

Nový Sedlec
– dopady na dopravu
na severozápadě Prahy

17. 5 . 2023

Předběžný harmonogram

ČERVEN 2022

vystavení návrhu studie na webu IPR Praha k nastudování městskými částmi, dotčenými orgány, majiteli pozemků v území a veřejností: 24. 6. 2022.

BŘEZEN – KVĚTEN 2023

nastudování návrhu studie, projednávání na městských částech

ČERVENEC – SRPEN 2023

individuální konzultace s investory a městskými částmi k návrhu studie v případě potřeby

ZÁŘÍ – ŘÍJEN 2023

sběr připomínek městských částí a investorů k podkladové studii Nový Sedlec
participační aktivity pro veřejnost v lokalitě – představení návrhu studie, sběr připomínek veřejnosti k urbanistické studii Nový Sedlec

LISTOPAD - PROSINEC 2023

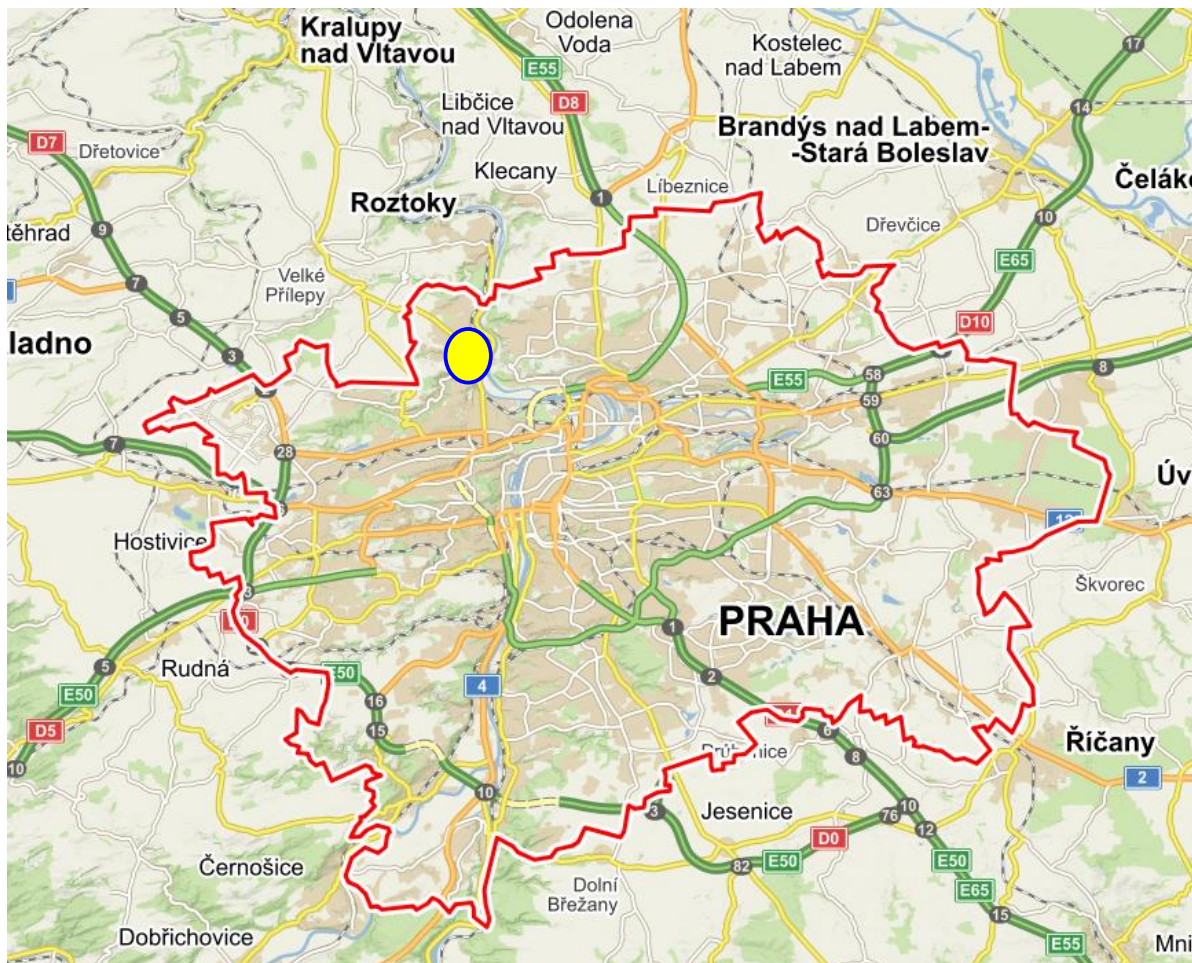
Vyhodnocování podnětů a připomínek k podkladové studii

**Harmonogram bude postupně upřesňován a může být doplněn.*

Nový Sedlec: záměr pro cca 5500 nových obyvatel



Nový Sedlec se nachází na severozápadní okraji Prahy



Stávající počet obyvatel

Sedlec, Praha 6

300

Suchdol

7000

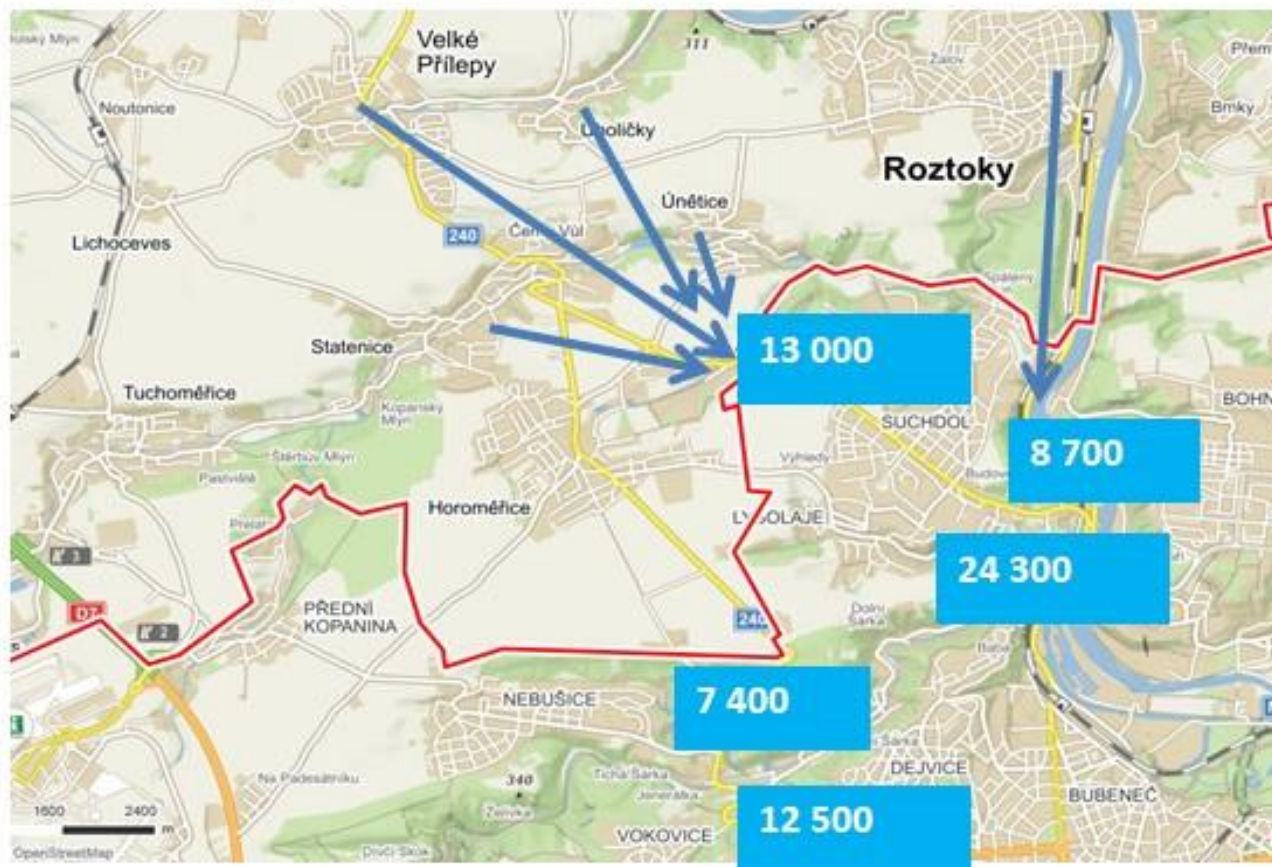
+ 20 000 studentů ČZU

Lysolaje

1500

V oblasti Sedlce směr Praha 6 projede denně cca 24 000 vozidel

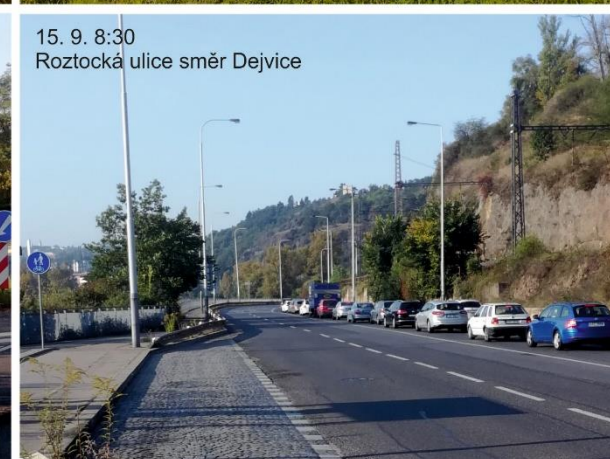
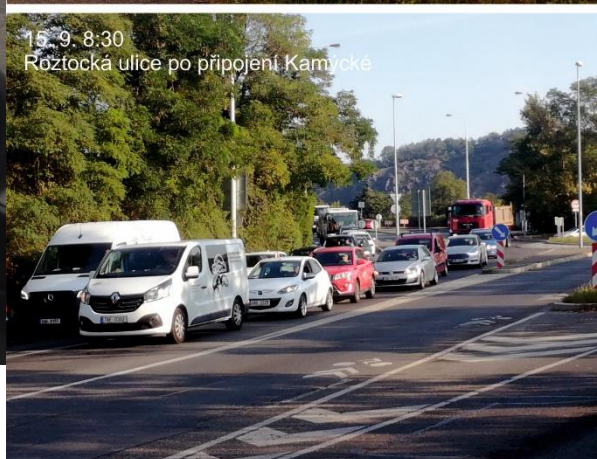
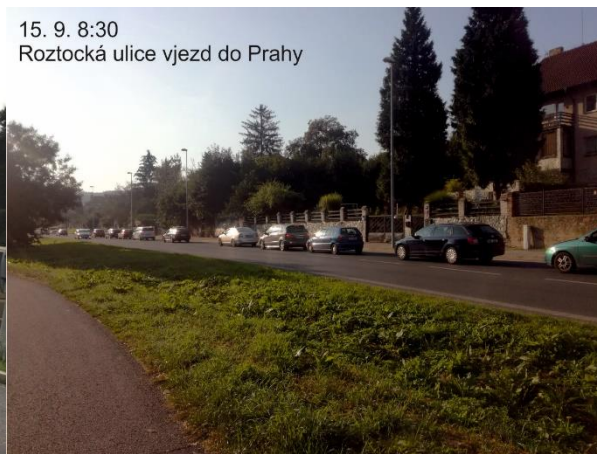
Počet vozidel, pracovní den, 0 - 24 h, rok 2019



- jedná se především o individuální automobilovou dopravu z okolních obcí
- jejich obyvatelé dojíždějí do Prahy za prací, školou a dalšími cíli

Příjezdové komunikace do Prahy jsou již nyní přetížené

Zácpy na ulici Kamýcká a Roztocká směr Dejvice

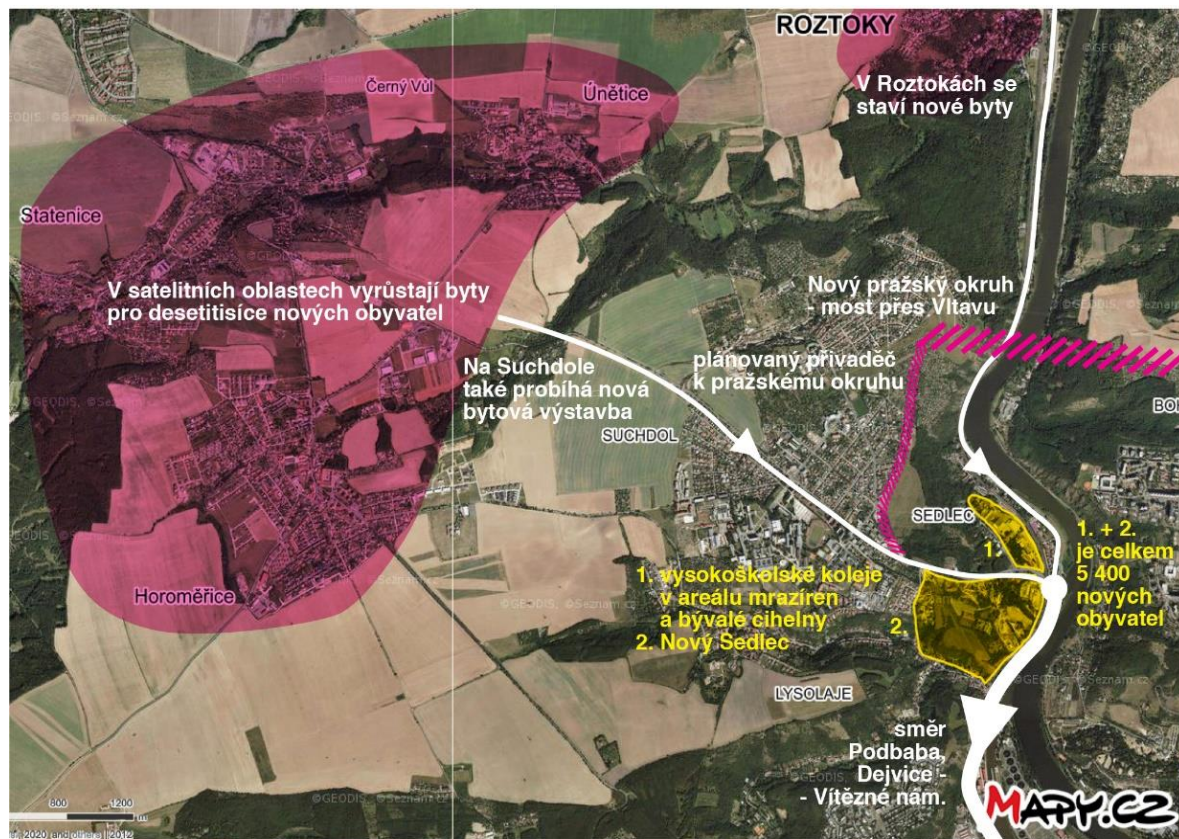


Příměstské vlaky jsou ve špičce téměř plně obsazeny



- Obsazenost ve stanici Praha-Sedlec dosahuje téměř 90 % kapacity vlaků
- Jedná se o vytíženou trať Praha – Ústí n.L. – Dresden - Berlin

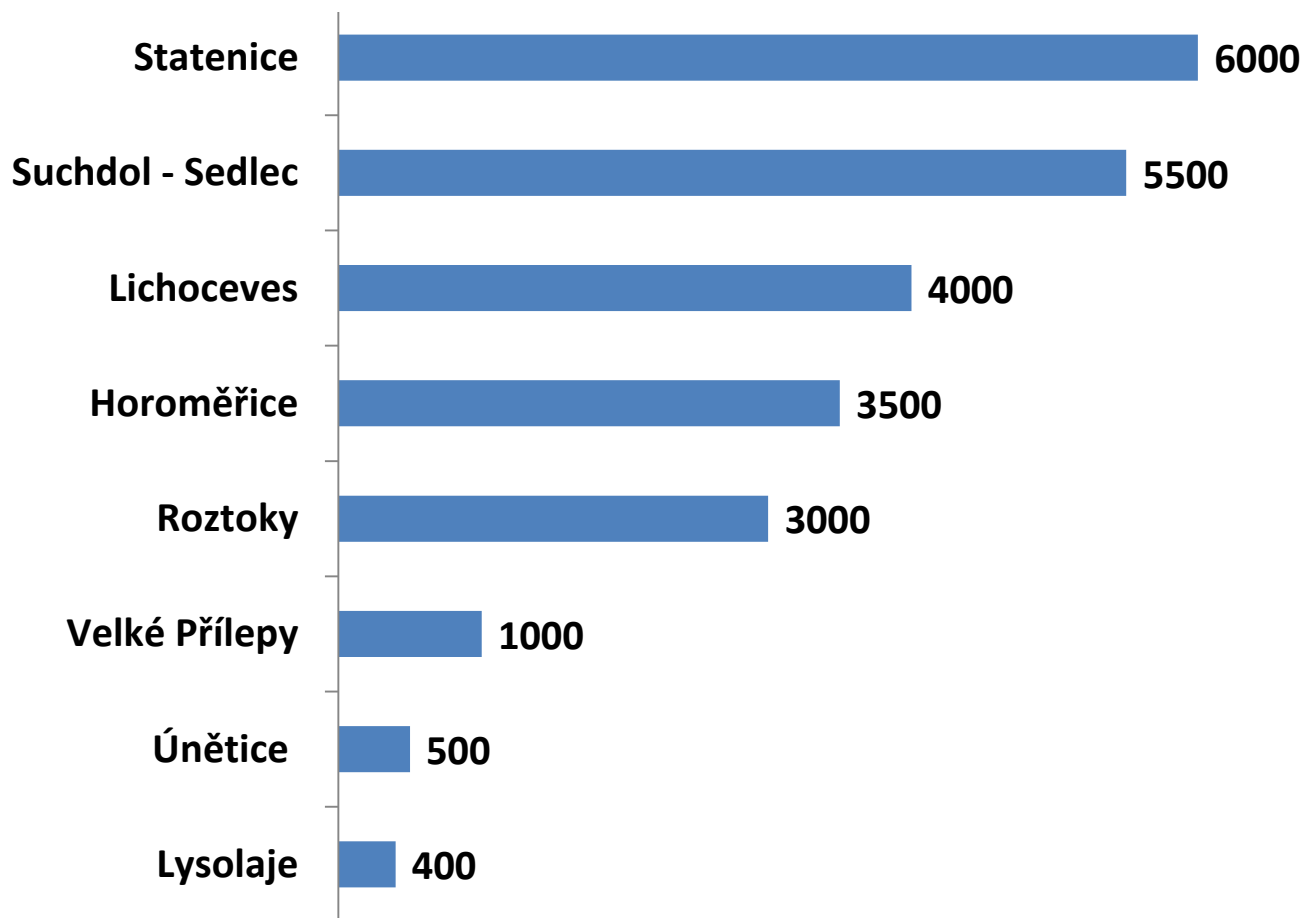
Navíc se plánují další záměry vedoucí k nárůstu dopravy v této lokalitě



- Bytová výstavba ve Starém a Novém Sedlci pro cca 5500 obyvatel
- Výstavba v okolních obcích pro téměř 20 000 obyvatel
- Pražský okruh s provozem cca 90 000 vozidel denně a přivaděčem Rybářka, odkud budou sjíždět auta na Kamýckou a pokračovat do Prahy

Na severozápadě Prahy přibude více než 20 000 obyvatel

Očekávaný nárůst počtu obyvatel dle platných územních plánů během příštích 15 – 20 let

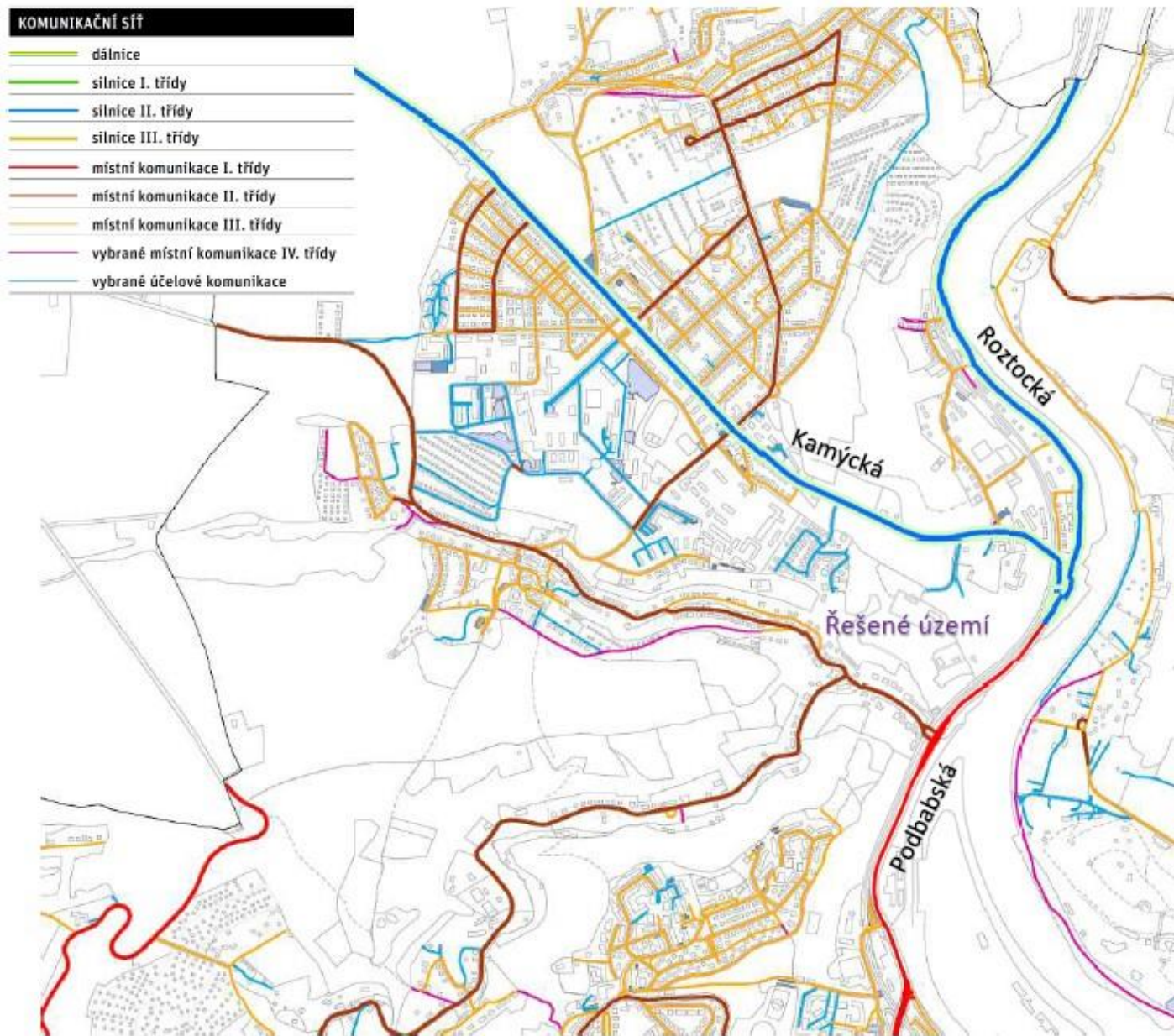


Návrh řešení

- Zastavení projednávaných dílčích změn územních plánů a řešení území jako celku
- **Zpracování komplexní dopravní studie celé spádové oblasti**
- Spolupráce s okolními obcemi a zvolenými zástupci Středočeského kraje
- Zpracování odpovídající strategie politiky regionálního rozvoje ČR

Zpracování komplexní dopravní studie celé spádové oblasti

- prověřit možnosti stávající dopravní infrastruktury,
- zohlednit plánovanou výstavbu v jednotlivých městech a obcích na základě platných územních plánů (Sedlec, Suchdol, Horoměřice, Roztoky, Statenice, Velké Přílepy, Únětice, Lichoceves)
- zohlednit dva základní scénáře výhledového stavu:
 - se zprovozněním SOKP 518 a 519 včetně plánovaných sjezdů
 - bez zprovoznění SOKP 518 a 519
- zahrnout dopravní model s výhledem na dalších 20 let s ohledem na plánovaný rozvoj v severozápadní části pražské aglomerace
- navrhnout odpovídající dopravní opatření k zajištění udržitelného rozvoje celé oblasti



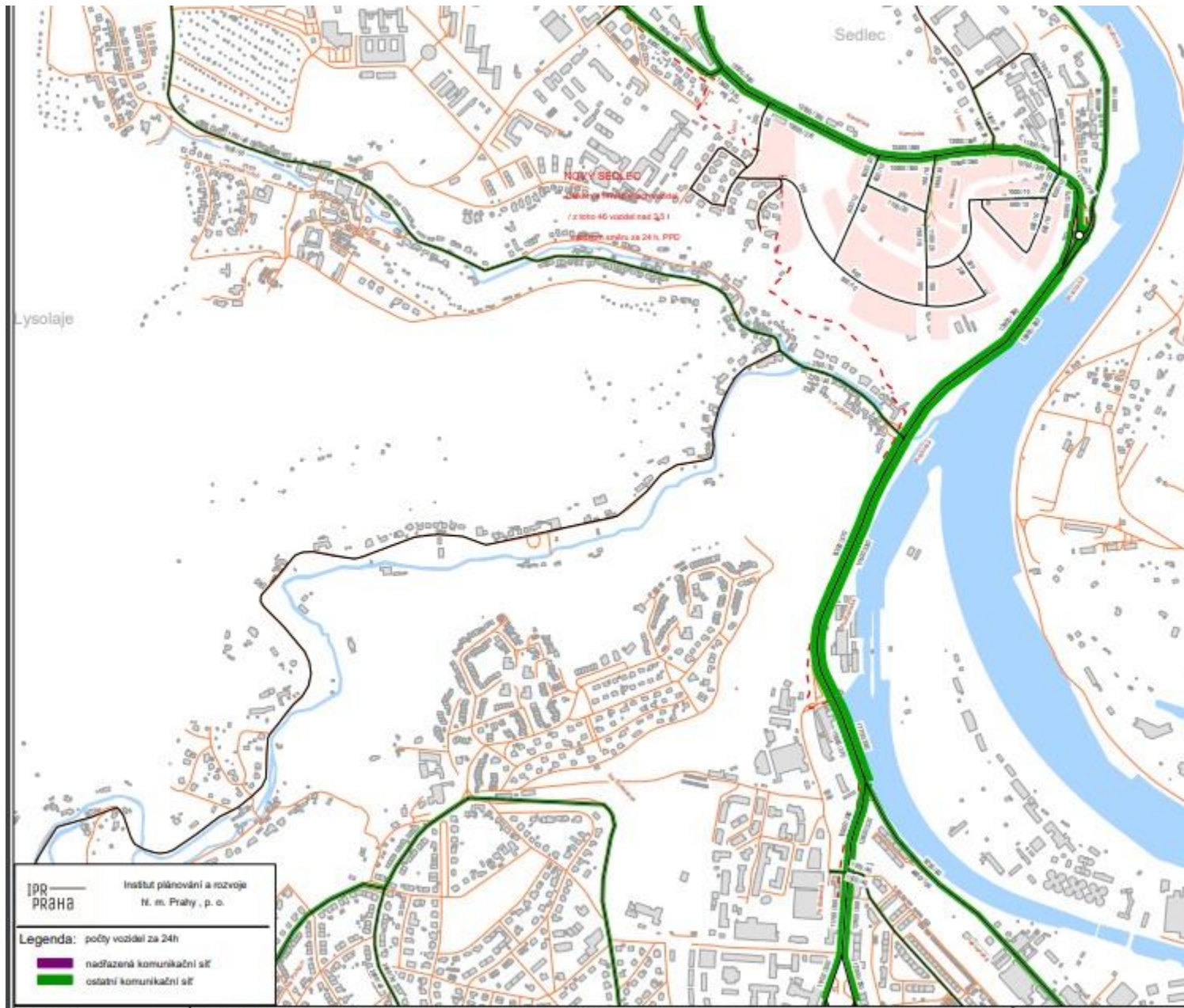
Obrázek 2: Schéma komunikační sítě a zařídění komunikací (zdroj ÚAP)

Nový Sedlec, křižovatka Kamýcká - Roztocká



Podbabská, křižovatka s Papírenskou a Terronskou





Dlouhodobá prognóza IPR s SOKP a TT

úsek	2019	SOKP, TT bez NS	SOKP, TT s NS = v2	rozdíl v2 v % oproti 2019
Kamýcká (hr. města - Internacionální)	12700	10100	10400	81,9
Kamýcká (Internacionální - Suchdolská)	14200	11100	11400	80,3
Kamýcká (Suchdolská - Ke Střelnici)	15700	21200	22900	145,9
Kamýcká (V Sedlci - Roztocká)	16200	20500	22000	135,8
Roztocká (hr. Města - Kamýcká)	8800	9900	9800	111,4
Roztocká (Kamýcká - V Podbabě)	24600	27100	29800	121,1
Podbabská (V Podbabě - Papírenská)	28500	30200	32800	115,1
Podbabská (Papírenská - Terronská)	22200	22400	24600	110,8
Papírenská	10000	9600	10000	100,0

Generovaná doprava z NS: 4 147 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 46 vozidel nad 3,5 t).

Generovaná doprava z NSS (Nový Sedlec – sever): 1555 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 20 vozidel nad 3,5 t).

Generovaná doprava z TV (Terminál Výhledy): 2 549 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 29 vozidel nad 3,5 t).

Celková generovaná doprava z uvedených záměrů je 8251 jízd všech vozidel celkem v každém směru.

Po dostavbě SOKP, Nového Sedlce a dalších záměrů lze očekávat další výrazný nárůst IAD v oblasti Sedlce a Podbabý. TT Podbaba-Suchdol zmírní negativní dopady uvedených záměrů.

Dopravní studie – analytická část a DIP

- Podhodnocení dopravní zátěže vyvolané ostatními záměry v širším okolí min. o 7000 obyvatel a podobný počet vozidel v obou směrech, za předpokladu, že každý druhý pojede autem
- Nadhodnocení významu přivaděče Rybářka a SOKP pro obyvatele této oblasti z hlediska atraktivity cílů na severovýchodě Prahy
- Podhodnocení významu přivaděče Rybářka a SOKP pro obyvatele severovýchodu Prahy z hlediska atraktivity cílů na Praze 6 a v širším centru levého břehu Vltavy

Dopravní zátěž na komunikacích do centra bude zřejmě výrazně vyšší než uvádí dopravní studie

Dopravní studie – návrhová část

- Návrh dopravní obsluhy území Nového Sedlce
- Napojení území Nového Sedlce, úpravy křižovatek na ulici Kamýcká, signalizace
- Prověření dopadu záměru z hlediska širších vztahů: křižovatky a ulice Roztocká, Podbabská, Papírenská, Ve Struhách
- Požadavky na řešení napojení SOKP: tunel Rybářka, MÚK Výhledy

Připomínky k návrhové části

- Řeší převážně Nový Sedlec a usiluje o jeho bezproblémové napojení na komunikační síť, nikoliv dopravní potřeby stávajících a nových obyvatel širšího spádového území
- V důsledku podhodnocení dopravní zátěže z nových záměrů v okolí redukuje dopravní řešení na optimalizaci SSZ na křižovatkách a využívání dvou pruhů pro auta směrem do centra po dostavbě tramvajové tratě
- Připouští realizaci výstavby celého záměru Sedlce Sever a 25% Nového Sedlce (tj. nárůst o cca 2750 nových obyvatel) bez nutnosti realizace TT Podbaba – Suchdol. To je nepřijatelné!
- Neřeší dopady nárůstu dopravní zátěže na Jugoslávských partyzánů a Vítězném náměstí
- Doporučení k aplikaci principu města krátkých vzdáleností a snížení parkovacích minim, která spolu s výstavbou TT lze považovat za nejdůležitější, jsou zmíněna pouze okrajově a ve vztahu k záměru NS, nikoliv širšímu území
- Chybí návrh řešení pro celou spádovou oblast!

Řešení dopravy v severozápadní části pražské aglomerace

- Musí být v souladu se stěžejními strategickými dokumenty
 - Strategický rámec ČR 2030,
 - Koncepce městské a aktivní mobility ČR,
 - Strategický plán hl. města Prahy,
 - Plán udržitelné mobility Prahy a okolí,
 - Klimatický plán HMP
- Musí být postaveno na třech základních pilířích:
 1. Snižování poptávky po dopravě
(město krátkých vzdáleností, omezení suburbanizace, polycentrický rozvoj lokálních center s občanskou vybaveností)
 2. Podpora udržitelných druhů dopravy (VHD, cyklo, pěší, sdílená mobilita)
 3. Zlepšení zbývající dopravy (přechod na ekologická a prostorově úspornější vozidla)
- Je zapotřebí využívat ekonomické a daňové nástroje pro regulaci dopravy (parkovací poplatky, parkovací minima, mýto apod.)

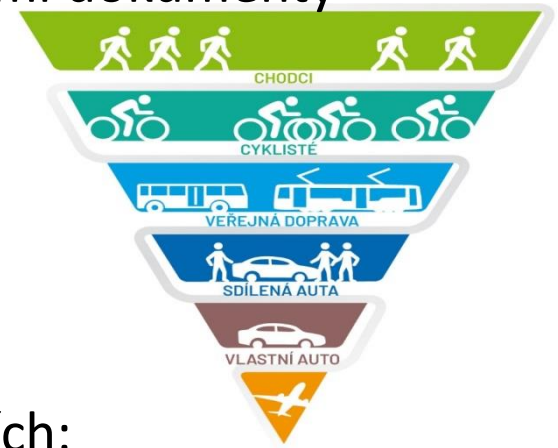
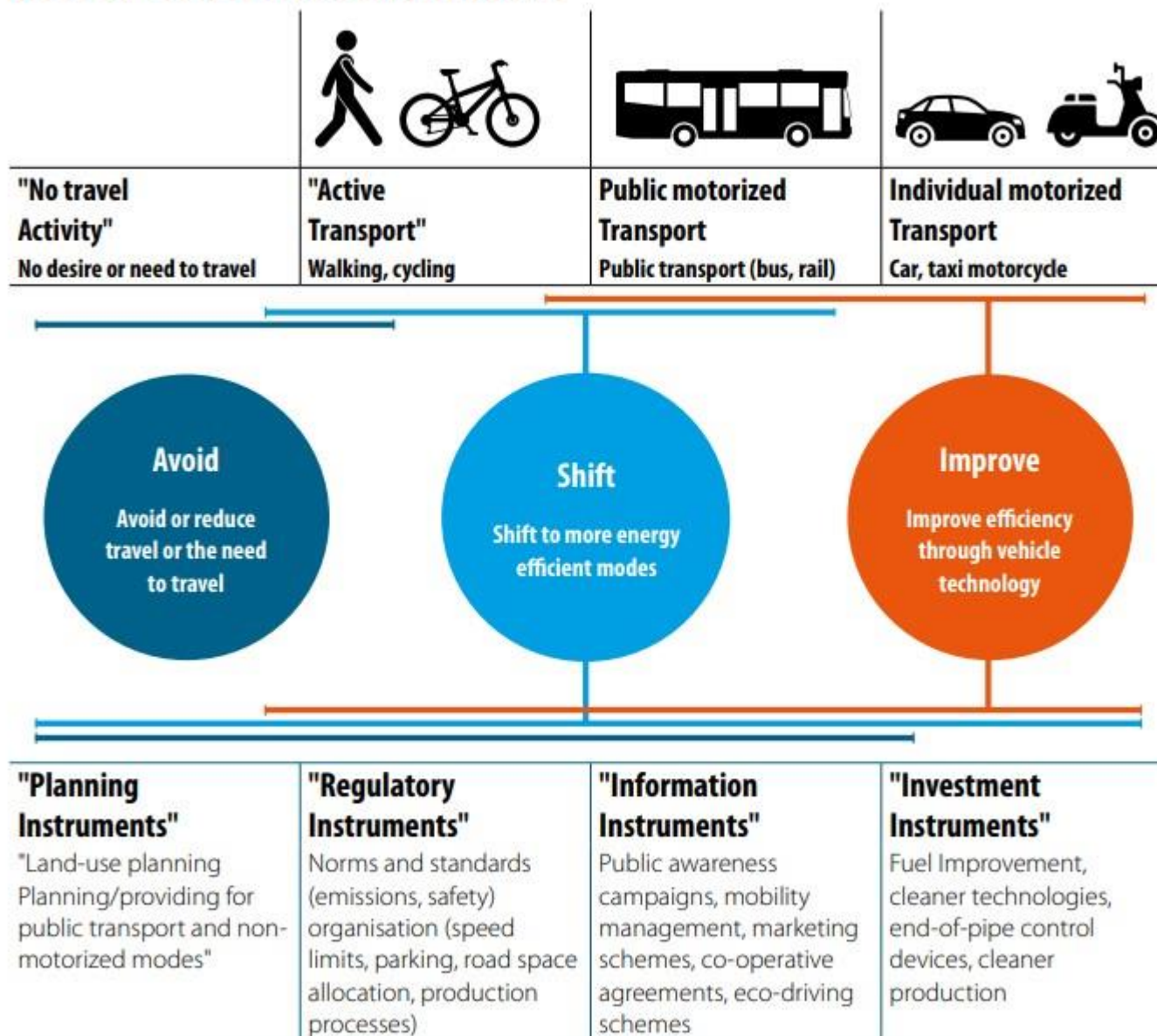


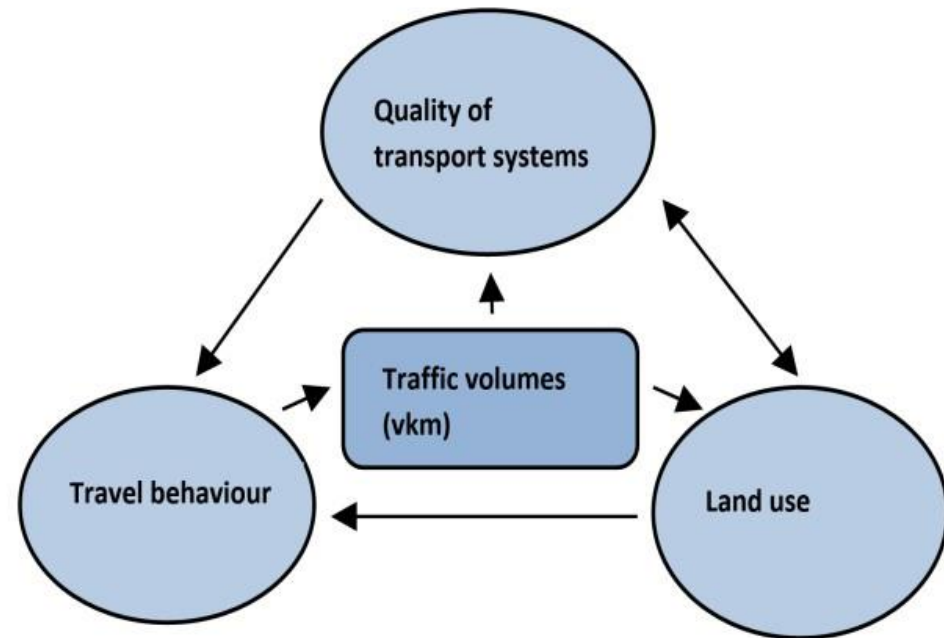
FIGURE VIII AVOID-SHIFT-IMPROVE INSTRUMENTS



Strategie pro nulový růst či snížení IAD

Strategies for achieving zero-growth or reduction

- Land use development as central densification and transformation rather than sprawl
- Improving conditions for walking and bicycling
- Improving public transport services
- Restrictions on accessibility by private car
- Road tolling - as a restrictive measure and for funding



20-minutové město / území

Boom rezidenčních satelitů za Prahou zvýšil nároky na dojíždění do Prahy kvůli nedostatečné veřejné vybavenosti (školy, školy, zdravotnická a sociální zařízení, obchody, služby, apod.) a chybějícím pracovním příležitostem. Je zapotřebí doplnit vybavenost a podmínit tím i další nárůst sídel v okolí Prahy.



Obyvatelé mohou uspokojit většinu svých potřeb

- v docházkové vzdálenosti,
- případně do 20 minutové jízdy na kole

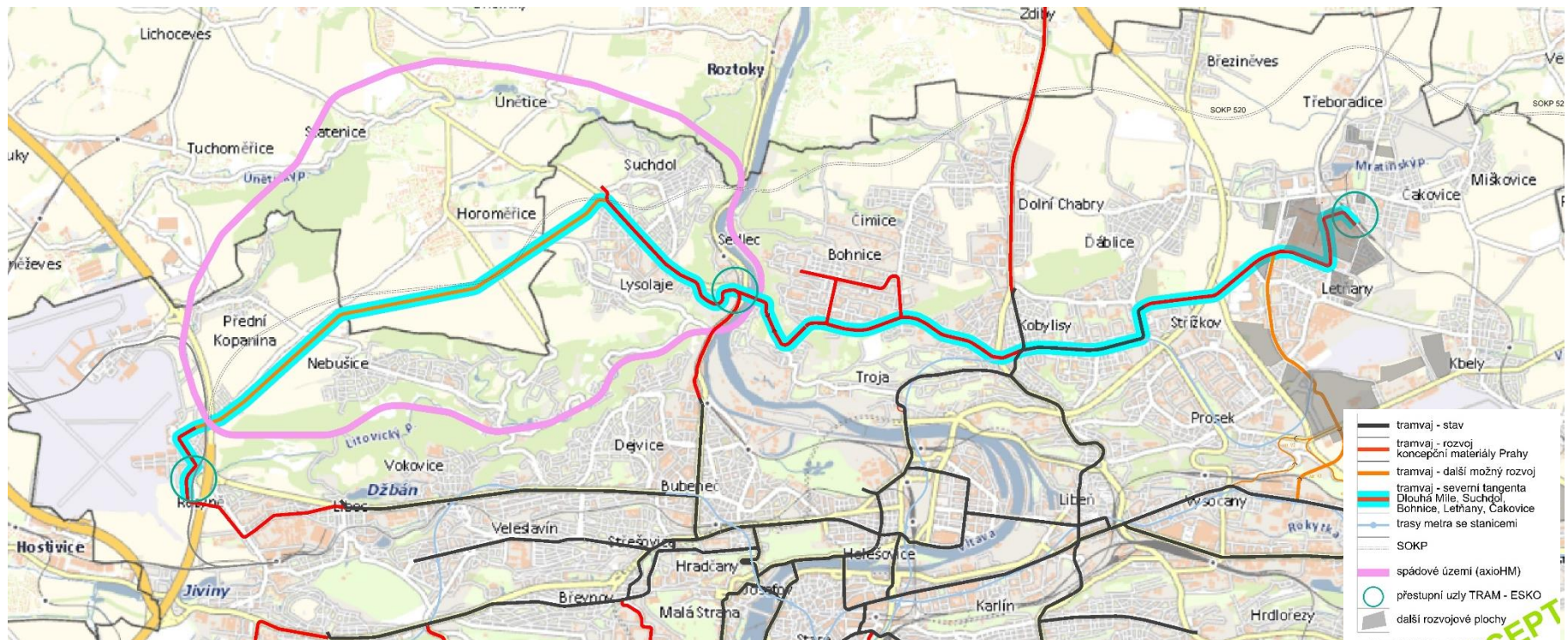


Záměry a opatření k řešení dopravy na severozápadě Prahy

- Multimodální terminál Výhledy s P+R, B+R, pravidelnými autobusovými linkami a dalšími službami (e-carsharing, sdílení kol, poptávková doprava)
- Posílení stávajících autobusových linek (356) a zavedení nové linky na Suchdol (409)
- Tramvajová trať Podbaba-Suchdol
- Severní tramvajová tangenta s městským bulvárem Ruzyně - Nebušice - Horoměřice - Suchdol - Bohnice - Kobylisy - Letňany, která umožní napojení na TT z Dědiny a železnici na letiště
- Výstavba nových stezek pro chodce a cyklisty mezi obcemi a v návaznosti na kolejovou dopravu (zastávky železnice a tramvaje)
- Modernizace železniční trati Noutonice - Hostivice s novým terminálem v Noutonicích, která zajistí spojení na Smíchov a navazuje na železnici Praha - letiště - Kladno
- Železnice Praha - Letiště - Kladno
- Přeložka silnice II/240, která odvede nákladní tranzit z obcí a přispěje k plynulejšímu provozu autobusových linek PID po stávající komunikaci II/240

Severní tramvajová tangenta

Ruzyně – Nebušice – Horoměřice – Suchdol – Bohnice – Kobylisy – Letňany - Čakovice



dopravně-urbanistický koncept
NÁPOJENÍ KBEL A LETŇAN
NA TRAMVAJOVOU SÍŤ 04/2022

zpracoval:
Miroslav Šedý Praha 9
Soubor 431
197 04 Praha 9 - Kbely

zkontrol:
Ing. arch. Ivan Lejčar
arch. lektorský atelier
ALEJ
Suzenná 45, 190 00 PRAHA 9

PŘEHLEDNÁ SITUACE
1 : 20 000 (A1) 1 : 40 000 (A3)

01

Nový Sedlec - podklady

- Urbanistická studie Nový Sedlec
- <https://iprpraha.cz/projekt/134/novy-sedlec>
- Dopravní studie
- <https://iprpraha.cz/assets/files/files/ef21fd462e46c105e1a0b78277d59649.pdf>
- Dopravně-inženýrské podklady
- <https://iprpraha.cz/assets/files/files/c47fcc78d8664ea52ebb93195a5683c4.pdf>