrhuji někteří občané, nepodařilo by se zajistit potřebné rozhledové poměry požadované Policií ČR. Proto vzniklo zadání, jak situaci řešit komplexně. Je na komisi, zda návrh podpoří, případně doplní připomínky, aby mohl projektant řešení dále rozpracovat.

Flegl: Myslím, že to bylo řečeno komplexně. Doplním, že bude nutná koordinace s plánovaným rozšiřováním zón placeného stání. Projektant bude muset návrh nejprve projednat. Následně by se mohlo začít s nestavebními úpravami, zatímco případné stavební úpravy by mohly být realizovány až později, podle toho, jak se řešení v praxi osvědčí.

Panenka: Náskres, který je k dispozici, zpracoval pan Flegl a nejde o finální řešení. Bude nutné připravit projekt nebo studii.

V místě se nacházejí popelnice soukromého vlastníka, které by měly být umístěny za oplocením. Je také nutné zachovat vjezd do objektu. Tyto popelnice nejsou veřejné, jsou uzamčené. Na opačné straně se nacházejí veřejné nádoby na tříděný odpad.

Cílem je především upravit prostor tak, aby byl zajištěn bezpečný a plynulý pěší přístup ke stanici.

Vokrál: K těm popelnicím – bylo by možné ověřit, zda stojí na pozemku vlastníka, nebo na obecním pozemku?

Panenka: Tyto popelnice stojí na obecním pozemku a budou muset být odstraněny, respektive přesunuty do areálu vlastníka. Veřejné nádoby na tříděný odpad tam samozřejmě musí zůstat zachovány.

Jakýkoliv projekt bude nutné koordinovat s panem Horským z MOZ, který připravuje zavedení zóny placeného stání v této oblasti.

Panenka: Navrhované usnesení tedy zní: zpracovat dopravní opatření v ulici Do Polí s cílem zajistit bezpečný přístup chodců k zastávce a upravit uspořádání parkovacích stání s ohledem na prostorové podmínky, bezpečnost provozu a zachování průjezdnosti.

Současně je nutné návrh koordinovat s MOZ tak, aby bylo možné následně zavést zóny placeného stání bez nutnosti dalších zásahů do již realizovaných opatření.

Městská část Praha 5
5. zasedání Komise dopravní
konané dne 28.05.2026
Číslo usnesení: KODO/5/29/2026

5. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

U Tyršovy školy – koordinace dopravního řešení a prověření možností zklidnění území

Komise dopravní

I. Doporučuje

1. prověřit možnosti zklidnění dopravy v lokalitě U Tyršovy školy se zaměřením na zvýšení bezpečnosti pěších, zejména dětí docházejících do školských zařízení, včetně možnosti parkování na Radlické ulici v podobě K+R (a možnost využití univerzitní parkoviště pro učitele).
2. zahájit zpracování dopravní studie prověřující možnosti úpravy organizace dopravy a návrhu křižovatek v oblasti ulic U Tyršovy školy a dalších navazujících ulic.
3. koordinovat návrh dopravního řešení s připravovanými developerskými záměry a pěšími vazbami mezi stanicí metra Jinonice, Fakultou sociálních věd Univerzity Karlovy, ZŠ a MŠ U Tyršovy školy.
4. při zpracování studie zohlednit stávající intenzity dopravy, pohyb pěších ve špičkových hodinách a možnosti celkového zvýšení bezpečnosti a přehlednosti veřejného prostoru.

Poměr hlasování: 6/0/0

Diskuse:

Panenka: Máme podnět na prověření dopravního řešení v ulici U Tyršovy školy, zejména v prostoru křižovatky před školou. Tento návrh vychází ze studií (PUDIS, VHE, SATRA) v rámci zklidnění Jinonic.

Jednou z variant je řešení formou jakéhosi okružního prostoru s možností krátkodobého zastavení (K+R). Osobně si myslím, že by zde měl zůstat omezený prostor pro parkování učitelů.

Kostohryz: Souhlasím, že lokalita zásah potřebuje – zejména kvůli konfliktu pěších (trasa od metra) s vozidly, která zde ráno vykládají děti. Situace je nepříjemná a nebezpečná.

Nejsem si ale jistý, že řešení formou „točny“ je vhodné. I nadále by docházelo ke střetu pěších s auty.

Navrhoval bych zadat řešení specialistovi na bezpečnost u škol (např. pan Syrový) a nejprve zpracovat analýzu.

Dále bych zvážil, zda je nutné parkování učitelů přímo u školy. V blízkosti je parkoviště univerzity, které je částečně nevyužitá a v docházkové vzdálenosti. Šlo by jednat o jeho využití.

Panenka: Souhlasím, že současný návrh není ideální, jde spíše o orientační podklad. Zadání by pravděpodobně řešil pan Syrový.

Možnost využití univerzitního parkoviště prověříme, nicméně z minulosti víme, že ochota ke spolupráci nebyla velká.

Zároveň je potřeba zajistit parkování pro učitele – podobně jsme to řešili při zavádění zón na Barrandově.

Zadání pro projektanta by mělo zahrnout všechny tyto aspekty.

Alternativní návrhy (K+R, organizace dopravy)

Malík: Navrhoval bych zvážit K+R na ulici Radlická, odkud by děti mohly dojít ke škole pěšky. Tím by se eliminoval konflikt s auty přímo před školou.

Panenka: Tuto variantu můžeme nechat prověřit. Otázkou je, zda ji rodiče budou využívat, protože často chtějí děti vysadit přímo před školou.

Kostohryz: Naopak mi to přijde jako smysluplná varianta k prověření. Lokalita už nyní trpí neukázněnou jízdou a manévrováním vozidel.

Panenka: Navrhoji tedy zadat projektantovi prověření i této možnosti.

Vokrál: Bylo by vhodné zvážit i možnost otočení vozidel tak, aby se mohly vracet směrem do centra.

Panenka: Obávám se, že v tomto místě není možné bezpečně řešit otáčení vozidel na Radlické.

Malík: Nelze mít všechny požadavky najednou – buď se přiblížíme autem ke škole, nebo budeme řešit bezpečnost a organizaci prostoru.

Další souvislosti (školka, bezpečnost)

Růžička: Je třeba zohlednit i mateřskou školu v lokalitě, kde je provoz jiný než u základní školy.

Navíc zde došlo k závažné nehodě, kdy řidička při couvání srazila dítě. Proto byla v minulosti zavedena omezení vjezdu.

Panenka: Je tedy nutné, aby zadání projektantovi zahrnovalo všechny tyto aspekty – K+R režim, parkování, bezpečnost pohybu dětí i organizaci dopravy.

Parkování učitelů

Malík: Bylo by vhodné jednat s univerzitou o možnosti využití jejich parkoviště.

Kostohryz: I částečné sdílení kapacity (např. za poplatek) by mohlo pomoci.

Panenka: Navrhuji tedy prověřit:

- parkování na Radlické,
- možnost využití univerzitního parkoviště,
- případně jiné alternativy pro učitele.

Zároveň je potřeba zachovat alespoň omezený počet míst.

Růžička: Zadání je formulováno dostatečně obecně, takže projektant může navrhnout optimální variantu. Komise tak má pokryty všechny relevantní možnosti.

Shrnutí zadání**Panenka**

Celé řešení ponecháme na projektantovi bez předdefinovaného konkrétního typu křižovatky. Zadání bude obecné a bude zahrnovat:

- bezpečné řešení pěší dopravy,
- organizaci K+R režimu,
- parkování učitelů,
- možné varianty řešení (včetně alternativních tras a vazeb).

Městská část Praha 5
5. zasedání Komise dopravní
konané dne 28.05.2026
Číslo usnesení: KODO/5/30/2026

6. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Ulice Radlická – úprava jízdních pruhů v úseku Výmolova – Kutvirtova

Komise dopravní

I. Bere na vědomí

1. návrh dopravního opatření v prostoru před areálem ČSOB v Radlické ulici, zpracovaný organizací ROPID v termínu 5/2026, týkající se prodloužení nepojížděného pravého jízdního pruhu formou vodorovného dopravního značení („stínu“).

II. Doporučuje

1. pokračovat v prověřování tohoto opatření vedoucích ke zklidnění dopravy v oblasti Dívčích Hradů a Kesnerky.
2. prověřit možnosti úpravy řízení dopravy v křižovatce Kutvirtova × Radlická, včetně možnosti instalace světelného signalizačního zařízení (SSZ), s cílem omezení nežádoucí tranzitní dopravy a zvýšení preference veřejné dopravy a bezpečnosti provozu.

Poměr hlasování: 6/0/0

Diskuse:

Panenka: Dalším bodem je Radlická ulice, konkrétně úprava jízdních pruhů v úseku Výmolova – Kutvirtova. Všichni víte, jak to tam nyní vypadá – probíhají tam práce a na základě podnětu ROPIDu a MČ Praha 5 vznikl návrh na zúžení, respektive zkrácení jízdního pruhu vedoucího rovně ke Kutvirtově ulici.

Cílem je omezit tranzitní dopravu, která si zkracuje trasu přes Dívčí hrady. Jde o to, zda v tomto návrhu pokračovat. Pravděpodobně by bylo nutné doplnit i fyzické prvky, které zamezí objíždění.

Kostohryz: Nemyslím si, že to tranzit úplně zastaví, ale pokud ROPID předpokládá, že to pomůže, můžeme to vyzkoušet.

Z hlediska kapacity Radlické to dává smysl – už výše směrem k metru Jinonice se doprava stejně stahuje do jednoho pruhu, takže krátké rozšíření na dva pruhy zde není zásadní. Neočekával bych ani výrazné zhoršení plynulosti.

Panenka: Také si nemyslím, že by to způsobilo kolony. Spíš se prodlouží doba průjezdu pro část řidičů, ale není možné vyhovět všem. Smyslem je ztížit průjezd přes Dívčí hrady – pokud řidiči ztratí čas, raději zůstanou na Radlické. Značení typu „zákaz vjezdu“ se ukázalo jako málo účinné.

Vokřál: Podporuji zkrácení připojovacího pruhu. Podobné řešení je i jinde na Radlické a omezuje předjíždění a podjíždění.

Kryl: Objíždění přes Dívčí hrady a Kesnerku je sice regulováno značkou „zákaz vjezdu mimo dopravní obsluhu“, ale ta se nedodrжуje a prakticky nekontroluje.

Panenka: To je ten problém – značka sama o sobě nic nevyřeší. Řidiči si vždy najdou argument, že tam jedou za nějakým účelem. Policie to obtížně kontroluje. Proto dává smysl spíš fyzicky ztížit průjezd.

Kryl: Napadá mě doplnit fyzickou bariéru, například citybloky, a zároveň lépe umístit dopravní značky, aby byly viditelnější.

Panenka: Místní řidiči to stejně znají a budou trasu využívat, pokud to půjde. Jediná účinná cesta je znepříjemnit průjezd. Navigace typu Waze to tudy už dnes nevede.

Růžička: Nepomůže ani kamerový systém – „dopravní obsluha“ je obtížně vymahatelný pojem. Stačí deklarovat účel jízdy a postih je problematický.

Panenka: Ano, proto dává smysl opatření, které fyzicky omezí atraktivitu trasy.

Další návrhy a souvislosti

Kostohryz: V usnesení je zmínka o světelném řízení. Chápu to správně jako možnost „světelných závor“?

Malík: Ano, jde o prověření různých variant řízení dopravy, včetně signalizace.

Vokřál: Možná by stálo za to uvažovat i o komplexnější úpravě křižovatky, která je dnes nepřehledná, zejména při výjezdu z Kutvrtovy.

Panenka: Obávám se, že stavební úpravy by znamenaly výrazné omezení provozu na Radlické.

Růžička: Stávající úpravy vznikly na podnět ROPIDu kvůli zajištění průjezdu autobusů (linka 153).

Nedoporučoval bych zlepšovat napojení z Kutvrtovy do Radlické – vedlo by to k nárůstu dopravy v okolních ulicích, zejména v oblasti Kroupovy. Už dnes zde dochází k objíždění přes obytné zóny.

Kostohryz: Navrhuji nechat prověřit všechny varianty a následně rozhodnout podle výsledku.

Panenka: Souhlasím, můžeme vše prověřit a poté vyhodnotit. Pokud není další připomínka, navrhuji o usnesení hlasovat.

Městská část Praha 5
5. zasedání Komise dopravní
konané dne 28.05.2026
Číslo usnesení: KODO/5/31/2026

7. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Rekonstrukce chodníku v ulici Lamačova

Komise dopravní

I. Bere na vědomí

1. stav chodníku v ulici Lamačova.

II. Doporučuje

1. zařadit tento chodník v ulici Lamačova do Chodníkového programu.

Poměr hlasování: 6/0/0

Diskuse:

Panenka: Další bod – rekonstrukce chodníku na Barrandově v ulici Lamačova. Na základě podnětů obyvatel se původně uvažovalo o dílčí opravě, ale po místním šetření je zřejmé, že chodník je ve velmi špatném stavu a vyžaduje kompletní rekonstrukci, nikoli pouze nový povrch.

V dohledné době budu jednat s TSK ohledně celého Barrandova, kde je více problémových míst – například propadlé kanály a další závady. Tyto dílčí opravy bychom rádi řešili přes TSK, zatímco větší akce by případně mohly být zařazeny do chodníkového programu, podle finančních možností.

Vokřál: Pokud začneme s opravami v této části Barrandova, je potřeba počítat s tím, že obdobné zásahy budou nutné prakticky všude. Přesto návrh podporuji.

Panenka: Barrandov jsem prošel a eviduji řadu lokálních závad, které by šlo řešit v rámci běžné údržby TSK. Mám domluvené jednání, kde budeme řešit možnost financování těchto dílčích oprav.

Kromě uvedeného chodníku bych rád řešil i propojení z Wassermannovy ulice směrem k ulici V Remízku, kde je v parku velmi špatný stav povrchu.

U předkládaného chodníku je ale zřejmé, že dílčí opravy nestačí.

Kryl: Navážu na předchozí debatu k chodníkovému programu. Požadavků je velké množství a není možné uspokojit všechny. Je třeba stanovit priority – zejména se zaměřit na bezpečnost chodců.

To znamená řešit především místa, kde chodníky chybí, jsou nebezpečné, nutí chodce vstupovat do vozovky nebo kde jsou ve špatném stavu schodiště.

Důležité je také mít zpětnou vazbu od TSK – jaký je stav evidovaných požadavků a v jakém pořadí se budou řešit.

Panenka: S TSK budu jednat i o těchto prioritách. V současnosti například probíhá oprava chodníku v Zahradníčkově ulici, včetně plánovaného přechodu.

Model je takový, že TSK má určité prostředky, které lze využít, a my se snažíme tyto příležitosti využít.

Na Barrandově by tedy část oprav mohla jít z prostředků TSK (dílčí zásahy) a část případně z našeho programu (větší rekonstrukce).

Je ale otázka kapacit – není jisté, zda se realizace stihne ještě v letošním roce.

Kostohryz: Opravy chodníků samozřejmě podporuji, ale znovu zdůrazňuji nutnost prioritizace. V mnoha případech představují větší riziko například rozpadající se schodiště než samotné chodníky.

Je vhodné vycházet z pasportizace a postupovat systematicky. Dlouhodobě by bylo vhodné nastavit stabilní spolupráci s TSK podobně, jako to funguje na jiných městských částech.

Panenka: Pasportizace existuje a vycházíme z ní. Schodiště se také opravují, většinou prostřednictvím TSK. Výběr konkrétních akcí vždy konzultujeme s TSK, zejména s ohledem na plánované zásahy inženýrských sítí. Pokud by se v místě plánovaly další práce, oprava chodníku by se odložila nebo koordinovala.

Celkový objem potřebných oprav je v řádu miliard korun, takže je nutné postupovat postupně.

Malík: Důležité je soustředit se na chodníky v nejhorším stavu (nejhorší kategorii). Pokud tento chodník do této skupiny patří, pak je jeho oprava oprávněná.

Panenka: Ano, právě z těchto priorit vycházíme. Pokud se neprokáží kolize se záměry sítí, může být akce realizována. V opačném případě by se řešila ve spolupráci s dalšími investory.

Je nutné začít postupně – nelze opravit vše najednou.

Růžička: Je třeba vždy prověřit i plány správců sítí, aby nedošlo k neefektivní investici.

Panenka: Toto prověřujeme s TSK. Současně upozorňuji, že do budoucna může být problém i s dostupností materiálů – například kamenná mozaika už není běžně dostupná, protože lomy jsou vyčerpané.

Městská část Praha 5
5. zasedání Komise dopravní
konané dne 28.05.2026
Bere na vědomí

8. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Různé

Diskuse:

Panenka: Zmiňoval jsem rekonstrukci Drtinovy ulice. V návaznosti na to se otevřelo téma objíždění kolony v ulici K Barrandovu u Růžičkovy rokle.

Kryl: Minulý týden mě oslovil občan s návrhem, že by situaci vyřešila jedna dopravní značka. Problém je v tom, že se nyní opravuje most přes Růžičkovu roklič ve směru dolů, kde je provoz zúžen na jeden pruh a vznikají výrazné kolony. Za zhruba měsíc se omezení přesune do opačného směru (nahoru), takže kolony budou vznikat od Barrandovského mostu směrem nahoru. Řidiči si proto budou hledat objížděné trasy – typicky odbočí do vilové čtvrti, projedou ji a nahoře se znovu napojí.

To je přesně situace, které se místní obyvatelé obávají a kterou nechtějí. Problém je obdobný jako na Kesnerce.

Růžička: Na rozdíl od jiných lokalit zde máme světelnou signalizaci, která může fungovat jako určitá „světelná závora“ a regulovat vjezd vozidel. To ale vždy bude na úkor také místních obyvatel.

Je možné upravit signalizační cyklus, například zkrátit zelenou pro odbočení, ale to omezí všechny – nejen tranzit. Úplně se tranzitní dopravy zbavit nedokážeme, lze ji pouze omezit.

Vokrál: Jak dlouho má být uzavřená ulice Slavínského?

Kryl: Dnes situaci trochu pomáhá to, že příjezd po Slavínského je omezený. Pokud se otevře, objížděná trasa se zkrátí a bude atraktivnější.

Navíc v těchto vilových ulicích je sice omezení na 30 km/h, ale reálně ho nikdo nedodržuje – naopak se tam jezdí velmi rychle, často i kolem 80 km/h, aby řidiči dohnali čas ztracený v koloně.

Růžička: Předpokládaný termín je 30. 6. 2026. Pokud by se ale práce skutečně přesunuly do opačného směru, jak zaznělo, zásadně by to ovlivnilo plánované uzavírky v oblasti Hlubočep. V takovém případě bychom nemohli pokračovat v dalších omezeních, protože by chyběla objížděná trasa.

Malík: Pokud je tam světelná křižovatka, šlo by omezit odbočení doleva maximálním zkrácením zelené, aby se tam dostalo méně aut.

Kryl: Už dnes je zelená pro odbočení velmi krátká a projede jen několik vozidel. Problém je, že značná část těchto aut se pouze otáčí – protože řidiči špatně odbočili u Barrandovského mostu a využívají tuto křižovatku k otočení.

Tím dochází k dalšímu zatížení a prodlužování čekací doby.

Růžička: Snahy o legalizaci otáčení v oblasti Lihovaru nebyly v minulosti schváleny ani Policií ČR ani magistrátem.

Panenka: Situace je podobná jako na jiných místech – řidiči si zkrátka hledají alternativy. Část problému je dočasná a bude nutné ji po dobu stavebních prací zvládnout.

Malík: Navíc pokud se většina aut u křižovatky otáčí, reálný průjezd do vilové oblasti není tak vysoký.

Kryl: Je to dáno tím, že řidiči čekají na semaforu a následně se otáčejí.

Panenka: Jde o jednu z variant, se kterými musíme počítat – buď si řidiči počkají, nebo si trasu objíždějí.

Vokrál: Pokud se otevře Slavínského a uzavře Geologická, dojde opět k nárůstu čekání na křižovatkách.

Růžička: Signalizační cyklus je zde přibližně 90 sekund.

Další podněty – Barrandov a okolí

Panenka: Dalším tématem je návrh na zpomalovací prvky (tzv. polštáře) v Lamačově ulici, kde zaznívají podněty na vysokou rychlost vozidel.

Vokrál: Navržen je jeden prvek před přechodem a druhý za ním. Podle zkušeností řidiči vjíždějí do ulice rychle, zejména při odbočení z K Barrandovu.

Panenka: Prověříme nehodovost a další podklady, abychom mohli rozhodnout.

Zlíchov – přechod pro chodce

Vokrál: V oblasti za viaduktem chybí místo pro bezpečné přecházení.

Panenka: Je tam zóna 20 km/h, proto si nejsem jistý potřebou přechodu.

Vokrál: Je tam zvýšený pohyb dětí a zhoršený rozhled, navíc se rychlost nedodržuje.

Panenka: Ponecháme jako podnět k prověření.

Hluk a tuningová vozidla

Panenka: Řešil jsem stížnosti z oblasti Hřebenek na hluk od upravených vozidel. Městská policie má omezené možnosti, státní policie řeší spíše organizované srazy.

Finardi: Mohu to potvrdit, bydlím tam a je to tak.

Panenka: Zjišťoval jsem možnosti řešení. Městská policie v tomto směru nemá účinné nástroje. Obrátil jsem se i na Policii ČR – ta zasahuje zejména při organizovaných srazech, ale na jednotlivé případy reagovat nestíhá.

Problém je i v tom, že vozidla mohou upravit hlučnost elektronicky – při kontrole ji sníží a nelze ji prokázat.

Dále jsem jednal se zástupci Prahy 1, kde řeší podobný problém (např. Pařížská ulice). Připravují iniciativu na legislativní změnu – například zavedení limitu hlučnosti kolem 80 dB. V tomto směru bychom jejich postup mohli podpořit.

V současnosti ale neexistuje účinný nástroj, jak tato jednání přímo postihovat.

Vokrál: Podobná situace je i v Lamačově ulici u kruhového objezdu. Probíhají tam závody, často opakovaně během dne, a problém s hlukem je také výrazný.

Podle dostupných informací zde dochází k nelegálním jízdám a zvýšené hlučnosti, přičemž v některých hodinách se situace opakuje pravidelně.

Panenka: Doplňuje, že podobné problémy byly v minulosti zaznamenány také v Klikaté a Jinonické ulici, kde docházelo k driftování vozidel. Po upozornění konkrétních řidičů tyto aktivity ustaly. Konstatuje však, že řešení podobných případů není jednoduché ani z pohledu Policie ČR.

Dále upozorňuje na špatný stav vodorovného dopravního značení na některých přechodech pro chodce, například na Barrandově a v oblasti Malvazínek. Přechody jsou místy již téměř neviditelné, a proto hodlá požádat Technickou správu komunikací o jejich obnovu.

Vokrál: Dotazuje se, zda není obnova vodorovného dopravního značení součástí pravidelné údržby.

Panenka: Uvádí, že některé přechody byly obnoveny teprve nedávno, například u obchodního domu Albert na Malvazíncech, avšak použitá barva se velmi rychle opotřebovala a značení je již téměř nečitelné. Podle jeho názoru bude nutné provést opravu znovu.

Začátek zasedání:

16:00

Konec zasedání:

17:00

Zapsala: Bc. Eva Stoklasová

Ověřovatel: Ing. Petr Malík

Ing. Jan Panenka
předseda Komise dopravní