

Městská část Praha 5

Zápis

z 6. zasedání Komise dopravní dne 25.06.2026

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

Omluveni: Ing. Jan Bergler

Hosté: Ing. Květoslav Syrový

Program:

č.	Bod jednání	Rozhodnutí	číslo usnesení
1.	Volba ověřovatele zápisu z 6. zasedání KODO ze dne 25.06.2026	Schváleno	KODO/6/32/2026
2.	Schválení programu 6. zasedání KODO ze dne 25.06.2026	Schváleno	KODO/6/33/2026
3.	Zápis z 5. zasedání KODO ze dne 28.05.2026	Schváleno	KODO/6/34/2026
4.	Dopravní studie okolí ZŠ Na Výši – V Cibulkách	Schváleno	KODO/6/35/2026
5.	Na Hřebenkách – úsekové měření	Schváleno	KODO/6/36/2026
6.	Zařazení parkoviště v ulici Slavínského do ZPS	Schváleno	KODO/6/37/2026
7.	Zpomalovací práh v ulici Lamačova	Schváleno	KODO/6/38/2026
8.	Přechod v ulici Nad Zlíchovem	Schváleno	KODO/6/39/2026

Městská část Praha 5
6. zasedání Komise dopravní
konané dne 25.06.2026
Číslo usnesení: KODO/6/32/2026

1. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Volba ověřovatele zápisu z 6. zasedání KODO ze dne 25.06.2026

Komise dopravní

I. Volí

1. Ing. Savinu Finardi, Ph.D. ověřovatelkou zápisu z 6. zasedání KODO ze dne 25.06.2026.

Poměr hlasování: 6/0/0

(Ing. Petr Malík a Radek Vokřál nejsou přítomni při hlasování)

Městská část Praha 5
6. zasedání Komise dopravní
konané dne 25.06.2026
Číslo usnesení: KODO/6/33/2026

2. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Schválení programu 6. zasedání KODO ze dne 25.06.2026

Komise dopravní

I. Schvaluje

1. program 6. zasedání KODO ze dne 25.06.2026.

Poměr hlasování: 7/0/0

(Ing. Petr Malík není přítomen při hlasování)

Městská část Praha 5
6. zasedání Komise dopravní
konané dne 25.06.2026
Číslo usnesení: KODO/6/34/2026

3. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Zápis z 5. zasedání KODO ze dne 28.05.2026

Komise dopravní

I. Schvaluje

1. zápis z 5. zasedání KODO ze dne 28.05.2026.

Poměr hlasování: 5/0/2

(Ing. Petr Malík není přítomen při hlasování)

Městská část Praha 5
6. zasedání Komise dopravní
konané dne 25.06.2026
Číslo usnesení: KODO/6/35/2026

4. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Dopravní studie okolí ZŠ Na Výši – V Cibulkách

Komise dopravní

I. Souhlasí

1. s předloženým hrubopisem dopravní studii okolí nové ZŠ Na Výši – V Cibulkách zpracovanou společností Syrový – dopravní ateliér, s.r.o.

II. Doporučuje

1. pokračovat v přípravě navržených opatření s cílem zvýšit bezpečnost pěší dopravy, zejména dětí docházejících do školy, a zkvalitnit veřejný prostor v řešeném území.
2. usilovat o stavební úpravy ulice Na Výši v celé šíři (v úseku podél nové ZŠ Na Výši – V Cibulkách).

Poměr hlasování: 8/0/0

Diskuse:

Panenka: Dalším bodem je dopravní studie Na Výši. Máme zde pana projektanta Syrového, který nás projektem provede. Takže nyní bod číslo 4: dopravní studie okolí připravované školy Na Výši. Studii zpracoval pan Syrový, kterému předávám slovo, a poté doplním aktuální poznatky.

Syrový: Děkuji, dobrý den. Byl jsem osloven odborem územního rozvoje, abych posoudil bezpečnost v místě výstavby nové školy. Původní škola byla zbourána a vznikne zde výrazně větší objekt, proto byla zpracována dopravní studie okolí nové ZŠ V Cibulkách. Pro kontext – dlouhodobě spolupracuji s odborem dopravy magistrátu na projektech „Bezpečné cesty do školy“ a mám zkušenost zhruba se 70 školami. U nových staveb tak dokážeme poměrně dobře predikovat, jaké dopravní situace budou vznikat a jak se budou chovat rodiče a děti.

Obecně platí, že čím více vozidel přijíždí přímo ke škole, tím větší chaos vzniká. Cílem je tento trend obrátit.

K aktuálním záměrům: z dokumentace TSK vyplývá návrh úprav, které by se měly realizovat pravděpodobně v roce 2027. Stávající přechod pro chodce bude zrušen a posunut, vznikne nové místo pro přecházení. Hlavní vstup do školy bude situován jinde než dnes.

Původní návrh počítal s chodníkem šířky 2 metry, což by při kapacitě školy (cca 350 žáků) bylo nedostatečné – zejména v ranní špičce. V aktuální verzi je již chodník rozšířen, což je správně, nicméně některé problémy zůstávají.

Nejproblematictější je nároží, kde zůstává obousměrná komunikace. Rodiče zde budou zastavovat, otáčet vozidla a vyzvedávat děti. Otáčení přímo před školou patří k nejrizikovějším situacím. Proto navrhuji prostor zjednosměrnit a usměrnit pohyb vozidel, aby se zabránilo příčným manévřům přes chodník.

Dalším problémem je nezačleněné místo pro přecházení bez dostatečné viditelnosti. Řidiči ho budou přehlížet. Navrhuji zde klasický přechod pro chodce, zejména protože se nachází mezi zastávkami.

Kapacitně nedostatečné je i řešení K+R stání – jsou jen pro několik vozidel, ostatní budou zastavovat jinde.

Problematické jsou také vjezdy do garáží a parkovací místa v úrovni vozovky. Doporučuji je řešit jako zvýšené chodníkové přejezdy, které přirozeně zpomalí vozidla a odradí od zastavování.

Analýza pohybu ukazuje, že hlavní pěší proudy povedou spíše ulicí Na Výši než Na Sklonku, proto je otázka, zda současné zvýšení křižovatky bude do budoucna dostačující – pravděpodobně nikoliv.

Navrhuji:

- zjednosměrnění okolních ulic,
- zavedení tzv. „školní ulice“ (zákaz vjezdu 7:30–8:00),
- rozšíření chodníků až na cca 4,75 m,
- vytvoření kvalitního předprostoru před školou,
- úpravu křižovatky jako zvýšené plochy,
- jasně řešené přechody pro chodce.

Školní ulice by výrazně zklidnila prostor – vozidla by se sem v ranní špičce nedostala a vznikl by bezpečný pěší prostor.

Dále doporučuji řešit:

- kvalitní napojení na vlakovou zastávku,

- úpravu nevyhovujícího zakončení chodníku,
- dostatečné stojany a přístřešky pro kola.

Téma jsem již konzultoval s odborem investičním.

Syrový: Řešili jsme také možnost umístění přístřešku na této straně. Lze jednat s magistrátem o případné spoluúčasti na takovém řešení, takže je to zatím podnět k dalšímu projednání.

Předprostor školy by bylo možné ještě výrazněji rozšířit. V současnosti je poměrně stísněný, navazuje na něj poměrně uzavřený vstup s vraty a celkově nepůsobí příliš přívětivě.

Jako inspiraci uvádím příklad ze Suchdola. Dříve byl prostor kolem školy oplocený, dnes se ploty postupně odstraňují a vznikají zde pobytové plochy – například zídky upravené pro sezení. Tyto plochy budou brzy doplněny o další prvky, například sedáky. Rozhraní mezi ulicí a školním areálem tak může nabídnout příjemné prostředí nejen ráno před vyučováním, ale i odpoledne. Pokud by byl prostor před školou více otevřený – tedy propojený od fasády až k chodníku – mohl by působit podobně přívětivě. Uvedené příklady lze vidět přímo na místě (např. Suchdol, případně ukázky z Chabru).

Do budoucna by bylo možné uvažovat i o dalším rozšíření chodníku. Stavba školy končí v určitém místě, úpravy TSK také, ale ulice Na Výši bude v budoucnu výrazně více zatížená – mimo jiné kvůli plánované výstavbě další školy.

Je tedy otázka, zda do budoucna nepočítat s komplexnější úpravou prostoru, například formou sdílené zóny nebo obytné ulice.

Mohla by vzniknout jednotná plocha s pobytovou funkcí, kde by byly umístěny stromy, mobiliář a prvky pro sezení, které by zároveň přirozeně oddělovaly pobytovou a dopravní část.

Toto beru zatím jako jednu z možných dlouhodobých vizí.

Na závěr jen stručný přehled: projekt TSK je poměrně rozsáhlý a zahrnuje celou ulici V Cibulkách. Zvýšené křižovatky jsou navrženy v hlavních kříženích – například u ulice Na Sklonku a dále směrem k Musilkově ulici.

Navrhovanou úpravu by bylo vhodné projednat s TSK, zejména s ohledem na význam nové školy jako cílového bodu.

Paněnka: Děkuji. Jen doplním aktuální informaci: dnes proběhlo jednání s TSK k jiné věci, ale zmínili jsme i tento projekt. Hovořili jsme s panem Zachem, který se nebrání spolupráci a případnému předání podkladů.

TSK by preferovala řešení formou dvou staveb:

- první by řešila úpravu stávající komunikace V Cibulkách a Pod Školou,
- druhá by zahrnovala komunikaci Na Výši, pokud budou připraveny podklady.

Obě stavby by však bylo možné realizovat ve stejném termínu – pravděpodobně v návaznosti na plánovanou realizaci ulice V Cibulkách příští rok.

Klíčové nyní je navázat jednání – pan Zach je vstřícný a očekává další komunikaci. Cílem by bylo koordinovat realizaci tak, aby na sebe úpravy navazovaly, byť půjde o dvě samostatné stavby.

Jedná se o čerstvou informaci z dnešního jednání.

Syrový: Děkuji. Jen upřesním – bavíme se v tomto případě pouze o rozšíření chodníku, nebo o komplexnějším řešení celé plochy?

Paněnka: Myslím, že to velkorysejší řešení vidím teď poprvé v takovém rozsahu. Takto jsme si to neukazovali ani při vašem předchozím vystoupení. Já jsem prezentoval projekt, který jsme měli k dispozici – tam šlo o šířku chodníku zhruba kolem čtyř metrů.

Předpokládám, že jste mezitím dostal od odboru investic novější podklady. Nejsem si jistý, jestli už v nich toto řešení bylo zakresleno.

Syrový: Právě že nebylo – projednávali jsme to ještě předtím, než jsem zde dnes vystupoval.

Paněnka: Pak by tedy bylo vhodné se na to znovu podívat a případně to zkusit dopracovat. Každopádně spolupráce s TSK je možná.

Na základě toho by se upravila ulice V Cibulkách – zvýšil by se úsek, doplnily přechody, provedla další opatření, upravily chodníky a případně doplnila K+R stání (i na druhé straně).

To vše by TSK zahrnula do svého projektu „V Cibulkách“. Navazující řešení v ulici Na Výši by bylo možné připojit jako samostatnou část, například v rámci BESIP. Pokusili by se to zahrnout do rozpočtu na příští rok, pokud se to stihne připravit.

Syrový: Ještě doplňující dotaz – platí termín realizace, respektive zahájení v roce 2027?

Paněnka: Ano, platí.

Syrový: Víte, zda by to bylo někdy na podzim?

Paněnka: Upřímně – mluvilo se o roce 2027, ale konkrétní měsíce zatím stanoveny nebyly.

Syrový: Rozumím, protože budu potřebovat podklady a následně koordinovat projektové práce.

Paněnka: Podklady budou předmětem další domluvy – co přesně bude potřeba, se ukáže v rámci jednání s TSK. To jsem jim už avizoval.

Syrový: Dobře. Předpokládám tedy, že jsem tímto od vás pověřen k dalšímu jednání podle domluvy. Jsem k dispozici.

Paněnka: Ano. Děkuji, otevírám diskusi.

Kostohryz: Očekával jsem možná ještě upřesnění, zda už je toto řešení nějakým způsobem projednáno. Klíčové je podle mě rozhodnout stavební úpravy včas a začít je řešit s TSK.

Z toho, co jsme viděli, všechny navrhované úpravy dávají smysl – ať už jde o rozšíření prostoru, nebo jiné zásahy. Jednoznačně bych podpořil co největší šířku chodníků, a to jak v ulici V Cibulkách, tak v ulici Na Výši. Dva metry jsou zcela nedostatečné – pohyb dětí je ráno i odpoledne velmi intenzivní.

Z toho podle mě přirozeně vyplývá i dopravní řešení v ulici Na Výši – pokud chceme velkorysý chodník, vede to logicky ke zjednosměrnění. Celkově to do sebe zapadá.

Co se týče školní ulice, za mě se toto řešení například v ulici Pod Žvahovem osvědčilo. Bylo by vhodné ho zavést hned od začátku, aby si na něj rodiče zvykli.

Paněnka: Souhlasím, ale je potřeba zajistit i parkovací místa. Rodiče budou chtít krátkodobě zastavit a vyložit děti, případně zde budou chtít parkovat i učitelé.

V případě čtyřmetrového chodníku, jak je zakreslen v projektu, zůstává prostor pro zachování některých parkovacích míst. Další K+R stání by měla vzniknout na druhé straně.

Otázkou tedy je, zda řešení s chodníkem o šířce přibližně čtyř metrů není dostačující.

Dále zde zazněla otázka odstranění oplocení. To je ale složitější – plot je součástí již schváleného projektu a souvisejícího řízení, takže jej nelze jednoduše vypustit.

Je ale možné pracovat s úpravou prostoru v jeho okolí – například doplněním mobiliáře, laviček apod., a to buď před plotem, nebo za ním. Samotný plot však pravděpodobně zůstane zachován.

Vokřál: Jen k tomu parkování – proč je tam ta garáž? Bude určena přímo pro školu?

Syrový: Podle toho, co jsem studoval v projektu – a případně mě doplní pan Růžička – je zde vjezd do garáže a navazující vázaná stání pro zaměstnance školy. Zaměstnanci tedy mají k dispozici určitý počet parkovacích míst uvnitř areálu. Pokud jich přijede více autem, musí parkovat v uličním prostoru.

V této části jsou ta vnitřní parkovací stání: jedno je vyhrazené pro invalidy, dvě další jsou rezervovaná pro potřeby školy.

Dále jsou zde tři krátkodobá stání (K+R), která by tam určitě měla být. V mém podkladu ještě zakreslena nebyla, protože jsem jej obdržel dříve, než se o nich jednalo. Následně jsme se bavili ještě o doplnění dvou až tří míst v opačném směru – aby vznikla vysazovací zóna přímo na ulici V Cibulkách.

To znamená, že rodiče by nemuseli zajíždět dovnitř, což je žádoucí – zejména ráno, kdy bude zavedena školní ulice. Zůstanou tedy na ulici V Cibulkách, ale o to více vzniká potřeba bezpečného přecházení.

Proto je nutné rozšířit chodník a umístit přechody mimo vjezdy. Tento návrh bych dále dopracoval, znovu předložil ke schválení a následně by byl předán TSK k zapracování – ideálně formou změny stavby před dokončením nebo obdobným postupem.

Dále platí, že díky zjednosměrnění komunikace lze ulici zúžit. Tím vznikne přirozeně kompaktnější prostor, zkrátí se přecházení a zlepší se interakce mezi chodci a vozidly.

V odpoledních hodinách, kdy školní ulice nebude v provozu, zde sice auta projedou, ale díky úpravám (užší profil, přechod, zvýšená pozornost) budou řidiči vnímat prostor jako citlivý a chodcům dají přednost dříve.

Ta tři stání jsou tedy navržena jako krátkodobá (rychloobrátková). Je potřeba jasně stanovit režim – buď formou K+R, nebo časovým omezením (např. max. 10 minut). V žádném případě by neměla sloužit k celodennímu parkování zaměstnanců, protože by tím ztratila svůj smysl.

Vokřál: Děkuji. Za mě se mi navržené řešení líbí.

Panenka: Chtěl bych jen zdůraznit, že toto pravděpodobně není finální podoba návrhu. V rámci koordinace s TSK se bude ještě dále upravovat. Nemyslím si, že bychom dnes měli schvalovat konkrétní rozměry na decimetry nebo přesné vzdálenosti. Spíše jde o to, zda souhlasíme s celkovým konceptem – tedy se školní ulicí, zjednosměrněním provozu a navrženým zúžením komunikace. Myslím, že napříč komisí v tomto nebude problém najít shodu.

Růžička: Ono to bohužel není úplně bez komplikací. Samozřejmě školní ulice a úprava předprostoru školy jsou primárním cílem, ale musíme si uvědomit, že změnou organizace dopravy ovlivníme dostupnost všech objektů v navazující zástavbě. Týká se to celé ulice Na Výši a navazující části směrem k ulici V Cibulkách.

Dále zde pan projektant zmínil možnou budoucí zástavbu mezi ulicemi Na Výši a Na Stárce. Pokud by organizace dopravy zůstala v navržené podobě, je to v pořádku. Pokud by se ale v budoucnu měnila a jednosměrný provoz byl veden opačným směrem, bylo by potřeba s tím pracovat velmi citlivě. To už jsou však detaily, které bude možné vyřešit v rámci projektové přípravy.

Panenka: Výhodou navrženého řešení je, že vstup do jednosměrného úseku se školní ulicí je velmi jednoduše kontrolovatelný. Pokud bude vjezd zakázán, nebude možné do úseku vjet a provoz se nebude přesouvat do vyšších částí ulice.

Vysazování dětí by pak probíhalo v ulici V Cibulkách na jedné i druhé straně komunikace. Za mě by takové řešení mohlo dobře fungovat.

Kostohryz:

Mám dotaz na pana projektanta. Je něco, k čemu byste potřeboval mandát této komise? Zazněla zde otázka, zda řešit ulici Na Výši v celé šíři, nebo pouze rozšířit chodník. Má se komise vyjádřit například k tomu, že podporuje komplexní řešení celé ulice ze strany TSK? Pokud chcete diskusi nějak nasměrovat, bylo by dobré to říct.

Panenka: Pokud mohu, navrhuji bych usnesení formulovat tak, že komise bere projekt na vědomí, souhlasí s jeho základním směřováním a podporuje jeho další dopracování panem Syrovým ve spolupráci s TSK, včetně dopracování konkrétních technických detailů.

Syrový: Já se vždy snažím nabízet cílové, velkorysé řešení, které bude dávat smysl v širším kontextu území. Je tedy na městské části, zda se spokojí s rozšířením chodníku a ponechá zde standardní zónu 30, nebo zda bude chtít jít dál.

V současnosti je ulice Na Výši klasickou ulicí s chodníkem a vozovkou a zóna 30 zde pokračuje dál. Ukázal jsem ale možnost, že by část prostoru před školou mohla fungovat jinak – například jako obytná nebo sdílená zóna. V takovém případě by zóna 30 začínala až za tímto prostorem.

Smyslem je vytvořit skutečný předprostor školy. Děti by zde mohly krátce pobývat, potkávat se nebo si pohrát. Takové situace jsme pozorovali i u jiných škol. Nejde tedy jen o změnu dopravního režimu, ale o kvalitativní proměnu veřejného prostoru.

Otázkou jsou samozřejmě investiční náklady. Rozšíření chodníku představuje menší zásah, zatímco komplexní řešení celé plochy je finančně náročnější. Je tedy na zvážení, nakolik bude TSK ochotna do takové úpravy investovat.

Současně si dovoluji připomenout, že jde o jednu z mála nových základních škol, které se v Praze v současnosti budují. Magistrát hlavního města Prahy má pro navrhování školních předprostorů zpracované metodiky a sám jsem se na jedné z nich podílel. Tyto dokumenty zdůrazňují, že předprostor školy má být kvalitní, bezpečný a velkorysý, protože škola představuje významné centrum života celé čtvrti.

Proto bych se nebál být v tomto případě ambicióznější. Nová škola je významnou investicí a mohla by se stát příkladem dobré praxe. Možná by stálo za to hledat podporu i na úrovni hlavního města, ať už u gesčně příslušných radních pro dopravu, školství nebo územní rozvoj.

Pokud se podaří prosadit alespoň základní navržené řešení, bude to výrazný posun vpřed. Pokud by se podařilo realizovat i velkorysejší variantu, byl by to skutečně kvalitativní skok.

Městská část Praha 5
6. zasedání Komise dopravní
konané dne 25.06.2026
Číslo usnesení: KODO/6/36/2026

5. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Na Hřebenkách – úsekové měření

Komise dopravní

I. Bere na vědomí

1. podněty občanů týkající se překračování nejvyšší dovolené rychlosti a hlukové zátěže v ulici Na Hřebenkách.

II. Podporuje

1. prověření možnosti realizace úsekového měření rychlosti v obou směrech v úseku mezi ulicemi Švédská a Turistická ze strany Magistrátu hl. m. Prahy.

Poměr hlasování: 8/0/0

Diskuse:

Panenka: Dalším bodem jsou stížnosti obyvatel z oblasti Na Hřebenkách. Problémem jsou tuningová vozidla, která zde opakovaně projíždějí vysokou rychlostí do kopce. Hluk je slyšet v celém údolí Motolského potoka a pro obyvatele je zejména v letních měsících velmi obtěžující.

Opatření proti tomuto jevu jsou bohužel velmi obtížná. Jednal jsem s ředitelem městské policie, který potvrdil, že obdobné stížnosti dostávají pravidelně, ale možnosti řešení jsou omezené. Obdobně se vyjádřila i Policie ČR. Ta se s tuningovými srazy setkává zhruba dvakrát týdně a občas se podaří uložit pokutu, nicméně provozovatelé vozidel mají často technické úpravy umožňující okamžitě přepnout hlučný režim výfuku, takže při kontrole vozidlo působí jako technicky způsobilé.

Současně jsme jednali s městskou částí Praha 1 o možných legislativních řešeních. Připravuje se návrh změny právní úpravy prostřednictvím poslanecké iniciativy.

Za nejrychlejší možné řešení v současné době považuji instalaci úsekového měření rychlosti. Již jsem proto zaslal žádost panu řediteli Šimovi a informoval ho, že bude doplněna také stanoviskem dopravní komise. Chtěl bych proto přijmout usnesení na podporu této žádosti.

Otevírám diskusi.

Chramosta: Jako obyvatel Malvazinek mohu potvrdit, že problém je skutečný. Nejvíce mě zaráží, že nejde o jednotlivé průjezdy. Tito řidiči tam často jezdí i tři čtvrtě hodiny v kuse a policie na to podle mého názoru nereaguje dostatečně.

Měření rychlosti je určitě správný krok, ale mám obavu, že samotné pokuty nemusí být dostatečně odrazující. Pokud provozovatel vozidla zaplatí pokutu a není prokázáno, kdo řídil, může se situace opakovat. Přesto si myslím, že bez aktivního zásahu policie se problém nevyřeší.

Panenka: Podobně to popisují i zástupci policie. U organizovaných srazů lze někdy zasáhnout, ale jednotlivé průjezdy se řeší velmi obtížně.

Pokud by zde bylo úsekové měření, bylo by možné opakovaně postihovat překračování rychlosti a současně získat podklady k případnému dalšímu postupu, například k prověření technického stavu vozidel.

Chramosta: Tomu rozumím. Současně je ale zřejmé, že tito řidiči překračují rychlost. Je slyšet vytáčení motorů a v zatáčkách je patrné, že rychlost rozhodně neodpovídá povolenému limitu. Proto považuji radary za vhodné řešení.

Panenka: Souhlasím. V současné době je úsekové měření prakticky jediným nástrojem, který máme k dispozici.

Současná legislativa neumožňuje jednoduše měřit a postihovat nadměrnou hlučnost vozidel přímo na místě. To by vyžadovalo speciálně vybavené technické vozidlo a odpovídající kontrolní postup.

Praha 1 řeší obdobný problém například v Pařížské ulici, a právě i z těchto důvodů se připravují návrhy legislativních změn inspirované zahraniční praxí.

Chramosta: Měl jsem známého motocyklistu, který mi říkal, že například v Itálii si podobné chování nedovolí. Policie tam může vozidlo zabavit a následky jsou mnohem přísnější.

Panenka: Podobná situace je i v některých dalších zemích. U nás však taková právní úprava zatím neexistuje. Proto považuji za důležité alespoň podpořit zavedení úsekového měření rychlosti.

Prosím tedy komisi o podporu navrženého usnesení, které bude doplněno, k již odeslané žádosti.

Chramosta: Něčím se začít musí.

Malík: Chtěl bych upozornit na jednu věc. Pokud jsme schopni měřit hluk například u tramvajové dopravy a na základě výsledků přijímat opatření, měla by existovat možnost obdobně vyhodnocovat i hluk způsobovaný automobily.

Pokud budou k dispozici údaje o průjezdech vozidel a současně měření hluku, mohlo by to být dalším argumentem pro systémové řešení. Podporuji proto navržené usnesení.

Panenka: Technicky je měření hluku možné, problém je především v současném právním rámci a možnostech jeho vynucování. U tramvajové dopravy se jedná o jiný režim posuzování než u jednotlivých vozidel v běžném provozu.

Malík: Rozumím, ale právě proto by bylo vhodné hledat obdobné legislativní řešení i pro silniční dopravu. Pokud vozidlo překračuje hlukové limity, mělo by být možné s tím pracovat podobným způsobem.

Panenka: Ano, právě tímto směrem se nyní vedou jednání o případných legislativních změnách.

Chramosta: Druhou možností by bylo doplnění fyzických opatření, například zpomalovacích prvků. Současná komunikace je pro podobnou jízdu velmi atraktivní – kvalitní povrch, zatáčky a minimální omezení.

Panenka: Domnívám se, že bez systémového postihu by si tito řidiči našli jinou lokalitu. Je to především otázka legislativy a vymahatelnosti.

Chramosta: Například v Nizozemsku se podobné případy řeší jako ohrožení bezpečnosti provozu. Nejde pouze o rychlost, ale o celkové rizikové chování řidiče.

Panenka: Na druhou stranu je potřeba rozlišovat mezi hlučností a skutečnou rychlostí. Například motocykl může jet nízkou rychlostí, ale při vysokých otáčkách působit dojmem výrazně rychlejší jízdy.

Chramosta: Já mluvím především o překračování rychlosti, které je podle mého názoru v tomto případě zjevné.

Panenka: A právě překračování rychlosti jsme schopni objektivně měřit.

Chramosta: Pak je tedy úsekové měření vhodným nástrojem, jak řidiče porušující pravidla postihovat.

Panenka: Děkuji. Pokud nejsou další připomínky, předkládám navržené usnesení k hlasování.

Kostohryz: Jen se chci zeptat – s tím tématem to souvisí. V minulosti jsme zaznamenali stížnosti také z ulic Svornosti, Vltavská a Hořejší nábřeží. Nechtěli bychom podobný postup zkusit i tam?

Panenka: V tuto chvíli nemáme obdobné aktuální podněty týkající se těchto lokalit. Teď řešíme především Hřebenky, kde jsou stížnosti velmi časté a opakované.

Na jedné straně se řeší například podobná situace v Pařížské ulici. Je ale zřejmé, že pokud se problém vyřeší na jednom místě, může se přesunout jinam. Proto by bylo ideální řešit ho systémově, prostřednictvím legislativy, a ne ulici po ulici.

Samozřejmě lze navrhovat instalaci radarů i v dalších lokalitách, ale vždy pro to musí existovat relevantní důvod. Magistrát o problému ví a stejně tak i pan Šíma, se kterým jsem o tom jednal. Situaci chápe, takže zde vidím poměrně vysokou šanci, že by náš požadavek mohl být úspěšný.

Baštecký: Ještě k tomu hluku od automobilů. Radar je určitě jedna možnost, ale zajímalo by mě, zda by podobné řešení fungovalo například i u vjezdu do tunelu Mrázovka směrem na Jižní spojkou. I tam kolem druhé hodiny ráno projíždějí upravená vozidla a hluk je slyšet po velké části Smíchova. Jakmile vjedou do tunelu, zvuk se výrazně rozléhá.

Chramosta: Tam je situace trochu jiná. Pokud se nemýlím, v daném úseku už úsekové měření rychlosti funguje. Přesto se tam podobné problémy objevují.

Městská část Praha 5
6. zasedání Komise dopravní
konané dne 25.06.2026
Číslo usnesení: KODO/6/37/2026

6. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Zařazení parkoviště v ulici Slavínského do ZPS

Komise dopravní

I. Bere na vědomí

1. podnět občanů na zařazení parkovací plochy na pozemku parc. č. 863/4 v k. ú. Hlubočepy do systému zón placeného stání.

II. Doporučuje

1. Odboru správy veřejného prostranství a zeleně ÚMČ Praha 5 prověřit možnost zahájení procesu vedoucího k zařazení předmětné parkovací plochy mezi místní komunikace a následně do systému zón placeného stání v koordinaci s Magistrátem hl. m. Prahy a dalšími dotčenými subjekty.

Poměr hlasování: 8/0/0

Diskuse:

Panenka: Dalším bodem je podnět na zřízení zón placeného stání na parkovišti v ulici Slavínského.

Kryl: S tímto podnětem se na předsedu komise obrátila paní Jelínková, která bydlí v jednom z přilehlých domů. Obrátila se i na mě, takže jsem místo navštívil a situaci si prohlédl.

Před lety jsem byl jedním z iniciátorů zavedení zón placeného stání na Starém Barrandově. Důvody byly poněkud odlišné než například na sídlištích. V oblasti je relativně dostatek parkovacích míst, mnoho obyvatel má vlastní garáže nebo možnost parkování na vlastním pozemku.

Přesto byly ulice dlouhodobě zaplněné vozidly lidí, kteří přes den dojíždějí do areálu filmových studií. V areálu působí velké množství firem s vysokým počtem zaměstnanců, a proto sem každé ráno přijíždí značné množství automobilů. Vozidla byla odstavována v okolních ulicích Starého Barrandova, často i před vjezdy do garáží a na soukromé pozemky.

Proto zde byly zavedeny zóny placeného stání. Toto konkrétní parkoviště však do systému zahrnuto není. Důvodem je skutečnost, že pozemek není součástí sítě místních komunikací. Právě proto zde nebylo možné zóny zavést.

V současnosti se zde nachází dopravní značení omezující vjezd, respektive umožňující vjezd pouze dopravní obsluze. Prakticky by tedy parkoviště mělo sloužit pouze obyvatelům okolních domů. Vzhledem k tomu, že okolní ulice již do systému ZPS spadají a vjezd do filmových studií je regulován závorami, řada řidičů odstavuje vozidla právě zde, aby se vyhnula placenému parkování.

Dalším faktorem je provozovna Montana, půjčovna lyží v přilehlém objektu. Zejména v zimní sezóně zde klienti krátkodobě zastavují při vyzvednutí nebo vrácení vybavení. Takové zastavení bývá krátkodobé, zpravidla v řádu několika minut.

Hlavním problémem však nejsou zákazníci půjčovny, ale dlouhodobě odstavená vozidla návštěvníků filmových studií. Proto by dávalo smysl zavést zónu placeného stání. Rezidenti by zde mohli parkovat na základě oprávnění a ostatní by využívali krátkodobé parkování. Řešení je však komplikovanější, protože nejprve musí být vyřešen právní status komunikace.

Panenka: Jestli tomu správně rozumím, jedná se zatím o účelovou komunikaci, která by se nejprve musela zařadit mezi místní komunikace. Požádám pana Růžičku o doplnění procesního postupu.

Růžička: Ano, je to tak. Vznik zóny placeného stání je podmíněn tím, že daná komunikace musí být součástí sítě místních komunikací, což v současné době není.

Nejprve tedy musí dojít k jejímu zařazení do sítě místních komunikací. Následně je potřeba provést změnu příslušného nařízení hlavního města Prahy, do kterého se daný úsek zařadí mezi komunikace, na nichž mohou být zóny placeného stání zřízeny. Poté následuje zpracování dopravního projektu, stanovení místní úpravy provozu, a nakonec osazení příslušného dopravního značení.

Vokrál: Jen krátce k principu. Do servisu Montana občas jezdím a mohu potvrdit, že zde platí zákaz parkování, respektive určitá omezení vjezdu. Ne vždy jsou ale dodržována nebo vymáhána.

Pokud zde skutečně parkují převážně cizí vozidla, podporuji navržené řešení.

Chramosta: Chtěl bych se zeptat, zda Montana neuvažovala o závoře nebo jiném způsobu regulace vjezdu.

Kryl: Doplním jednu věc. Přibližně před dvěma lety Montana žádala o umístění velkého samoobslužného boxu do prostoru výklenku u zdi. Fungovalo by to podobně jako výdejní boxy přepravních služeb.

Klienti by mohli lyže vracet nebo vyzvedávat i mimo provozní dobu, například v noci nebo po návratu z hor. Nevím, v jaké fázi je nyní realizace, ale považoval jsem to za dobrý nápad.

Je zřejmé, že nějaká možnost krátkodobého zastavení pro zákazníky půjčovny je na tomto místě potřebná. Samotné dopravní značení však problém neřeší. Řidiči často zákaz vjezdu ani další omezení nerespektují a není průběžně kontrolováno, zda se skutečně jedná o dopravní obsluhu.

Růžička: Potvrzuji informace pana Kryla. Současně byla snaha zřídit parkovací místa na úkor nezpevněné plochy v daném prostoru. S tím jsme nesouhlasili, protože dlouhodobě prosazujeme přípravu projektu úpravy Kříženeckého náměstí, který s touto plochou již počítá v širších souvislostech.

Panenka: Domnívám se, že situace je zřejmá. Navrhuji následující usnesení:

Usnesení:

Dopravní komise bere na vědomí podnět občanů na zřízení zóny placeného stání v ulici Slavínského a ukládá Odboru správy veřejného prostranství a zeleně prověřit možnost zahájení procesu vedoucího k zařazení předmětné parkovací plochy do sítě místních komunikací jako předpokladu pro budoucí zavedení zón placeného stání.

Kdo je pro?

Hlasování:

Všichni přítomní hlasovali pro. Usnesení bylo přijato.

Městská část Praha 5
6. zasedání Komise dopravní
konané dne 25.06.2026
Číslo usnesení: KODO/6/38/2026

7. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Zpomalovací práh v ulici Lamačova

Komise dopravní

I. Bere na vědomí

1. informaci o současném stavu dopravy u křižovatky ulic Lamačova x Lipského.

II. Schvaluje

1. zvýraznění přechodu pro chodce s možností doplnění prvků (baliset) do stávajícího vodorovného dopravního značení V13.

Poměr hlasování: 8/0/0

Diskuse:

Panenka: Dalším bodem je materiál, který předložil pan Vokřál. Dohodli jsme se, že se na něj podíváme a vyjádříme se k němu. Poprosím pana Vokřála o úvodní slovo.

Vokřál: Jedná se o vjezd na sídliště Barrandov z ulice K Barrandovu. Vozidla zde přijíždějí od hlavní komunikace poměrně vysokou rychlostí. Na základě podnětů občanů navrhuji zvážit některé zpomalovací prvky. Vzhledem k tomu, že tudy jezdí autobusová linka, případně by bylo možné uvažovat i o zvýšeném přechodu pro chodce.

Panenka: Pokud mohu začít, osobně bych byl spíše pro jednodušší řešení, například požádat TSK o obnovu a výraznější vyznačení přechodu pro chodce. Nejsem si jistý, zda jsou v tomto místě vhodné zpomalovací polštáře.

Už jsem zde zmiňoval názor odborníků z BESIP, že příliš zvýrazněné přechody mohou vést k tomu, že řidiči věnují pozornost jen těmto místům a běžným přechodům méně. Například ve Švédsku bývají přechody řešeny jednotně a řidiči jsou zvyklí dávat pozor všude.

Nechci nikoho přesvědčovat, ale osobně se domnívám, že zde by stačilo přechod lépe zvýraznit.

Malík: Chtěl bych se zeptat, zda máme k dispozici nějakou statistiku rychlosti projíždějících vozidel. Například kolik procent řidičů překračuje povolenou rychlost 40 km/h. Pokud by se ukázalo, že jde o významný podíl vozidel, bylo by namístě o opatřeních uvažovat.

Panenka: Taková data k dispozici nemáme. Nemáme statistiku rychlosti projíždějících vozidel.

Kostohryz: Můj názor je podobný. Jedná se o vjezd do sídliště z komunikace K Barrandovu, kde bývá provoz svižnější. Řidiči zde často ještě dostatečně nezpomalí.

Nemám nic proti zpomalovacím polštářům, ale přemýšlím i o jiných možnostech. Například při vjezdech do obcí se dnes často používají dopravní ostrůvky nebo optické zúžení komunikace, které řidiče intuitivně vedou ke zpomalení.

Když se dívám na fotografii místa, napadá mě například použití balisetů nebo jiné úpravy, které by opticky zúžily jízdní pruh.

Taková opatření by mohla mít psychologický efekt a vést ke snížení rychlosti.

Malík: Právě proto bych byl pro postupný přístup. Nejprve použít mírnější opatření a následně vyhodnotit, zda fungují. Pokud by se situace nezlepšila, mohlo by se přistoupit k razantnějším zásahům.

Panenka: Jenže my zatím ani nevíme, jakou rychlostí se tam skutečně jezdí. Vidím zde omezení na 40 km/h a místo je poměrně blízko křižovatky s ulicí K Barrandovu. Nemyslím si, že by se většina řidičů v takto krátkém úseku rozjížděla na výrazně vyšší rychlosti.

Chramosta: Mám podobný pocit. Řidiči předtím projíždějí světelnou křižovatkou a většinou nemají důvod prudce zrychlovat. Viděl jsem také řešení, kdy se opticky vytváří dojem zvýšeného přechodu nebo překážky. Řidiče to překvapí a přiměje ke zpomalení. Mohla by to být jedna z možností.

Na druhou stranu souhlasím, že pokud zde někdo jede výrazně nad limit, jde spíše o jednotlivce.

Růžička: Při pohledu na situaci mě napadá ještě jedno řešení. Jedná se o dnes už trochu zastaralé uspořádání komunikace s odbočovacími pruhy. Dnes už se podobná řešení často nenavrhují.

Možná by stálo za úvahu pracovat se šířkou dopravního prostoru. Například redukovat některý z odbočovacích pruhů nebo jinak upravit profil komunikace tak, aby působila užší. Právě optické zúžení často vede k přirozenému snížení rychlosti bez nutnosti instalovat zpomalovací prahy.

Panenka: Nejsem si vědom žádné dopravní nehody v tomto místě. Z toho, co zde zaznělo, mi dává větší smysl jednodušší řešení – například obnova vodorovného dopravního značení, případně drobné úpravy, které komunikaci opticky zúží.

Do samostatné stavební přestavby křižovatky bych se v tuto chvíli nepouštěl. Bylo by to časově i finančně náročné. Nejsnazším řešením je podle mě požádat TSK o obnovu a zvýraznění přechodu.

Vokřál: K otázce rychlosti: zejména mimo dopravní špičku se zde vozidla skutečně rozjíždějí poměrně svižně. Přijíždějí z komunikace K Barrandovu, kde je rychlost vyšší, a při odbočení do Lamačovy ulice často není důvod výrazně zpomalovat. Netrvám na zpomalovacích polštářích. Pokud bychom našli jiné řešení, například optické zúžení komunikace, rozšíření ostrůvku nebo jinou úpravu profilu vozovky, budu s tím spokojen.

Současně bych se nebránil ani tomu, aby se do budoucna zvažilo vyvýšení přechodu. A samozřejmě podporuji i okamžité zvýraznění přechodu jako rychlé řešení.

Baštecký: Pokud je fotografie aktuální, je zřejmé, že přechod je už velmi špatně viditelný. Obnova vodorovného značení by podle mě byla nejrychlejší a nejjednodušší cesta. Přechod navíc není nijak zvlášť nasvětlený, takže nové značení by jeho viditelnost výrazně zlepšilo.

Chramosta: Souhlasím. Navíc se nezdá, že by zde byl mimořádně intenzivní pěší provoz. Obnova značení by mohla být dostatečným prvním krokem.

Panenka: Souhlasím, že lze realizovat jednoduchá opatření – ať už jde o obnovu přechodu nebo drobné optické úpravy komunikace. Větší stavební zásahy bych v tuto chvíli nenavrhoval.

Kostohryz: Jen připomenu, že podobné zpomalovací prvky fungují například na Praze 13 při vjezdu z ulice Bucharova do ulice Petržilkova. Je tam příčný práh a podle mého názoru funguje dobře.

Panenka: Nechci ale instalovat zpomalovací prahy všude tam, kde nemáme doloženo, že je to skutečně nutné. Pokud se zde jezdí bezpečně a rychlosti nejsou výrazně překračovány, nevidím důvod k rozsáhlejšímu zásahům.

Chramosta: Je pravda, že zvýšený přechod by mohl přinést i vyšší hluk od projíždějících vozidel.

Panenka: Navíc by šlo o investici přibližně kolem půl milionu korun.

Kostohryz: Nemyslel jsem plnohodnotný zvýšený přechod, spíše jednodušší asfaltový zpomalovací prvek.

Chramosta: Existují i optické zpomalovací prvky, které pouze vytvářejí dojem překážky. Řidiči na ně často reagují zpomalením.

Panenka: Ano, podobná řešení jsem také viděl.

Chramosta: A fungovala poměrně dobře.

Vokřál: Navrhoval bych hlasovat zvlášť o případném doporučení zabývat se stavebním řešením, například vyvýšeným přechodem nebo obdobným opatřením.

Chramosta: Možná by bylo vhodnější použít formulaci „zvážit“, protože komise je poradním orgánem.

Panenka: Toto doporučení by nesměřovalo Radě MČ, ale především k odbornému posouzení ze strany TSK.

Navržená úprava usnesení byla předložena k hlasování.

Hlasování o doplněném návrhu usnesení:

Vokřál – protinávrh:

KODO

- I. Bere na vědomí
 1. informaci o současném stavu dopravy u křižovatky ulic Lamačova x Lipského.
- II. Schvaluje
 1. zvýraznění přechodu pro chodce s možností doplnění prvků (baliset) do stávajícího vodorovného dopravního značení V13.
- III. Doporučuje
 1. prověřit úpravu stávajícího přechodu pro chodce formou jeho zvýšení na úroveň chodníku.

Hlasování: 3/0/5 – protinávrh nebyl přijat

Následně bylo hlasováno o původním návrhu usnesení.

Hlasování o původním usnesení:

Všichni přítomní hlasovali pro.

Usnesení bylo přijato.

Městská část Praha 5
6. zasedání Komise dopravní
konané dne 25.06.2026
Číslo usnesení: KODO/6/39/2026

8. bod programu

Předkladatel: Ing. Jan Panenka, předseda Komise dopravní

Přechod v ulici Nad Zlíchovem

Komise dopravní

I. Bere na vědomí

1. informaci o podnětu na zřízení přechodu pro chodce v ulici Nad Zlíchovem (mezi železničním mostem a křížením s ulicí Pod Žvahovem).

II. Nesouhlasí

1. se zřízením přechodu pro chodce v ulici Nad Zlíchovem.

Poměr hlasování: 5/1/2

Diskuse:

Panenka: Nyní máme bod číslo 8, což je další návrh pana Vokřála. Poprosím ho, aby nás s ním seznámil.

Vokřál: Jedná se o lokalitu Dívčí Hrad – Žvahov. V místě je úzký podjezd pod železniční tratí s omezenými rozhledovými poměry. Současně se zde pohybuje větší množství chodců, kteří přicházejí od tramvajové zastávky, procházejí podjezdem a následně přecházejí komunikaci směrem k pěšině podél železniční tratě.

Podmínky pro pěší zde nejsou příliš komfortní. V okolí navíc probíhá další výstavba a lze očekávat zvýšení provozu. Domnívám se proto, že by zde bylo vhodné zvážit umístění přechodu pro chodce, který by zvýšil bezpečnost a kvalitu veřejného prostoru.

Panenka: Děkuji za představení návrhu. Osobně s ním nejsem úplně ztotožněn. Především zde není vhodné místo pro umístění přechodu bez stavebních úprav. Dále se jedná o oblast se zónou 20.

Pokud se podíváme na uspořádání komunikace, vozidla si zde již dnes vzájemně dávají přednost před podjezdem a vyjíždějí z něj nízkou rychlostí. V jednom směru je navíc výjezd z garáže, v druhém parkovací stání a případné umístění přechodu by si vyžádalo stavební zásahy do okolního prostoru.

Za mě je zde intenzita provozu poměrně nízká a nejsem přesvědčen, že je přechod v tomto místě nezbytný.

Vokřál: Jen doplním, že v ulici Pod Žvahovem se nachází základní škola.

Růžička: Musím říci, že intenzita pěší dopravy v tomto místě podle mého názoru neodpovídá potřebě zřízení přechodu pro chodce. Navíc je třeba si uvědomit, že zde funguje systém vzájemných předností vozidel. Pokud bychom v tomto místě zřídili přechod pro chodce, vložili bychom do stávající dopravní situace další prvek, který by mohl komplikovat plynulost dopravy, včetně provozu autobusů.

Ačkoli to nerad říkám, v tomto případě považuji přechod pro chodce spíše za nadbytečný než za nezbytný.

Vokřál: Dobře. Byla by přijatelnější variantou alespoň realizace místa pro přecházení?

Panenka: Nemyslím si, že by místo pro přecházení situaci řešilo. Na místě pro přecházení nemá chodec přednost, přednost má vozidlo. Z praxe ale víme, že si to mnoho chodců plete a mylně se domnívají, že mají stejná práva jako na přechodu pro chodce. Právě z tohoto důvodu může být takové řešení ve výsledku nebezpečnější, než když zde není vyznačeno nic.

Navrhuji proto následující usnesení: Dopravní komise bere na vědomí podnět na zřízení přechodu pro chodce v lokalitě Dívčí Hrad – Žvahov. Dopravní komise nesouhlasí se zřízením přechodu pro chodce v navrženém místě.

Začátek zasedání:

16:00

Konec zasedání:

17:30

Zapsala: Bc. Eva Stoklasová

Ověřovatelka: Ing. Savina Finardi, Ph.D.

Ing. Jan Panenka
předseda Komise dopravní