Adresát: [redacted]

Naše č. j.: TSK/Zde/082/2026
Dne: 7.7.2026

Odpověď na žádost o poskytnutí informace dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů

Vážení,

k Vaší žádosti o poskytnutí informace dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Informační zákon"), doručené na emailovou adresu TSK dne 23.6.2026, zasíláme informace obdržené od oddělení marketingu, PR a komunikace Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s. (dále jen „TSK").

K požadavku:
„…žádáme o poskytnutí následujících informací a podkladů:

1. ***Kopii kompletního textového vyjádření, odborného stanoviska či posudku TSK**, včetně všech interních technických připomínek, zápisů z projednání a zpráv úseku dopravního inženýrství, které Vaše organizace vydala jako správce dotčené komunikační sítě k záměru „Obytný soubor SOFIL SEDLEC a MŠ SEDLEC" na pozemcích parc. č. 144/1, 144/2, 144/25 v k. ú. Sedlec pro účely schvalovacího řízení.*
2. ***Konkrétní informaci a interní dokumentaci**, jakým způsobem a s jakým výsledkem TSK při posuzování a připomínkování výše uvedeného bytového záměru SOFIL vyhodnotila kumulativní a dlouhodobý vliv obslužné dopravy tohoto areálu s předpokládaným nárůstkem o 538 automobilů ve spojení s budoucím dálničním zatížením uzlu MÚK Rybářka a ulice Kamýcká podle schválených dálničních modelů.*
3. ***Kompletní surová data z profilových sčítání dopravy z automatických sčítačů dopravy (ASD)** a z krátkodobých profilových sčítání spravovaných TSK v lokalitě Praha-Sedlec za období let 2024, 2025 a první polovinu roku 2026. Požadujeme konkrétně data z profilů a sčítačů na ulicích **Roztocká** (směr do centra i z centra), **Kamýcká** a **V Sedlci**, a to v členění na celodenní intenzity a detailní průběh ranní špičky mezi 07:00 a 09:00 hod.*

4. ***Poskytnutí podrobných hodinových špičkových diagramů a kartogramů intenzit**, tedy profilů špičkových hodin, z oficiálního Dopravního makromodelu hl. m. Prahy pro křižovatku ul. Kamýcká / přivaděč MÚK Rybářka a pro křižovatku ul. V Sedlci / ul. Roztocká, a to pro výhledové roky 2030 a 2035, které zachycují vyčerpání kapacity těchto uzlů.*
5. ***Jednoznačnou informaci o tom, zda Dopravně-inženýrské podklady** zpracované TSK pro dálniční záměr MZP520 v rámci matematického modelování budoucí zátěže v uzlu Praha-Sedlec fyzicky zahrnovaly jako imisní pozadí veškerou výše popsanou novou masivní bytovou zástavbu v katastru Sedlece, tedy samostatně záměr SOFIL, záměr Stavomontáže, záměr dostavby Zámku Sedlec a rozvoj Nového Sedlce o celkovém plánovaném rozsahu přesahujícím 3 300 bytů.*
6. ***Informaci o tom, zda TSK při kalibraci a aktualizacích** Dopravního makromodelu hl. m. Prahy pro spádovou oblast Sedlec, Suchdol a Lysolaje aktivně pracovala s daty z Demografické studie Středočeského kraje a s informacemi z platných územních a strategických plánů okolních obcí, které generují tranzit do Prahy, zejména se zaměřením na město Roztoky a obce Horoměřice, Únětice, Statenice. Žádáme o sdělení, z jakého časového období tyto demografické prognózy rozvoje osídlení za hranicemi Prahy pocházejí.*
7. ***Přesné sdělení, kdy naposledy v časovém rozmezí let 2024 až 2026 a jakému konkrétnímu subjektu**, například konkrétní projektové kanceláři, zástupcům developera Flams a.s. či konkrétnímu správnímu orgánu, poskytla TSK oficiální dopravně-inženýrská data, modelové kartogramy nebo dílčí výstupy z dopravního modelu týkající se křižovatek Kamýcká – V Sedlci a V Sedlci – Roztocká.*
8. ***Poskytnutí podrobné informace o metodických limitech, interní chybovosti, toleranci a celkové nejistotě dat** Dopravního makromodelu hl. m. Prahy pro výhledový rok 2030 v tomto specifickém uzlu kaňonu Vltavy. Žádáme o vysvětlení, kde sama TSK vnímá hranice vypovídající hodnoty svých matematických modelů z hlediska schopnosti modelu reagovat na skokové zahuštění stabilizovaných území, nárůst mezikrajské dopravy nebo reálné vznik kolon v ranní špičce mezi 07:15 a 08:30 hod a v odpolední špičce (15:00 - 17:30) za období let 2025 a 2026. .*
9. ***Poskytnutí informací o vlivu kongescí na plynulost veřejné hromadné dopravy**, konkrétně o průměrném zpoždění autobusových linek projíždějících uzlem Podbaba a ulicí Jugoslávských partyzánů v ranní špičce (mezi 07:15 a 08:30 hod.) a odpolední špičce (15:00 - 17:30) za období let 2025 a 2026. Žádáme o sdělení, zda TSK disponuje analýzou, jakým způsobem další nárůst individuální automobilové dopravy z plánovaných developerských projektů v Sedlci ovlivní propustnost vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy a plynulost tramvajové dopravy v této ose.*
10. ***Srozumitelné textové vyhodnocení současné úrovně dopravy (stupně automobilové zátěže)** na hlavních křižovatkách ulice Jugoslávských partyzánů a u vjezdu na Vítězné náměstí. Žádáme o informaci, zda stávající intenzity dopravy v ranních a odpoledních špičkách podle měření TSK dosahují mezních hodnot kapacity této komunikace (úrovně kvality dopravy E či F), aby bylo pro správní orgány zcela srozumitelné, že uliční síť v Dejvicích již nedisponuje žádnou volnou kapacitní rezervou pro další tisíce automobilů. Zde doprava kolabuje.*
11. ***Poskytnutí informací a technických posouzení**, jakým způsobem je v současné době zajištěna a jak bude po realizaci plánované výstavby v Sedlci zajištěna plynulá a bezpečná doprava vozidel Hasičského záchranného sboru (HZS) a ostatních složek integrovaného záchranného systému v obdobích ranních a odpoledních dopravních špiček v celé ose od Vítězného náměstí, přes ulici Jugoslávských partyzánů, Podbabskou a Roztockou až po lokalitu Starého Sedlce. Žádáme o sdělení, zda TSK disponuje analýzou rizik nebo interními podklady vyhodnocujícími dojezdové časy záchranných složek do naší odříznuté lokality v situaci, kdy chronické kolapsy a zácpy v Dejvicích a Podbabě fyzicky znemožňují vytvoření bezpečné záchranářské uličky, a jak se tato situace zhorší po příjezdu techniky nulté etapy demolice a tisíců nových automobilů z plánovaných projektů.“*

Sdělujeme:

K bodu 1:
V příloze zasíláme vyjádření oddělení Svodné komise TSK (SK), která byla k dané lokalitě a příslušným etapám záměru dosud vydána.

K bodu 2:
Posuzování předmětného záměru probíhalo dle platné interní směrnice pro činnost oddělení Svodné komise TSK. Úkolem tohoto oddělení je zajistit projednání jednotlivých investičních záměrů napříč odbornými útvary TSK, jejichž působnosti se záměr dotýká, a to zejména ve vztahu ke komunikačnímu majetku svěřenému TSK do správy a údržby. Na základě těchto dílčích vyjádření je následně provedeno jejich vyhodnocení z hlediska relevance a je vydáno souhrnné vyjádření TSK, které slouží jako podklad pro rozhodování vlastníka (hlavního města Prahy) a následně jako jeden z podkladů pro navazující povolovací řízení.
Takto formulované posouzení kumulativních a dlouhodobých dopadů obslužné dopravy záměru ve vazbě na širší dopravní vztahy (včetně dálniční sítě a kapacitního zatížení uzlů, jako je MÚK Rybářka či ulice Kamýcká) neodpovídá věcné působnosti TSK v rámci projednávání jednotlivých investičních záměrů. TSK v těchto řízeních nevystupuje jako zpracovatel dopravních modelů ani jako orgán provádějící komplexní hodnocení kumulativních dopravních vlivů v širším urbanisticko-dopravním území. Taková hodnocení jsou standardně předmětem specializovaných dopravních studií pořizovaných investorem, případně podkladů zpracovávaných k tomu kompetentními subjekty (např. v rámci územně plánovacích podkladů nebo celoměstských dopravních modelů). Vyhodnocení kumulativních a dlouhodobých dopadů v rozsahu, který uvádíte, tedy není součástí zpracovaného technického vyjádření TSK k danému záměru a TSK takovou informací ani samostatnou interní dokumentací nedisponuje.

K bodu 3:
V odkaze (https://tsk.brandcloud.pro/link/UWTcmSdc) Vám předáváme kompletní surová data z automatických sčítačů dopravy (ASD) v elektronické podobě (soubor *Data_Nu-metrics*), které byly v letech 2024–2026 instalovány pro potřeby získání dat o intenzitách automobilové dopravy na komunikacích Roztocká (v obou směrech) a Kamýcká. Tyto komunikace jsou součástí tzv. sledované sítě, na které TSK dlouhodobě monitoruje vývoj automobilové dopravy. Komunikace V Sedlci na této sledované síti neleží, a proto z ní TSK požadovanými sčítacími daty nedisponuje.

K bodu 4:
Požadovaným informacemi TSK nedisponuje. Použitý celoměstský Dopravní makromodel hl. m. Prahy spravovaný naší společností pracuje standardně v celodenním režimu 0–24 hod. Návazná kapacitní posouzení, která by generovala hodinové špičkové diagramy či kartogramy pro konkrétní křižovatky ul. Kamýcká / přivaděč MÚK Rybářka a ul. V Sedlci / ul. Roztocká pro výhledové roky 2030 a 2035, nebyla na TSK zpracována.

K bodu 5:
K tomuto tématu citujeme relevantní část z posudku dokumentace EIA pro severní část Pražského okruhu, konkrétně z části vypořádání připomínek (str. 1115): *„Ve vztahu k nově připravovaným souborům*

staveb lze uvést, že údaje charakterizující rozvoj území (počty obyvatel, pracovních míst, hrubé podlažní plochy) pro současný stav i pro výhledové horizonty byly aktualizovány v roce 2021 ve spolupráci s IPR Praha, nově zohledňují nejen platný územní plán, ale i rozjednané změny ÚP...“ Výhledové scénáře modelů 2030 a 2050 zpracované v období 2021/2022 v rámci tehdejších Dopravně inženýrských podkladů (DIP) však plně nezahrnovaly plánovaný rozvoj projektu Nového Sedlce (cca 3 300 bytů), neboť tento projekt se nacházel ve fázi rozpracované urbanistické studie a související změny územního plánu budou finalizovány. Aktualizace modelů probíhají v dalších fázích navazujících řízení (DÚR, DSP), nikoliv cyklicky během samotného zpracovávání dokumentace EIA.

K bodu 6:
V aktualizacích dopravních modelů (následujících po podkladech pro dálniční záměr) byla rozvojová lokalita Nový Sedlec zohledněna. Do r. 2035 bylo předpokládáno naplnění této lokality na cca 50 % cílového stavu podle dostupné urbanistické studie. Nad rámec standardní celoplošné prognózy rozvoje obcí s rozšířenou působností (ORP) byly ze strany TSK cíleně navýšeny rozvojové ukazatele v obci Statenice, kde již probíhá rozvoj značného rozsahu, a v obci Lichoceves, která má ve svém územním plánu vymezeny rozsáhlé rozvojové plochy generující tranzitní dopravu.

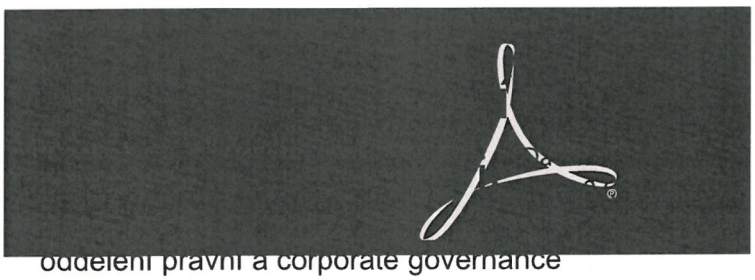
K bodu 7:
Pro předmětné území zpracovala TSK v časovém rozmezí let 2024 až 2026 tři dopravně inženýrské podklady pro třetí subjekty. Konkrétní výsledné výstupy a textace těchto podkladů podléhají obchodnímu tajemství dotčených subjektů a TSK je bez jejich souhlasu nemůže poskytovat.

K bodu 8:
Předmětné území Sedlece a přilehlých ploch mrazíren či lokality urbanistické studie Nový Sedlec je v návrhu Metropolitního plánu definováno jako transformační (nikoli stabilizované) území a TSK nepřísluší je komentovat.

K bodu 9:
TSK požadovanou analýzou vlivu nárůstu automobilové dopravy z developerských projektů na propustnost vyhrazených autobusových pruhů a plynulost tramvají v ose Podbaba – Jugoslávských partyzánů nedisponuje. Ve věci stávajících zdržení, průměrných zpoždění autobusových linek Pražské integrované dopravy (PID) a analýzy provozu VHD v dotčeném uzlu doporučujeme směřovat dotaz na organizaci ROPID (Regionální organizátor Pražské integrované dopravy), která tato data provozně monitoruje.

K bodu 10:
Analýzou úrovně kvality dopravy (stupňů zátěže E či F) pro křižovatky na ulici Jugoslávských partyzánů a vjezdu na Vítězné náměstí TSK nedisponuje. Limity propustnosti jsou popsané výše v bodě 5 a 8, a vycházejí z oficiálních posudků k severní části Pražského okruhu.

K bodu 11:
TSK tyto podklady nezpracovávala a ani nebylo ze strany oprávněných orgánů u naší společnosti poptáno.



oddělení právní a corporate governance

Příloha: dle textu

Kopie: TSK oddělení

Upozornění:
Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. (dále jen „TSK.“) odmítá při své činnosti jakékoli protiprávní a neetické jednání a v maximální míře dodržuje transparentnost a legalitu. Zaměstnanci a osoby jednající za TSK jsou povinni se při svém jednání řídit zásadami Etického kodexu společnosti Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. (dále jen „Etický kodex“), který je nedílnou součástí firemní kultury TSK. Každá z osob jednajících za TSK je povinna oznámit jakékoli podezřelé a protiprávní jednání, které je v rozporu s Etickým kodexem. Pokud osoba jednající za TSK jedná v rozporu s Etickým kodexem, není takové jednání považováno za jednání v rámci nebo zájmu TSK.

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.
Veletržní 1623/24 | 170 00 Praha 7
+420 257 015 111 | tsk@tsk-praha.cz
www.tsk-praha.cz

zápis v OR vedeném MS
v Praze v oddíle B vložka 20059
IČ 03447286 | DIČ CZ03447286
Datová schránka: mivq4t3