



European Transportation Consultancy, s.r.o.

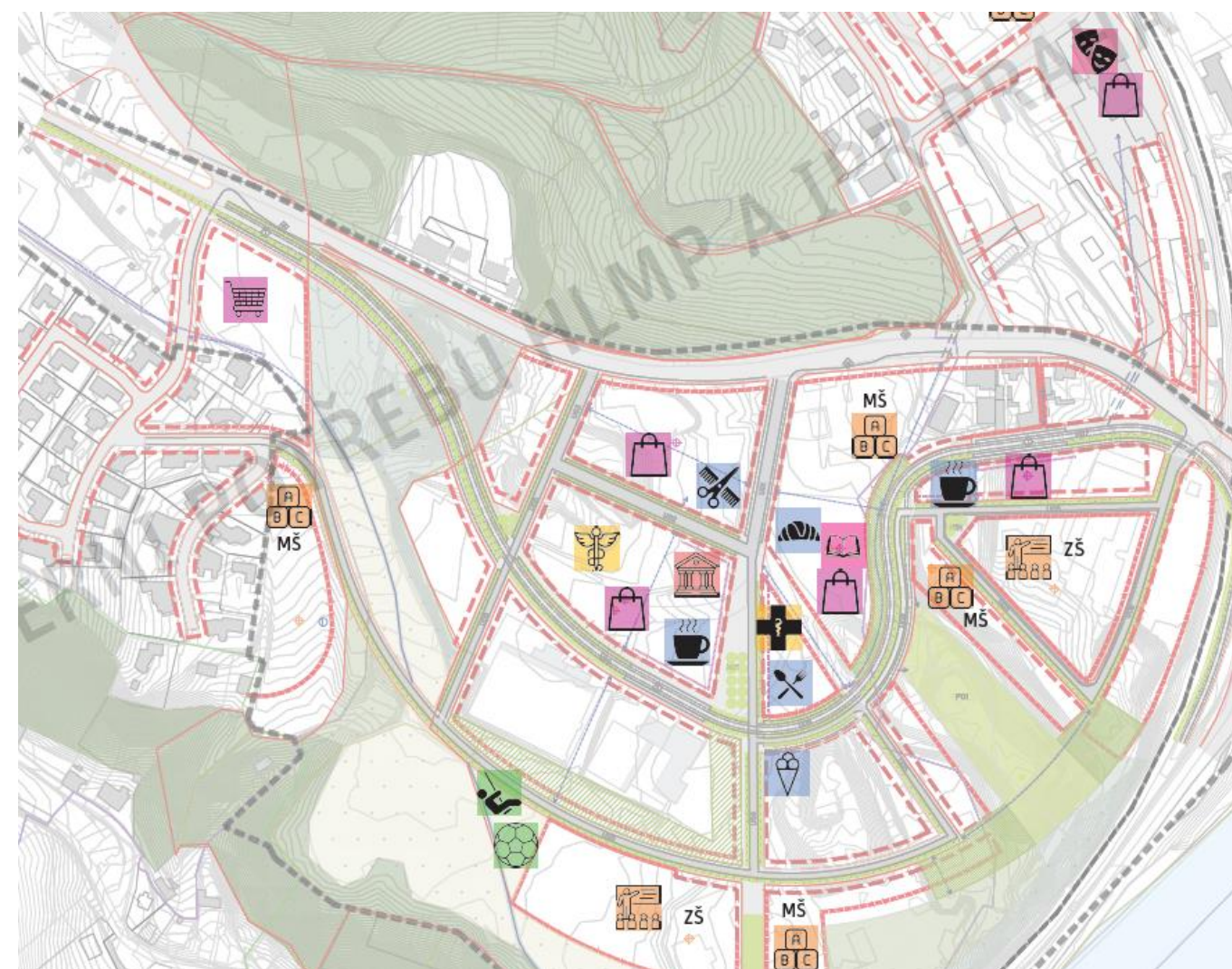


# Dopravní studie k Urbanistické studii Nový Sedlec

## Návrhová část

PRAHA 6

2021



1.

## Obsah

1. ÚVOD, ZPŮSOB POSOUZENÍ A NÁVRHU	2
2. NÁVRH DOPRAVNÍ OBSLUHY ÚZEMÍ NOVÉHO SEDLECE	3
3. NAPOJENÍ ÚZEMÍ NOVÉHO SEDLECE, ÚPRAVY KŘIŽOVATEK NA UL. KAMÝČKÁ	3
3.2. USPOŘÁDÁNÍ UL. KAMÝČKÁ	4
3.3. KŘIŽOVATKA KAMÝČKÁ – K VINICÍM	4
3.4. KŘIŽOVATKA KAMÝČKÁ – VJEZD NS	5
3.5. KŘIŽOVATKA KAMÝČKÁ – KE STŘELNICI	6
3.6. KŘIŽOVATKA KAMÝČKÁ – V SEDLECI	7
3.7. KŘIŽOVATKY KAMÝČKÁ – STAVOMONTÁŽE (NOVÝ SJEZD)	8
3.8. KŘIŽOVATKA KAMÝČKÁ – ROZTOCKÁ	9
3.9. SOUHRN A ZHODNOCENÍ ZPŮSOBU NAPOJENÍ	10
4. PROVĚŘENÍ DOPADU ZÁMĚRU Z HLEDISKA ŠIRŠÍCH VZTAHŮ	10
4.2. SSZ PODBABSKÁ – ROZTOCKÁ – V PODBABĚ A TAH ULICE ROZTOCKÁ - PODBABSKÁ	10
4.3. ULICE PODBABSKÁ, KŘIŽOVATKA PODBABSKÁ – POD PAŤANKOU (VODOHOSPODÁŘSKÝ ÚSTAV)	12
4.4. KŘIŽOVATKA PODBABSKÁ – PAPIRENSKÁ	13
4.5. KŘIŽOVATKA PODBABSKÁ – VE STRUHÁCH – POD PAŤANKOU	15
4.6. SOUHRN A ZHODNOCENÍ DOPADU DO PROVOZU UL. PODBABSKÁ	17
5. POŽADAVKY NA ŘEŠENÍ NAPOJENÍ SOKP	20
5.2. NAPOJENÍ TUNELU RYBÁŘKA NA UL. KAMÝČKÁ	20
5.3. MÚK VÝHLEDY	22
5.4. SOUHRN A ZHODNOCENÍ DOPADU Z HLEDISKA SOKP	22
6. SOUHRN A ZÁVĚR	23

## Přílohy

B1.a	Návrh dopravního uspořádání území NS a jeho napojení na ul. Kamýčskou (ve variantě bez SOKP)
B1.b	Návrh dopravního řešení ul. Roztocká a Podbabská (základní varianta 1)
B1.c	Návrh dopravního řešení ul. Roztocká a Podbabská (varianta 2 - osově vedení TT)
B.2.	Návrh řešení křižovatky Kamýčká – tunel Rybářka (optimalizovaná varianta)
B3.1-4	Podélné profily a výškové řešení komunikací uvnitř území NS
B4.1-3	Schematické příčné profily

## Použité podklady a reference

1. Digitální katastrální mapa
2. Ortofotomapa (řešené území, širší území)
3. Majetkoprávní vztahy
4. Výškopis + výšky střech
5. Technická mapa (inženýrské sítě, včetně názvů ulic)
6. 3D model Prahy
7. Výpočtová hluková mapa povrchové dopravy
8. Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy
9. Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy
10. Územně analytické podklady hl. m. Prahy 2016
11. Pražské stavební předpisy
12. Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy
13. Podkladová dopravní studie: „Terminál Výhledy – studie proveditelnosti“, ProCedop, 2020
14. Ověřovací technická studie tramvajových tratí, TT Podbaba – Suchdol (Troja), Metroprojekt, 2016
15. Most Podbaba Troja – ověřovací technická studie, Metroprojekt,
16. Akustická studie US Sedlec pro účely změny ÚP, Greif, 2019
17. SOKP 518 Ruzyně – Suchdol - technická studie pro oznámení EIA, Pragoprojekt, 2018
18. D0 518 SOKP 518+519, Technicko-ekonomická studie tunel Kamýčká, Pragoprojekt, 11/2020
19. Koordinační studie záměrů v lokalitě Nový Sedlec – sever, A8000/M4, 2020
20. SSZ 6.164 Podbabská – Ve Struhách – dopravní řešení čistopis, Metroprojekt, 2012
21. DIP pro Dopravní studii k Urbanistické studii Nový Sedlec, Praha Suchdol – Sedlec, Suchdol, IPR, 2021
22. DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ PODKLADY pro Dopravní studii k Urbanistické studii Nový Sedlec, TSK, 2021

## 1. ÚVOD, ZPŮSOB POSOUZENÍ A NÁVRHU

- 1.1.1. Návrhová část studie řeší jak dopravně-technické uspořádání vlastní výstavby v oblasti Nového Sedlece, tak dopad provozu řešené oblasti na vnější komunikační síti. Současně doporučuje úpravy komunikační sítě, vč. jednotlivých křižovatek, které zohledňují rozvoj oblasti či implementaci další infrastruktury, jako je nová tramvajová trať Podbaba Suchdol (s případným odbočením do Bohnic), stejně jako výhledovou dostavbu úseku D0 SOKP 518+519. Na základě zjištěných skutečností pak stanovuje podmínky pro realizaci výstavby tak, aby nedošlo k ohrožení dalších zájmů v širším území.
- 1.1.2. Studie vychází z podkladů předaných zpracovatelem Územní studie – IPR hl. m. Prahy, dříve zpracovaných studií řešících dopravní problematiku v území (např. studie Tramvajové trati, studie řešení SOKP) a dalších materiálů, které vznikly na základě analytické části dokumentu. Stejně tak je v návrhu zohledněna i další uvažovaná výstavba v přílehlé oblasti Sedlec Sever.
- 1.1.3. Stejně tak navrhované řešení respektuje studii vedení tramvajové trati Podbaba - Suchdol s vedením trasy mimo hlavní trasu ul. Podbabská, s odbočnou tratí do Bohnic, přičemž v některých lokalitách bylo předběžně prověřováno i alternativní uspořádání s osovým vedením tramvajové trati.
- 1.1.4. V návaznosti na analytickou část byly připraveny modely intenzit dopravy pro střednědobý výhled bez SOKP (TSK hl. m Prahy) a dlouhodobý výhled s SOKP (IPR hl. m Prahy), na základě kterých byl připraven návrh napojení území Nového Sedlece.
- 1.1.5. Současně byla provedena kompletní analýza a posouzení dopadu provozu záměru na širší komunikační síť a případně navržena opatření pro kompenzaci dopadu záměru (vč. dopadu tramvajové trati). Navržená opatření i kapacitní posouzení byla kompletně provedena formou mikrosimulačního modelu v programu VISSIM tak, aby byly detailně prověřeny všechny potencionálně omezující body na komunikační síti a současně i vzájemná interakce mezi jednotlivými křižovatkami.
- 1.1.6. Posouzení bylo připraveno na základě konzultace s TSK. Ačkoliv průměrně dosahovaná úroveň celkových intenzit dopravy na síti komunikací v Praze se dlouhodobě pohybuje na úrovni okolo 7% (v souhrnu za všechny směry), TSK doporučuje pro potřeby kapacitních posouzení výhledového stavu dopravy a návrh dopravních řešení uvažovat jednotný podíl zatížení ve špičkové hodině na úrovni 8 % z celodenních zatížení obecné dopravy. Z dříve zpracovaných průzkumů intenzit v dané oblasti přitom vyplývá, že zejména v ranní dopravní špičce je nutno očekávat vyšší podíl špičkové intenzity ve směru příjezdu do centra Prahy, resp. vyšší zatížení na vstupu do jednotlivých křižovatek v daném směru. Naopak v opačném směru je dosahován mírně nižšího podílu zatížení. V odpolední špičce je situace obdobná, avšak v opačném směru. V obou dopravních špičkách hodnoty reálně zjištěné v průběhu průzkumu rámcově odpovídali přibližně výše uvedenému zatížení na úrovni cca 7 až 8%. Takto stanovené špičkové zatížení tedy odpovídá jak reálnému stavu, tak i běžně používaným hodnotám při návrhu komunikační sítě na území hl. m. Prahy.
- 1.1.7. Na základě připravených modelů dopravy tedy byly analyzovány intenzity v jednotlivých křižovatkách až do podrobnosti jednotlivých křižovatkových pohybů ve špičkové hodině. Směrování dopravy a celkové intenzity vstupující do území tedy tvoří základ pro zpracovaný mikrosimulační model.

1.1.8. Mikrosimulační model byl následně využit k prověření celkového principu řešení a návrhu úprav jednotlivých křižovatek i napojení. Model i návrh křižovatek byl postupnými iteračními kroky optimalizován tak, aby bylo dosaženo nejvhodnější řešení z hlediska zatížení sítě, optimalizace její propustnosti i minimalizace dopadu vlastního záměru. Hodnoceny byly ve výsledku různé scénáře zatížení sítě i podíly špičkových intenzity na úrovni 7 či 8% z celkového zatížení.

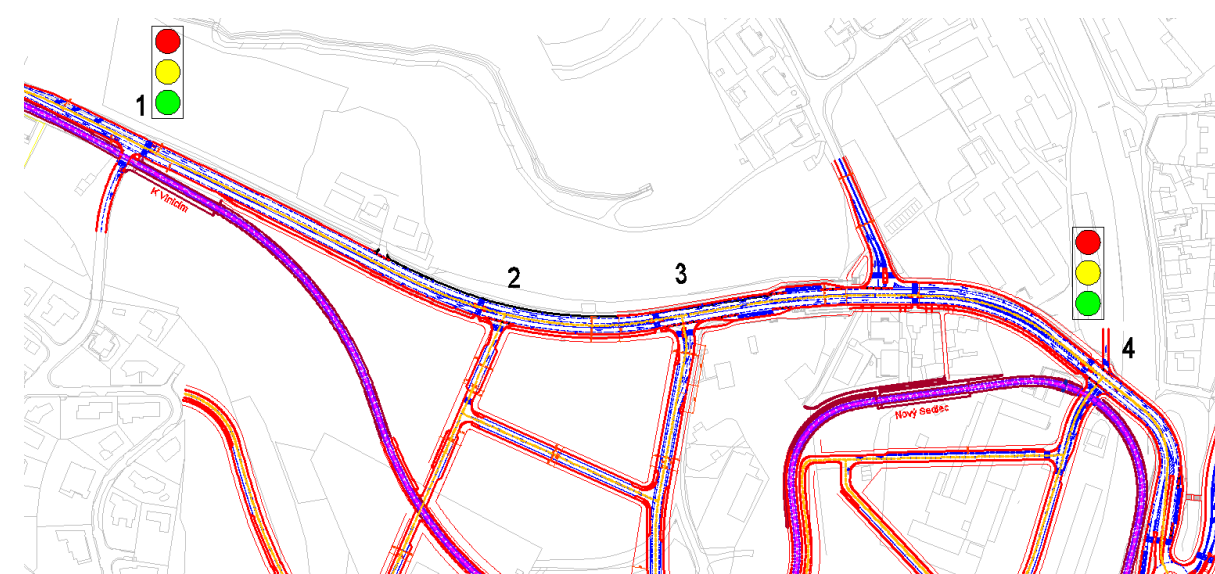
1.1.9. Veškerá křížení byla přitom posuzována pro oba výše uvedené modely intenzit dopravy, tj. střednědobý horizont bez dostavby SOKP a dlouhodobý horizont po dokončení SOKP Tunelu Rybářka.

## 2. NÁVRH DOPRAVNÍ OBSLUHY ÚZEMÍ NOVÉHO SEDLECE

- 2.1.1. Návrh dopravního řešení území Nového Sedlece byl připraven na základě navrženého řešení urbanistické struktury území Nového Sedlece předané zpracovatelem návrhu IPR. hl. m. Prahy. Při zpracování návrhu bylo vycházeno z dalších předaných koncepčních materiálů, detailně bylo zohledněno zejména předpokládané řešení tramvajové trati dle ověřovací technické studie tramvajových tratí (zprac. Metroprojekt Praha a.s. - 12/2016).
- 2.1.2. Navržená struktura území byla rozpracována do podrobnosti základního členění komunikační sítě, přičemž byly prověřeny základní parametry uličních prostorů ve stupni odpovídajícím Urbanistické studii po změnu ÚP. Byly definovány požadavky na šířky jednotlivých uličních profilů i členění těchto profilů dle jejich urbanistického významu a hierarchie komunikací. Zohledněny byly požadavky na průjezdnost, parkování, realizaci zeleně či výsadbových pásů. Stejně tak byly předběžně prověřeny požadavky na uspořádání jednotlivých křižovatek uvnitř řešeného území či možností křížení s TT.
- 2.1.3. Základní struktura navržené komunikační sítě uvnitř řešeného území Nového Sedlece je patrná z přílohy B1.
- 2.1.4. Ve spolupráci se zpracovatelem Urbanistické studie byly navrženy příčné profily jednotlivých komunikací zohledňující vzájemnou interakci s vedením tramvajové trati. Jednotlivé příčné profily komunikací uvnitř řešeného území jsou doloženy v urbanistické části studie. Celkem bylo navrženo 6 typických uličních profilů v úsecích bez přilehlé tramvajové trati s šířkou uličního prostoru 12 až 20 m. Šířky uličního prostoru nad 12 m umožňují bezpečnou realizaci modrozelené infrastruktury, vč. výsadbových pásů, při zachování dostatečného prostoru pro umístění inženýrských sítí.
- 2.1.5. Dále je navrženo 5 typických profilů uspořádání v místech s přilehlou tramvajovou tratí, ve kterých byly mimo jiné zohledněny i prostorové rezervy pro případné řešení převýšení mezi navrhovanou TT a přilehlou vozovkou/pásem pro pěší či cyklisty. Celková šířka uličních profilů s přilehlou tratí se pak pohybuje mezi 19 a 26 m.
- 2.1.6. Návrh zohlednil i složité výškové poměry v území, přičemž vedení jednotlivých komunikací bylo prověřeno i pomocí 3D modelu připraveného v programu Autocad Civil 3D. Výstupy jsou doloženy formou podélných profilů všech komunikací uvnitř řešeného území, doložených v přílohách B3.2-B3.4. Výstupem výškového řešení je i vrstevnicový plán jednotlivých komunikací, který znázorňuje vedení jednotlivých komunikací v území a ze kterého lze odvodit výškové uspořádání a návaznosti v každé dílčí části území. Plán je doložen v příloze B3.4.

## 3. NAPOJENÍ ÚZEMÍ NOVÉHO SEDLECE, ÚPRAVY KŘÍŽOVATEK NA UL. KAMÝČKÁ

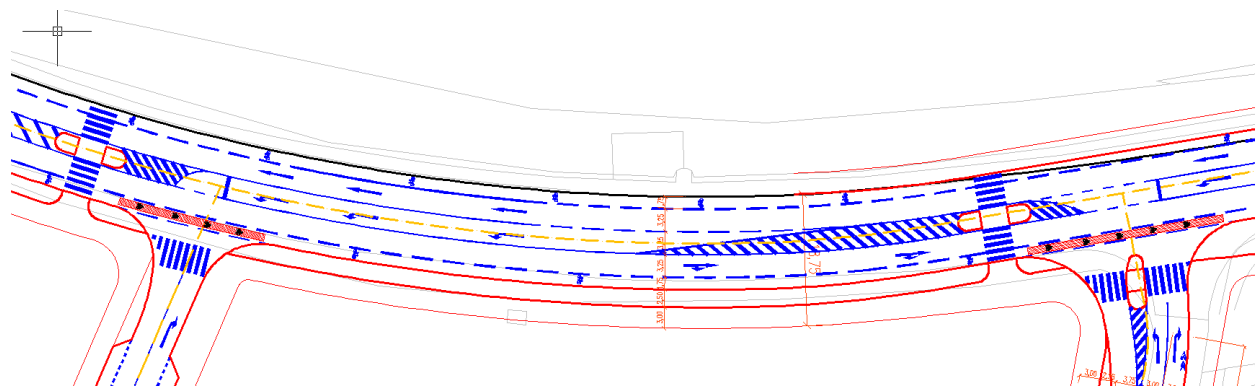
- 3.1.1. V návaznosti na urbanistické řešení lokality, podmínky definované topografickým uspořádáním území, i s ohledem na závěry mikrosimulačního modelu, bylo navrženo kombinované napojení území Nového Sedlece přes **4 křižovatky**. Byla zvážena možnost sdružování vjezdů a výjezdů z řešeného území s blízkým rozvojovým územím Sedlec - Sever, přičemž jako optimální řešení bylo zvoleno maximální oddělení jednotlivých napojení na ul. Kamýčká tak, aby vznikali pouze tříramenné stykové křižovatky, které disponují vyšší kapacitou i přehledností a z hlediska provozu i vyšší bezpečností (jednodušší manévrování).
- 3.1.2. Výjimku tvoří křižovatka na jihovýchodním okraji území (stávající vjezd do areálu Stavomontáží), která bude 4-ramenná, výjezd severním směrem (do areálu Stavomontáží), však bude realizován pouze jako vjezd do území s omezením pouze pro pravé odbočení (reálně se tedy křižovatka bude chovat jako tříramenná).
- 3.1.3. Napojení území NS na 4 samostatné křižovatky se jeví jako optimální jak z důvodu rozmělnění dopravní zátěže na jednotlivých ramenech, tak zejména z hlediska postupné (etapové) výstavby v území, kterou lze očekávat s ohledem na majetkoprávní vztahy v území. Rozdělení území na 4 vjezdy přitom umožňuje v každé z případných etap zajistit dočasně pouze 1 napojení s následným propojením uvnitř řešeného území k dalším vjezdům/výjezdům z území v dalších etapách.
- 3.1.4. Dále se na tahu ul. Kamýčká nachází další 2 křižovatky, které sice přímo nenapojují řešený záměr NS, ale jsou významné z hlediska dalších záměrů v území - ul. V Sedleci napojující záměry Sedlec Sever (Sofil, El-Ti, Stavomontáže), či z hlediska celkového fungování – okružní křižovatka Kamýčká – Roztocká.
- 3.1.5. Prověřována byla i nutnost osazení signalizace na jednotlivá napojení z důvodu plynulosti či bezpečnosti dopravy. Jako jednoznačně nezbytné se jeví osazení signalizace na křižovatky, kde se tramvajová trať přimyká k trase ul. Kamýčká. Jedná se o krajní křižovatky Kamýčká – K Vinicím (1), a Kamýčká – Stavomontáže (4). V případě ostatních křižovatek bylo preferováno řešení formou neřízených křižovatek, a to zejména z důvodu zachování plynulosti průjezdu po hlavní trase bez nutnosti zastavování na přímém průjezdu a to i s ohledem na významný sklon trasy ul. Kamýčká.



Obrázek 1: Celkové uspořádání napojení území NS na ul. Kamýčká

### 3.2. Uspořádání ul. Kamýcká

- 3.2.1. Uspořádání ul. Kamýcká bylo doporučeno obdobné jako ve stávajícím stavu, tj. se 3 jízdními pruhy, doplněné o vyhrazené cyklopruhy. Střední pruh je střídavě využit pro umístování odbočovacího pruhu či ostrůvků pro přecházení.
- 3.2.2. Řešení s 3 jízdními pruhy disponuje dostatečnou kapacitou z pohledu stávající i výhledového provozu na ul. Kamýcká, zachovává kontinuitu tahu a minimalizuje počet nutných zastavení na průběžném směru. Nová cyklopatření a chodníky pak podpoří podmínky pro pohyb bezmotorové dopravy.
- 3.2.3. Profil komunikace je volen tak, aby bylo minimalizováno nutné rozšíření uličního profilu severním směrem (plochy stávající zeleně) a rozšíření bylo realizováno především na stranu budoucí zástavby území NS. V místech limitovaných stávající zástavbou (bez možnosti rozšíření) je případně provedeno rozšíření na opačnou stranu.
- 3.2.4. V návrhu není uvažováno se zachováním stávajícího vyhrazeného pruhu pro autobusy (taxi, cyklisty), jehož význam zásadně poklesne po dostavbě tramvajové trati Podbaba – Suchdol (tramvaj převezme většinu stávající autobusové dopravy). Stávající autobusové zastávky jsou však zachovány z důvodu zajištění místní obsluhy či pro potřeby náhradní autobusové dopravy (dále „NAD“).
- 3.2.5. Celková šířka vozovky je navržena 13,25 m, jízdni pruhy jsou navrženy jednotně 3,25 m a vyhrazené cyklopruhy 1,75 m (z důvodu stoupání). Základní uspořádání je naznačeno na následujícím obrázku. Podél jižního okraje vozovky (na straně přilehlé k řešenému území NS) bude vybudován chodník pro pěší s minimální šířkou 3,0m, oddělený od vozovky zeleným pásem s minimální šířkou 2,50 m.



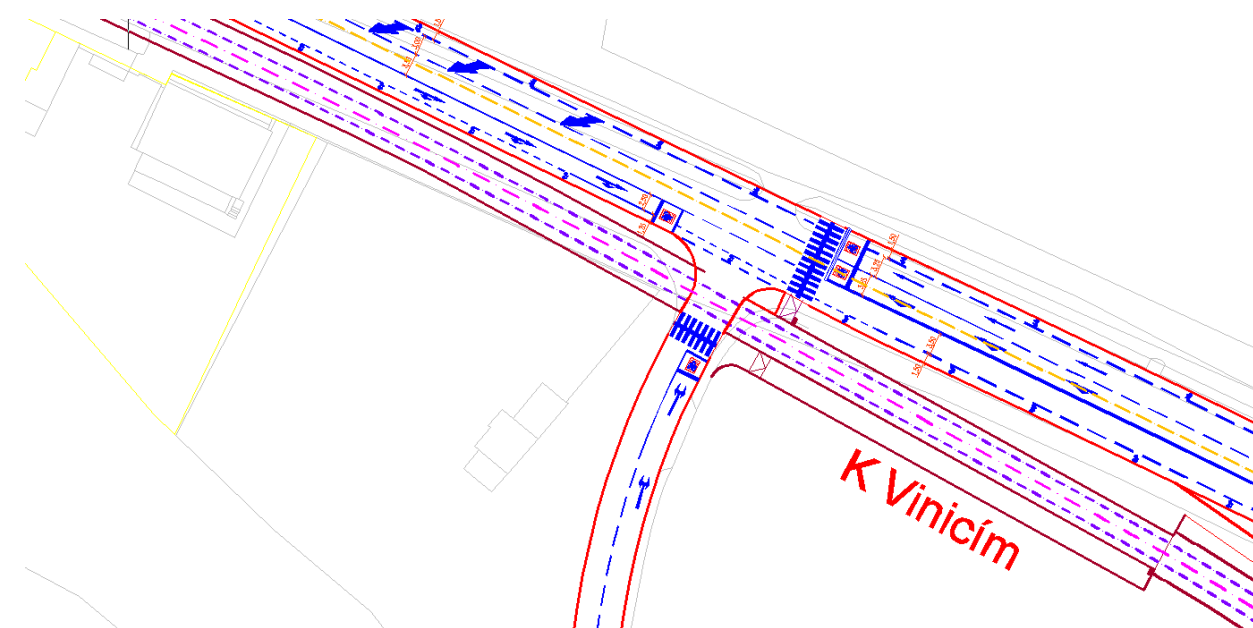
Obrázek 2. Návrh uspořádání ul. Kamýcká

- 3.2.6. Základní schematický profil řešené komunikace je naznačen v samostatné příloze B4.1.

### 3.3. Křižovatka Kamýcká – K Vinicím

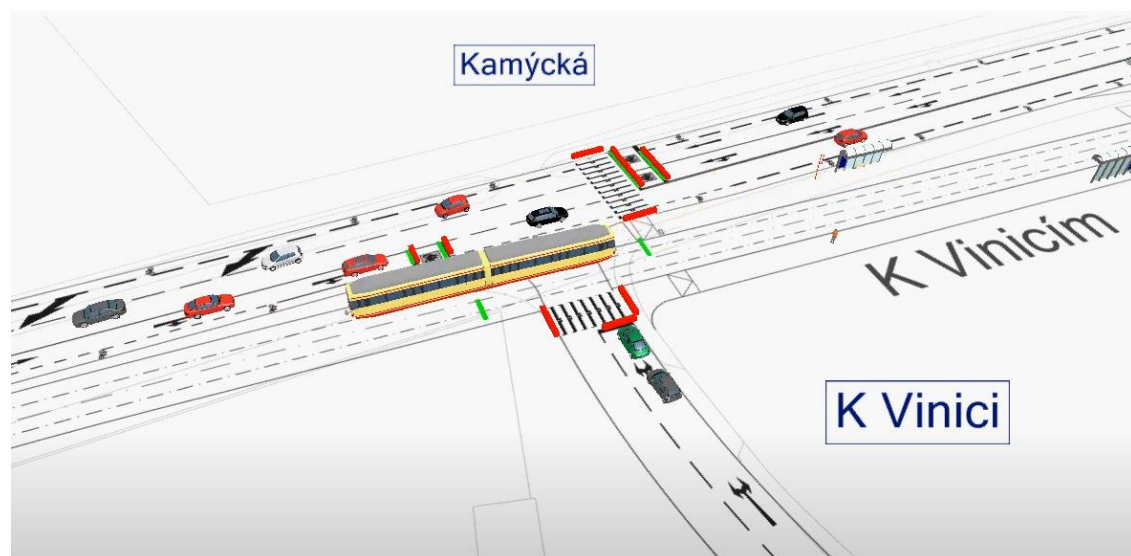
- 3.3.1. Jedná se o první napojovací komunikaci na severozápadním okraji řešeného území. Křižovatka ve stávajícím stavu je řešena jako neřízená styková. Ulice K Vinicím zajišťuje obsluhu přilehlé stávající převážně nízkopodlažní zástavby rodinných domů. Úsek je slepě ukončen. Stávající zatížení ul. K Vinicím je relativně nízké.

- 3.3.2. Podmínky v křižovatce budou významně ovlivněny výstavbou tramvajové tratě, která v daném úseku přímo přiléhá k trase ul. Kamýcká. S ohledem na malou vzdálenost mezi TT a hlavní trasou se jako nezbytná jeví signalizace dané křižovatky a to jak z důvodu bezpečnosti (řadící vzdálenost v křižovatce, zajištění rozhledů), tak i z důvodu zajištění preference TT. Z tohoto pohledu lze považovat zřízení SSZ za účelné.



Obrázek 3: Návrh uspořádání křižovatky Kamýcká - K Vinicím (bez SOKP)

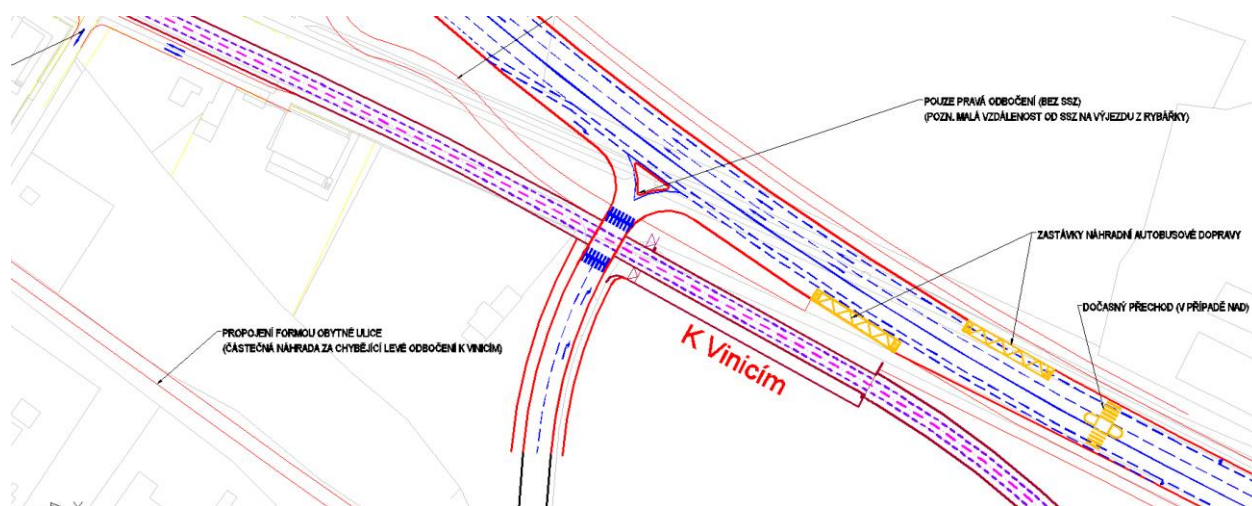
- 3.3.3. Na hlavní trase ve směru stoupání jsou navrženy 2 jízdni pruhy s řazením rovně, vlevo+rovně. Z důvodu nízké intenzity na levém odbočení lze považovat toto řešení za akceptovatelné. V opačném směru je navržen jeden jízdni pruh rovně/vpravo. Na vedlejším rameni je navržen jeden řadící pruh společný pro odbočení vlevo vpravo.
- 3.3.4. Přechody pro chodce jsou navrženy přes 2 ramena křižovatky. Na ul. Kamýcká na straně tramvajové zastávky je navržen nedělený signalizovaný přechod, obdobně je navržen i přechod přes ul. K Vinicím. S ohledem na umístění tramvajové zastávky i chybějící cíle a vazby podél severní hrany ul. Kamýcká lze řešení s přechody pouze po dvou stranách komunikace považovat za dostačující.
- 3.3.5. Z hlediska řízení se předpokládá umístění plných signálů, doplněných v přímém směru o doplňkovou šipku rovně. Toto řešení umožní maximálně využít kapacity převládajícího směru dopravy (přímý průjezd křižovatkou) i preferenci tramvajové trati (při průjezdu tramvaje budou omezeny pouze odbočné směry).
- 3.3.6. Při daném uspořádání disponuje křižovatka dostatečnou kapacitou pro přenesení výhledových zátěží bez SOKP. Výstup mikrosimulačního modelu daného uzlu je doložen na videu na odkazu [https://youtu.be/YCw\\_b9PgwmS](https://youtu.be/YCw_b9PgwmS), a dále je typická situace v křižovatce doložena na následujícím obrázku.



Obrázek 4: SSZ Kamýcká - K Vinicím - výstup kapacitního posouzení pomocí mikrosimulace

3.3.7. Dle výsledků posouzení je zřejmé, že v daném místě se očekává maximálně tvorba krátkých kolon, provoz je bez velkých zdržení a rezervy kapacity jsou vysoké. Křižovatka je tedy schopna přenést očekávané výhledové zátěže bez SOKP i po dostavbě areálu NS. Navržené uspořádání je tedy účelné.

3.3.8. Ve vzdálenějším výhledu po dostavbě SOKP a přivaděče Rybářka je nutno očekávat kompletní úpravu daného uzlu z důvodu stavebního uspořádání vyústění tunelu Rybářka. Výsledná úprava je v podstatě nezávislá na zvoleném řešení vyústění tunelu, jelikož vzhledem k limitní vzdálenosti s křižovatkou Kamýcká – Rybářka se jako nezbytné jeví napojení ul. K Vinicím pouze pravými odbočeními. Očekávané uspořádání je naznačeno na následujícím obrázku



Obrázek 5: Návrh křižovatky Kamýcká k Vinicím po dokončení SOKP

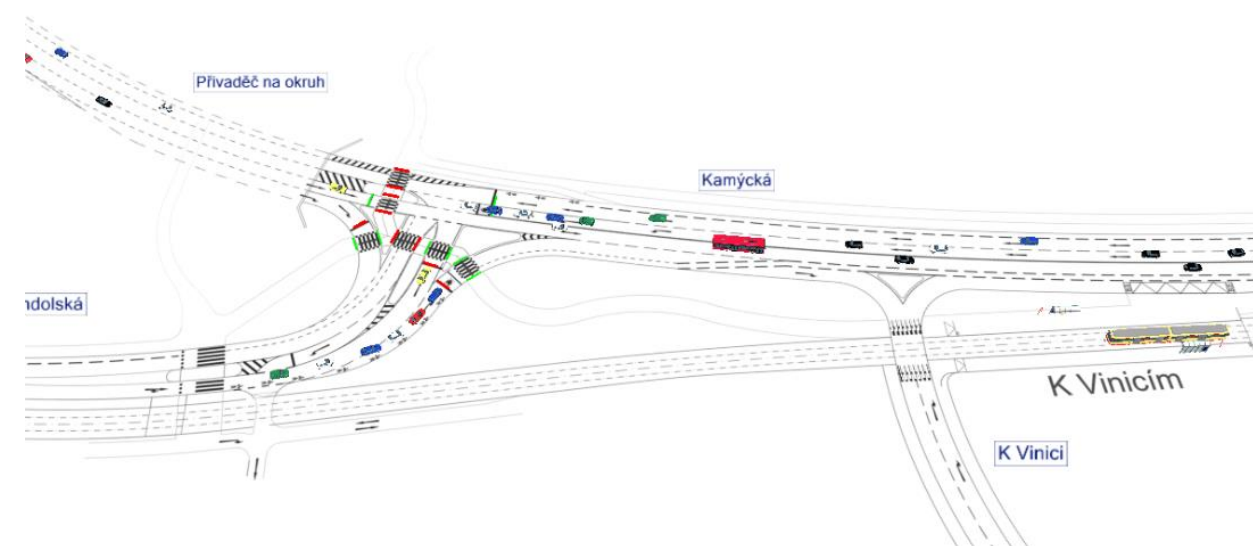
3.3.9. Jak je patrné z návrhu, ve finálním uspořádání se předpokládá zrušení SSZ a nahrazení neřízenou křižovatkou. To je umožněno očekávaným oddálením trasy ul. Kamýcká od tramvajové trati a vytvořením dostatečného prostoru pro zřízení připojovacího a odbočovacího pruhu. Tím je vytvořena dostatečná řadící/vyčkávací vzdálenost mezi ul. Kamýckou a přejezdem TT.

3.3.10. Uspořádání je dílčím způsobem závislé na zvolené variantě řešení vyústění tunelu Rybářka, přičemž výše uvedený návrh vychází z řešení doporučeného v rámci této studie (podrobněji popsáno dále).

3.3.11. S ohledem na omezené směry pohybu/průjezdu mezi ul. Kamýckou a K Vinicím bylo dále doporučeno provedení nového propojení mezi ul. Ke Kladvům a K Vinicím, např. formou obytné ulice, která však může přenést některé chybějící pohyby. Stejně tak je vhodné zajistit propojení mezi územím NS a ul. Nad Podbabskou skálou, které také zajistí potřebné dopropojení území.

3.3.12. Studie nepředpokládá zřízení přechodů pro chodce v dané křižovatce z důvodu chybějící zástavby a pěších vazeb na severní straně ul. Kamýcká. Pěší vazby budou přitom převedeny v sousední křižovatce Kamýcká – Rybářka s přímou návazností na pěší/cyklistické trasy, a dále budou podpořeny výstavbou nových chodníků podél tramvajové trati. V případě potřeby zajištění náhradní autobusové dopravy budou zřízeny dočasné zastávky a dělený přechod pro chodce (naznačeno na předchozím obrázku).

3.3.13. Mikrosimulace provozu v křižovatce (výstup naznačen na následujícím obrázku a videu <https://youtu.be/h78G6APWzrE>) prokázala funkčnost navrženého řešení i ve stavu s SOKP. Zdržení v dané křižovatce se při navrženém uspořádání předpokládá zcela minimální.



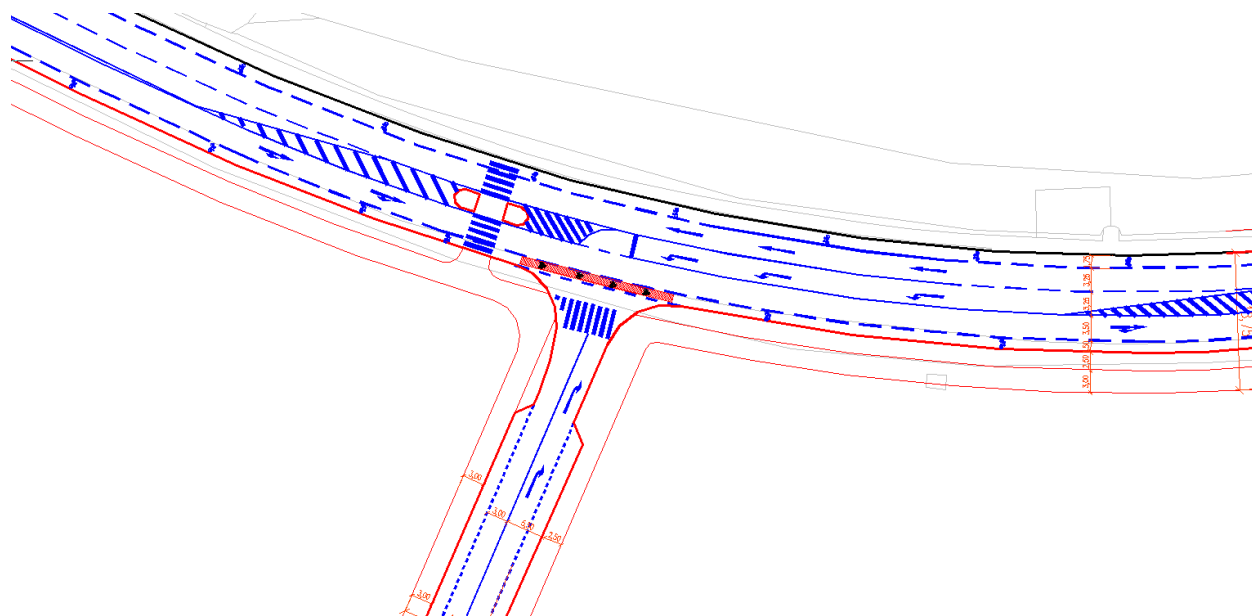
Obrázek 6: SSZ Kamýcká - K Vinicím – po dokončení SOKP výstup kapacitního posouzení pomocí mikrosimulace

### 3.4. Křižovatka Kamýcká - vjezd NS

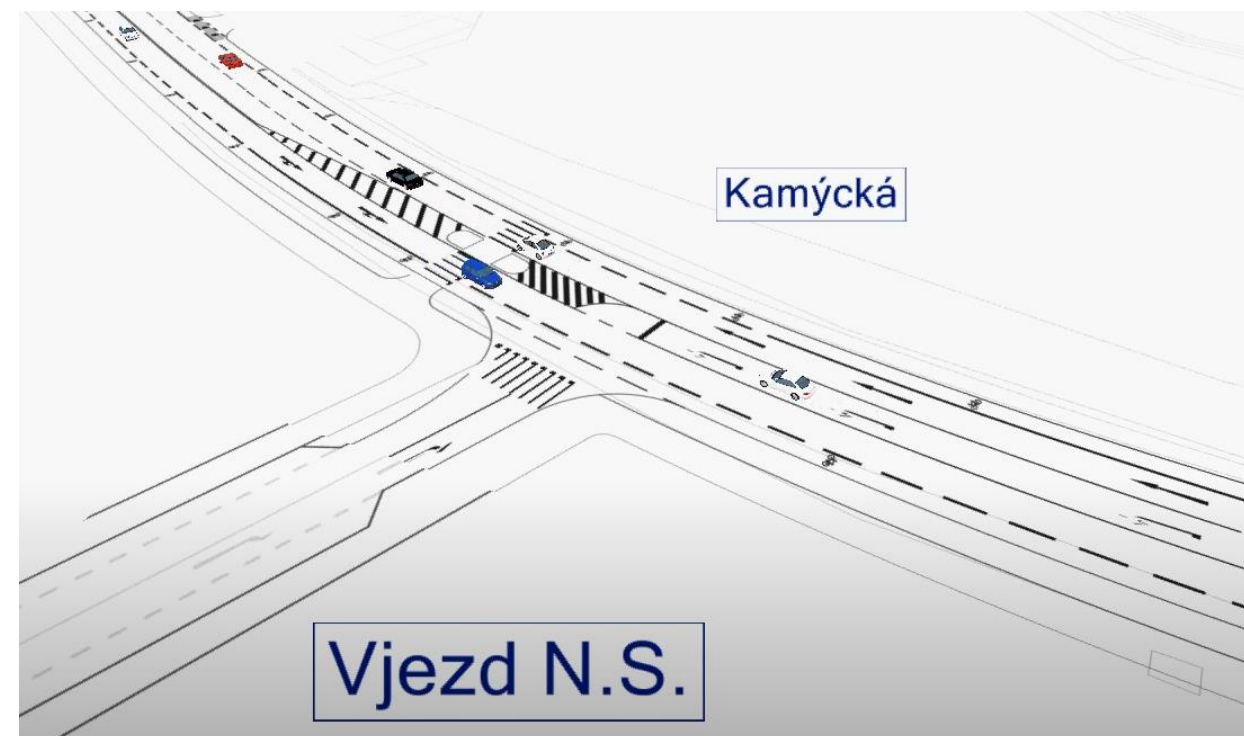
3.4.1. Dalším napojením území Nového Sedlece je nově zřizovaná křižovatka Kamýcká – vjezd Nový Sedlec, která se má nacházet cca 300 m východně od ul. K Vinicím a 130 m západně od ul. Ke Střelnici. Pozice křižovatky je definována zejména plánovanou urbanistickou strukturou vycházející z terénního uspořádání i plánovaného průběhu TT.

3.4.2. S ohledem na relativní blízkost hlavního výjezdu ze severní části Nového Sedlece, který by se měl nacházet ve stopě stávající ul. Ke Střelnici a očekávané zátěži na ul. Kamýcká (ve stavu s SOKP i bez SOKP), bylo doporučeno omezení na výjezdu z území NS pouze na pravé odbočení. V případě omezení výjezdu na sousední křižovatce K Vinicím však lze připustit i plnohodnotné napojení daného výjezdu (vlevo i vpravo).

Uspořádání je patrné z následujícího obrázku. Stavební uspořádání by v daném případě bylo shodné, změna je pouze v dopravním značení.



Obrázek 7: Návrh křižovatky Kamýcká - nový vjezd NS



Obrázek 8: SSZ Kamýcká – nový vjezd NS – po dokončení SOKP - výstup kapacitního posouzení pomocí mikrosimulace

3.4.3. Na základě výsledků kapacitních posouzení je křižovatka navržena jako neřízená s určenou předností v jízdě. Na hlavní trase ve směru stoupání je navržen jeden pruh pro směr přímo a samostatný levý odbočovací pruh. V opačném směru je navržen 1 pruh pro směr přímo/vpravo. Na vedlejším rameni je navržen jeden řadící pruh pro odbočení vpravo (alternativně lze v daném místě povolit i odbočení vlevo).

3.4.4. Přechody pro chodce jsou navrženy přes 2 ramena křižovatky. Na ul. Kamýcká je na straně proti levému odbočení navržen dělený nesignalizovaný přechod. Na vedlejším rameni je navržen nesignalizovaný nedělený přechod. Zřízení SSZ v místě dané křižovatky se nejeví jako účelné ani z jednoho hlediska (lze zajistit bezpečné přecházení i další prvky z hlediska bezpečnosti, není nutné zajistit preferenci MHD, kapacita se jeví jako dostačující).

3.4.5. Úpravu křižovatky lze považovat za shodnou ve stavu bez výstavby i po výstavbě SOKP. Po výstavbě SOKP je však nutné očekávat dílčí nárůst intenzit na trase ul. Kamýcká. Kapacitní posouzení formou mikrosimulace bylo provedeno pro oba zkoumané výhledy.

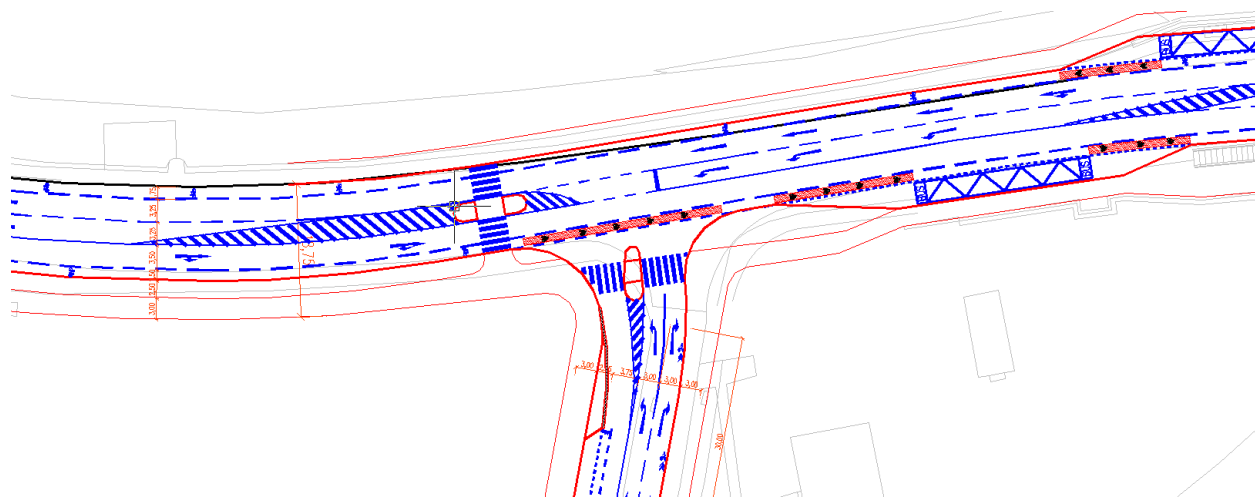
3.4.6. Mikrosimulace ve střednědobém výhledu bez SOKP je doložena na videu [https://youtu.be/YCw\\_b9Pgwwms](https://youtu.be/YCw_b9Pgwwms), v dlouhodobém výhledu s SOKP pak na videu <https://youtu.be/h78G6APWzrE>. Dílčí výstupy jsou patrné i z následujícího obrázku:

3.4.7. Z posouzení obou dopravních stavů lze odvodit, že se neočekávají kapacitní problémy v daném uzlu ani v jednom z řešených stavů. Tvorba kolon v křižovatce nebyla zaznamenána, zdržení je velmi malé a rezerva kapacity vysoká.

### 3.5. Křižovatka Kamýcká – Ke Střelnici

3.5.1. Hlavním napojením západní části území Nového Sedlece by měla být stávající křižovatka Kamýcká – Ke Střelnici. Napojení respektuje stávající komunikaci, která bude upravena pro potřeby zajištění dostatečné kapacity i průjezdnosti.

3.5.2. Na základě výsledků kapacitních posouzení je křižovatka navržena jako neřízená s určenou předností v jízdě. Na hlavní trase ve směru stoupání je navržen jeden pruh pro směr přímo a samostatný levý odbočovací pruh. V opačném směru je navržen 1 pruh pro směr přímo/vpravo. Na vedlejším rameni jsou navrženy 2 samostatné řadící pruhy vpravo a vlevo.

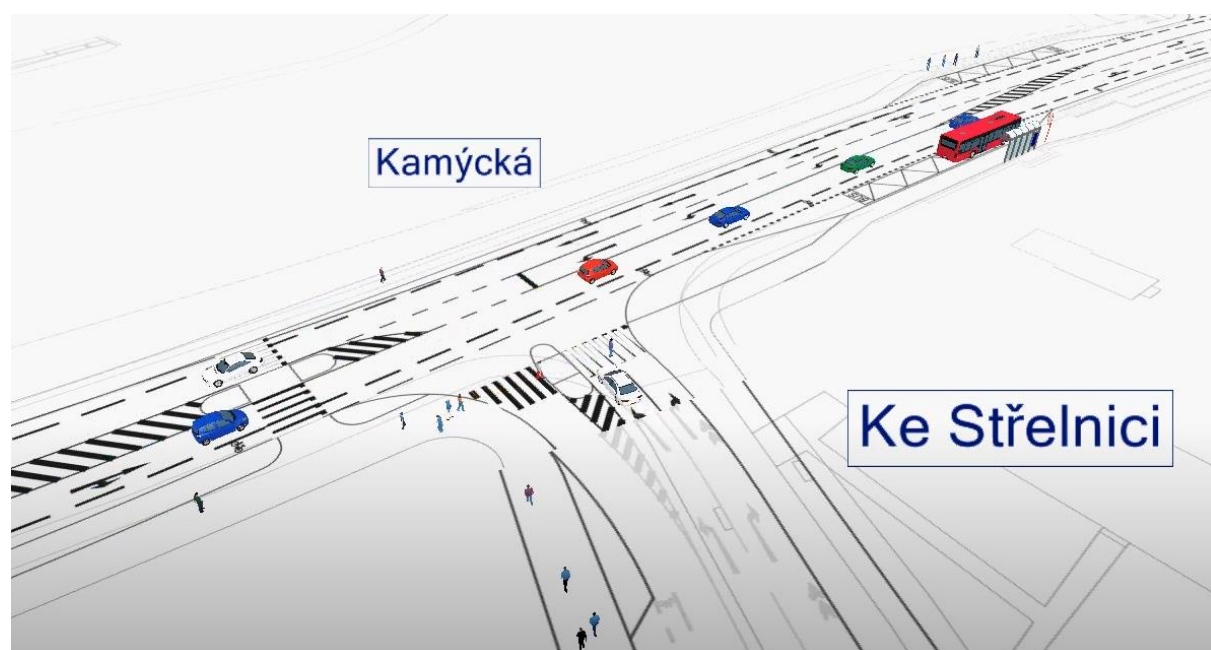


Obrázek 9: Návrh křižovatky Kamýcká – Ke Střelnici

3.5.3. Přechody pro chodce jsou navrženy přes 2 ramena křižovatky. Na ul. Kamýcká je na straně proti levému odbočení navrženy dělený nesignalizovaný přechod. Na vedlejším rameni je také navrženy dělený nesignalizovaný přechod. Zřízení SSZ v místě dané křižovatky se nejeví jako účelné ani z jednoho hlediska (lze zajistit bezpečné přecházení i další prvky z hlediska bezpečnosti, není nutné zajistit preferenci MHD, kapacita se jeví jako dostačující).

3.5.4. Úpravu křižovatky lze opět považovat za shodnou ve stavu bez výstavby i po výstavbě SOKP. Po výstavbě SOKP je však nutné očekávat dílčí nárůst intenzit na trase ul. Kamýcká. Kapacitní posouzení formou mikrosimulace bylo provedeno pro oba zkoumané výhledy.

3.5.5. Mikrosimulace ve střednědobém výhledu bez SOKP je doložena na videu [https://youtu.be/YCw\\_b9PgwmS](https://youtu.be/YCw_b9PgwmS), v dlouhodobém výhledu s SOKP pak na videu <https://youtu.be/h78G6APWzrE>. Dílčí výstupy jsou patrné i z následujícího obrázku:



Obrázek 10: SSZ Kamýcká – Ke Střelnici – po dokončení SOKP - výstup kapacitního posouzení pomocí mikrosimulace

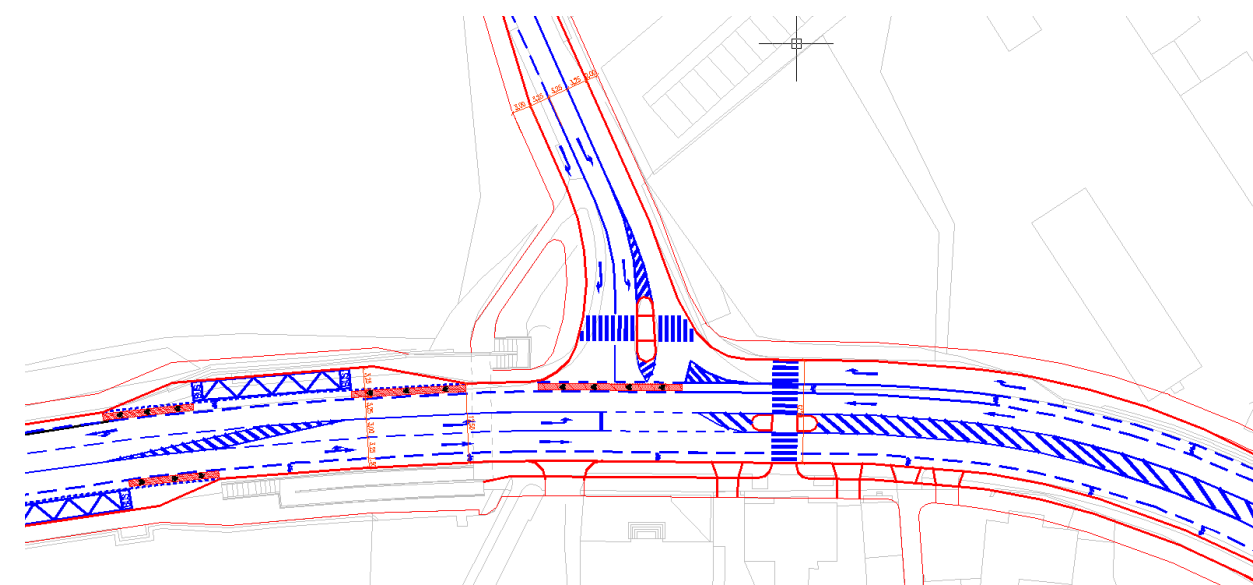
3.5.6. Z posouzení obou dopravních stavů lze odvodit, že se neočekávají kapacitní problémy v daném uzlu ani v jednom z řešených stavů. Tvorba kolon v křižovatce nebyla zaznamenána, zdržení je velmi malé a rezerva kapacity vysoká.

3.5.7. Na kapacitě křižovatky se pozitivním způsobem projevují i uspořádání dalších křižovatek v území, zejména pak signalizace křižovatek Kamýcká - Rybářka/K vinici a Kamýcká – Stavomontáže. Díky této skutečnosti dochází k přerušování dopravního toku na ul. Kamýcká a vytváří se dostatečné časové mezery pro přenesení odbočných směrů. Ačkoliv se jedná o nejzatíženější výjezd z řešeného území NS, na kterém se přepokládá až 1900 průjezdů/24h, je nutné upozornit, že ve výsledku se jedná ve špičkovém zatížení o cca 160 vozidel za hodinu, což odpovídá intenzitě zhruba 3 vozidla za minutu. Je zřejmé, že z hlediska kapacity uzlu se jedná o relativně nízké hodnoty.

### 3.6. Křižovatka Kamýcká – V Sedleci

3.6.1. Křižovatka Kamýcká V Sedleci je v současné době řešena jako neřízená styková křižovatka. Jedná se o napojení komunikace, která bude zprostředkovávat hlavní napojení plánovaných záměrů v oblasti Sedlec Sever (Sofil, El-Ti, Stavomontáže). Křižovatka je řešena jako všesměrná.

3.6.2. Na základě výsledků kapacitních posouzení je křižovatka navržena jako neřízená s určenou předností v jízdě. Na hlavní trase ve směru stoupání je navrženy jeden pruh pro směr přímo a samostatný pravý odbočovací pruh. V opačném směru je navrženy 1 pruh pro směr přímo a samostatný odbočovací pruh vlevo. Na vedlejším rameni jsou navrženy 2 samostatné řadící pruhy vpravo a vlevo.



Obrázek 11: Návrh křižovatky Kamýcká – Ke Střelnici

3.6.3. Přechody pro chodce jsou navrženy přes 2 ramena křižovatky. Na ul. Kamýcká je na straně proti levému odbočení navrženy dělený nesignalizovaný přechod. Na vedlejším rameni je také navrženy dělený nesignalizovaný přechod. Přecházení přes západní rameno je možné pomocí stávajícího podchodu pod ul. Kamýcká, který bude zachován. Přecházení je tedy zajištěno přes všechna ramena křižovatky, ačkoliv není umístěn přechod na západním rameni. Jeho umístění vč. ochranného ostrůvku by znamenalo nutnost zrušit



odbočovací pruh vlevo, což by významným způsobem snížilo kapacitu uzlu. Umístění by bylo problematické i z důvodu řady stávajících sjezdů ke stávajícím objektům podél ul. Kamýcká.

3.6.4. Zřízení SSZ v místě dané křižovatky se nejeví jako účelné ani z jednoho hlediska (lze zajistit bezpečné přecházení i další prvky z hlediska bezpečnosti, není nutné zajistit preferenci MHD, kapacita se jeví jako dostačující).

3.6.5. Úpravu křižovatky lze opět považovat za shodnou ve stavu bez výstavby i po výstavbě SOKP. Po výstavbě SOKP je však nutné očekávat dílčí nárůst intenzit na trase ul. Kamýcká. Kapacitní posouzení formou mikrosimulace bylo provedeno pro oba zkoumané výhledy.

3.6.6. Mikrosimulace ve střednědobém výhledu bez SOKP je doložena na videu [https://youtu.be/YCw\\_b9Pgwms](https://youtu.be/YCw_b9Pgwms), v dlouhodobém výhledu s SOKP pak na videu <https://youtu.be/h78G6APWzrE>. Dílčí výstupy jsou patrné i z následujícího obrázku:



Obrázek 12: SSZ Kamýcká – V Sedleci – po dokončení SOKP - výstup kapacitního posouzení pomocí mikrosimulace

3.6.7. Z posouzení obou dopravních stavů lze odvodit, že se neočekávají kapacitní problémy v daném uzlu ani v jednom z řešených stavů. Tvorba kolon v křižovatce nebyla zaznamenána, zdržení je relativně malé a rezerva kapacity vysoká.

3.6.8. Přestože uspořádání této křižovatky je z hlediska směrování dopravy méně výhodné (silnější zatížení levého odbočení z ul. V Sedleci směrem do centra), i v daném případě se na kapacitě křižovatky pozitivním způsobem projevuje uspořádání dalších křižovatek v území, zejména pak signalizace křižovatek Kamýcká – Stavomontáže. Díky této skutečnosti dochází k přerušování dopravního toku na ul. Kamýcká a vytváří se dostatečné časové mezery pro přenesení odbočných směrů.

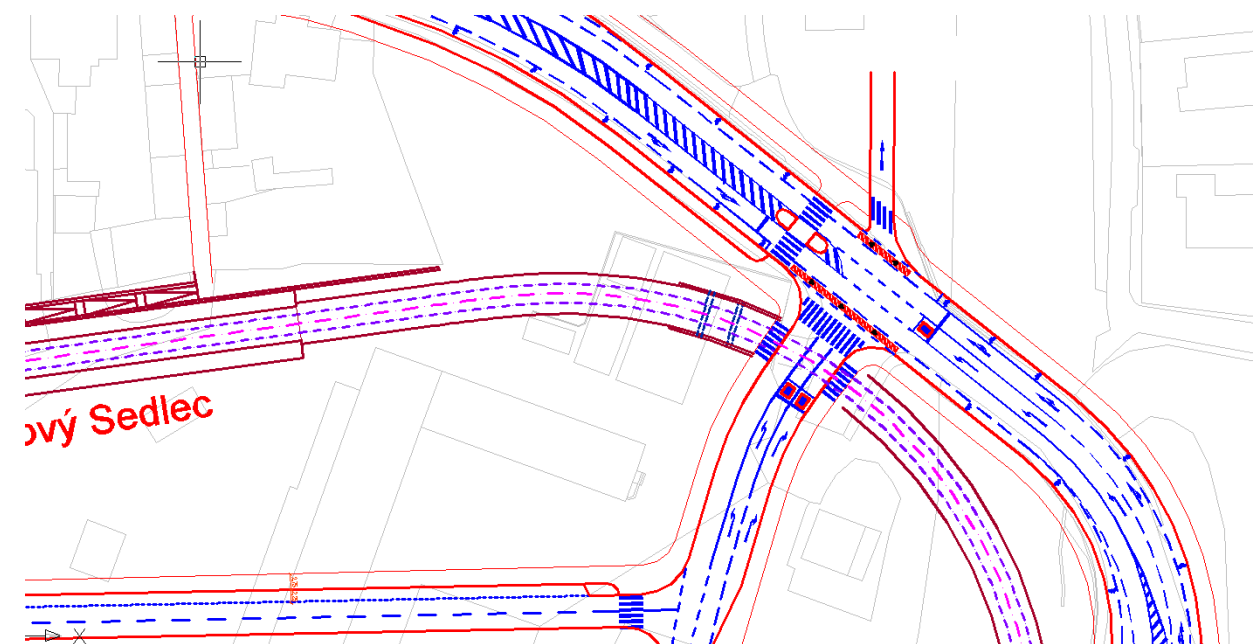
3.6.9. Předmětná křižovatka bude přitom zajišťovat hlavní vjezd/výjezd z celého rozvojového území Sedlec – Sever (Sofil, Stavomontáže, El-Ti), což ve výsledku na rameni ul. V Sedleci bude znamenat zatížení až okolo 1800 vozidel/24h. Tato intenzita přitom představuje ve špičkovém zatížení o cca 150 vozidel za hodinu, což odpovídá intenzitě zhruba 3 vozidel za minutu. Je zřejmé, že z hlediska kapacity uzlu se jedná o relativně nízké hodnoty, kapacita bočního směru je značně vyšší.

### 3.7. Křižovatky Kamýcká – Stavomontáže (nový sjezd)

3.7.1. Hlavním napojením východní části území Nová Sedlece by měla být nová křižovatka na ul. Kamýcká v místě stávajícího napojení areálu Stavomontáží.

3.7.2. S ohledem na přilehlé vedení tramvajové trati, zajištění preference MHD a současně i z kapacitních důvodů, byla křižovatka navržena jako světelně řízená. Na hlavní trase ve směru stoupání je navržen jeden pruh pro směr přímo a samostatný levý odbočovací pruh. V opačném směru je navržen 1 pruh pro směr přímo/vpravo. Na vedlejším rameni směřujícím k jihu jsou navrženy 2 samostatné řadící pruhy vpravo a vlevo. Křižovatka je jako jediná na tahu ul. Kamýcká čtyřramenná, severní rameno vedoucí do areálu Stavomontáží je však řešeno pouze jako jednosměrný vjezd do území Stavomontáží. Příjezd je možný pouze odbočením vpravo, levé odbočení ve směru od Suchdola je zakázáno. Ostatní směry příjezdu zajištěny přes sousední křižovatku Kamýcká - V Sedleci.

3.7.3. S ohledem na uspořádání ul. Kamýcká a přilehlý most přes železniční trať je nutno upozornit, že řešená úprava předpokládá nutnost přestavby tohoto mostu. Ta bude realizována společně s výstavbou tramvajové trati, která také mimoúrovňově překonává železniční trať. Koncepte řešení TT přitom předpokládá realizaci přesypaného tunelu na žel. trati, přes který bude převedena jak TT, tak i upravená ulice Kamýcká.



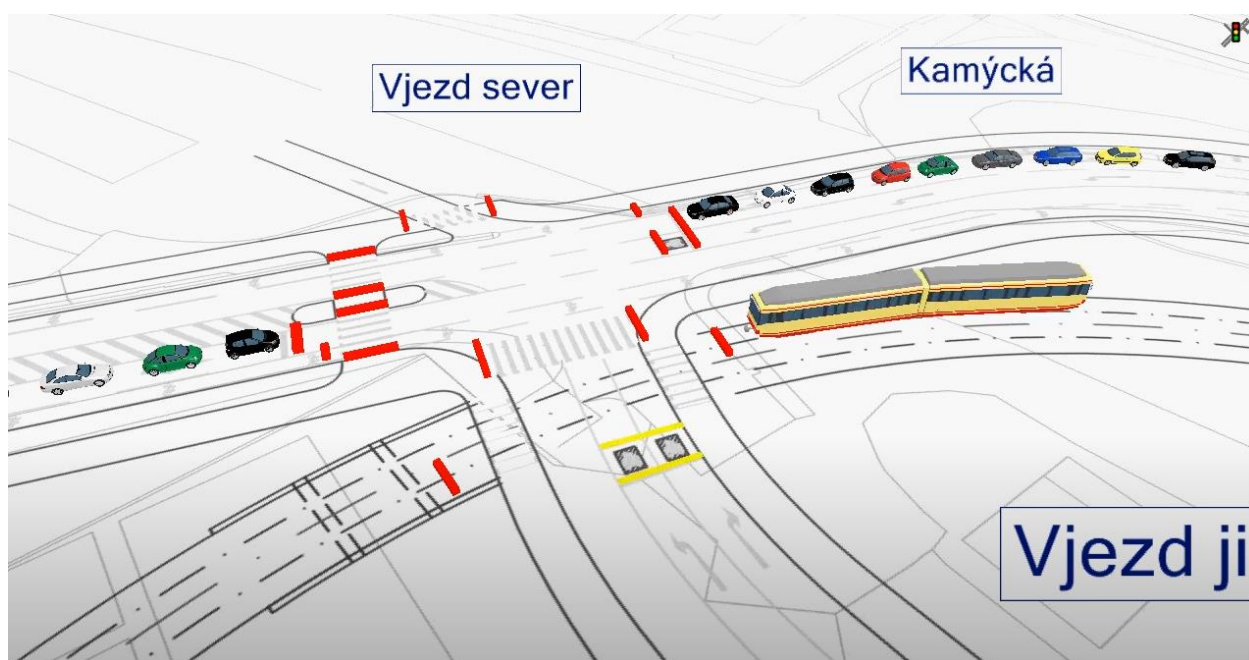
Obrázek 13: Návrh řešení křižovatky Kamýcká - Stavomontáže (nový vjezd)

3.7.4. Přechody pro chodce jsou navrženy přes 2 ramena křižovatky. Na ul. Kamýcká je na straně proti levému odbočení navržen dělený signalizovaný přechod. Na vedlejším jižním rameni je navržen signalizovaný nedělený přechod, další přechody budou navrženy i přes TT. Mezi areálem Stavomontáží na severní straně a tramvajovou tratí bude dále v rámci urbanistické struktury řešen podchod pro pěší.

3.7.5. Křižovatka je opět navržena tak, aby ji nebylo nutno upravovat po dostavbě SOKP. Z hlediska řízení se předpokládá umístění plných signálů, doplněných o v přímém směru o doplňkovou šipku rovně. Toto řešení

umožní maximálně využít kapacity převládajícího směru dopravy (přímý průjezd křižovatkou) i preferenci tramvajové trati (při průjezdu tramvaje budou omezeny pouze odbočné směry).

3.7.6. Výstup mikrosimulačního modelu daného uzlu je ve střednědobém výhledu bez SOKP doložen na videu [https://youtu.be/YCw\\_b9PgwmS](https://youtu.be/YCw_b9PgwmS), v dlouhodobém výhledu s SOKP pak na videu <https://youtu.be/h78G6APWzrE>. Dílčí výstupy jsou patrné i z následujícího obrázku:



Obrázek 14: Křižovatka Kamýcká - Stavomontáže (nový vjezd) - výstup kapacitního posouzení pomocí mikrosimulace

3.7.7. Při daném uspořádání disponuje křižovatka dostatečnou kapacitou pro přenesení výhledových zátěží bez SOKP i s SOKP. Z posouzení obou stavů vyplývá, že na trase ul. Kamýcká se vlivem přerušování dopravního toku signalizací budou tvořit krátké nárazové fronty vozidel, které se však rychle rozpadají a neovlivňují sousední křižovatky. Tvorba kolon na vedlejším rameni se neočekává.

3.7.8. Křižovatka tedy bude disponovat dostatečnou kapacitou i kvalitou dopravy pro přenesení očekávaných zátěží z území Nový Sedlec i Sedlec Sever.

### 3.8. Křižovatka Kamýcká – Roztocká

3.8.1. Jedná se o stávající okružní křižovatku, doplněnou o bypassy. V návrhu se předpokládá principiální zachování stávající dopravní úpravy křižovatky s dílčími modifikacemi (pozice autobusové zastávky, úpravy bypassu) tak, aby byl vytvořen dostatečný prostor pro umístění tramvajové trati mezi komunikací a železniční trať. Předpokládaná úprava je naznačena na následujícím obrázku.

3.8.2. Úpravu křižovatky lze opět považovat za shodnou ve stavu bez výstavby i po výstavbě SOKP. Po výstavbě SOKP je však nutné očekávat dílčí nárůst intenzit na trase ul. Kamýcká. Kapacitní posouzení formou mikrosimulace bylo provedeno pro oba zkoumané výhledy.



Obrázek 15: Návrh křižovatky Kamýcká – Roztocká

3.8.3. Při daném uspořádání disponuje křižovatka dostatečnou kapacitou pro přenesení výhledových zátěží bez SOKP i s SOKP. Výstup mikrosimulačního modelu daného uzlu je ve střednědobém výhledu bez SOKP doložen na videu [https://youtu.be/YCw\\_b9PgwmS](https://youtu.be/YCw_b9PgwmS), v dlouhodobém výhledu s SOKP pak na videu <https://youtu.be/h78G6APWzrE>. Dílčí výstupy jsou patrné i z následujícího obrázku.

3.8.4. Z posouzení vyplynulo, že ve střednědobém výhledové stavu se neočekává tvorba kolon v daném uzlu, kapacita okružní křižovatky je dostačující. V dlouhodobém výhledu s SOKP dojde k dílčímu zvýšení zatížení a je možné očekávat tvorbu nárazových front, které se však rychle rozpadají. Je tedy zřejmé, že i z dlouhodobého pohledu úprava křižovtaky disponuje dostatečnou kapacitou i kvalitou dopravy pro přenesení očekávaných zátěží.



Obrázek 16: Křižovatka Kamýcká - Roztocká - výstup kapacitního posouzení pomocí mikrosimulace

3.8.5. Je tedy zřejmé, že křižovatka disponuje dostatečnou kapacitou pro přenesení realizovaných zátěží. Občasné problémy a tvorba kolon v křižovatce nejsou způsobeny přímo vlastním uzlem (který disponuje dostatečnou kapacitou), ale zejména tvorbou vzdutí a zpětným ovlivněním od sousedních křižovatek na navazujícím tahu ul. Roztocká / Podbabská.

### 3.9. Souhrn a zhodnocení způsobu napojení

3.9.1. Z provedených posouzení je celkově zřejmé, že přílehlý úsek ul. Kamýcká a na něm umístěné křižovatky budou disponovat jak ve střednědobém, tak i dlouhodobém výhledu dostatečnou kapacitou pro převedení očekávaných zátěží.

3.9.2. Z pohledu návrhu zástavby Nového Sedlece je při realizaci výstavby nutné dbát zejména na následující zásady:

- Při etapizaci výstavby vždy zajistit plnohodnotné napojení dané části území ve finální uspořádání na ul. Kamýckou alespoň jedním sjezdem. S postupující výstavbou doplnit vnitřní komunikační propojení tak, aby bylo možné případně rozdělit areálovou dopravu na více vjezdů/výjezdů v souladu s požadavky urbanistické studie.
- Pro napojení intenzivnější zástavby (nad 25% celkové kapacity) je nutné **zajistit finální řešení jednotlivých křižovatek na ul. Kamýckou** (signalizace apod.).
- Za zásadní lze označit zejména **zřízení samostatných levých odbočovacích pruhů ve směru „z centra“ do řešeného území NS tak**, aby nedocházelo k blokování dopravy projíždějící ve směru centrum -> Suchdol, tj. ve směru stoupání.
- Naproti tomu výstavbu přílehlého území Sedlec Sever (Sofil, El-Ti, Stavomontáže) je možné realizovat i v předstihu před realizací TT, jelikož se jedná o areály s významným podílem stávající vyvolané dopravy v území, která bude postupně nahrazována novou výstavbou. Díky tomu je dopad těchto záměrů na vnější síti minimalizován (je možné odečíst dopravu ze stávajících provozů).
- Při jakémkoliv výstavbě je nutné **dodržet dostatečné prostorové rezervy pro realizaci tramvajové trati i rozšíření ul. Kamýcká**.

## 4. PROVĚŘENÍ DOPADU ZÁMĚRU Z HLEDISKA ŠIRŠÍCH VZTAHŮ

4.1.1. S ohledem na očekávaný dopad záměru na širší komunikační síť byla prověřována kapacita sítě v oblasti navazujícího tahu ul. Podbabská, stejně jako na plánovaném sjezdu z SOKP na Výhledech i v místě vyústění tunelu Rybářka.

4.1.2. Následně byl proveden návrh úprav komunikační sítě, který zohledňuje plánované vedení tramvajové trati Podbaba – Suchdol a Podbaba – Bohnice, ve zvažovaných variantách.

4.1.3. V současné době je zřejmé, že zejména na tahu ul. Podbabská ve směru do centra (v ranní dopravní špičce), je kapacita některých křižovatek v podstatě vyčerpána a dochází k tvorbě kolon a zdržením. Zdržení jsou přitom částečná, a pohybují se okolo maximálně 5 minut. Kolony se zvolna pohybují. Problém je koncentrován zejména do období cca 1-1,5 hodiny v průběhu ranní dopravní špičky.

4.1.4. Za kritické z pohledu kapacity sítě lze označit zejména dvě křižovatky na navazujícím tahu ul. Podbabská, tj. křižovatku Podbabská – V Podbabě a křižovatku Podbabská – Ve Struhách – Pod Paťankou.

### 4.2. SSZ Podbabská - Roztocká - V Podbabě a tah ulice Roztocká - Podbabská

4.2.1. Jedná se o stávající světelně řízenou křižovatku nacházející se cca 650 jižně od křižovatky Kamýcká – Roztocká. Křižovatka je již ve stávajícím stavu upravena jako světelně řízená. Na trase ul. Kamýcká/Podbabská je umístěny 2 jízdní pruhy v každém směru. Ve směru do centra je však jeden pruh vyhrazen pro autobusy/taxi/cyklisty. Ačkoliv přímo v prostoru křižovatky je umožněno řazení do dvou pruhů, není tato možnost řidiči využívána a kapacita je tak zásadně omezena.

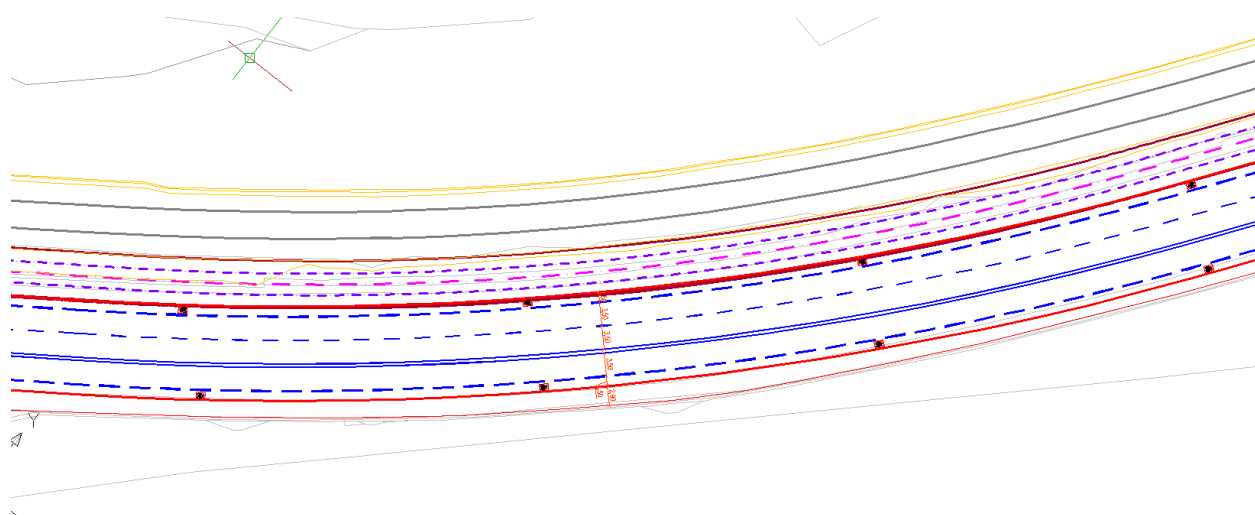
4.2.2. Tato skutečnost představuje zásadní omezení z hlediska propustnosti komunikační sítě, jelikož IAD je koncentrována pouze do jednoho jízdního pruhu. Následně dochází ke tvorbě kolon na ul. Roztocká ve směru do centra v ranní špičce. V opačném směru, kde jsou dva plnohodnotné jízdní pruhy, není tvorba kolon zaznamenávána.

4.2.3. Obecně je tedy zřejmé, že k vyřešení daného dílčího problému je nutno zajistit zejména zvýšení propustnosti sítě ve směru do centra, což je teoreticky možné řešit přidáním řadícího pruhu ve směru přímo.

4.2.4. Na boční ul. V Podbabě je zajištěn pouze 1 řadící pruh. Přidání dalšího pruhu je v podstatě nemožné z důvodu prostorových omezení přílehlého železničního mostu. Vjezd a výjezd je vlivem uspořádání navíc oddálen, což komplikuje stavební uspořádání křižovatky.

4.2.5. V rámci návrhu úpravy uzlu je nutné zohlednit plánovanou výstavbu tramvajové trati paralelně s ul. Podbabskou. Tramvajová trať přitom převezme významnou část autobusové dopravy v území, zejména pak ve směru Dejvice – Suchdol. Lze tedy očekávat, že vlivem výstavby TT dojde k zásadnímu poklesu autobusové dopravy na tahu ul. Podbabská a tím pádem i k poklesu významu vyhrazeného autobusového pruhu. Je tedy možné účelně očekávat, že po dokončení TT bude možné vyhrazený pruh zrušit a zvýšit tak kapacitu daného úseku bez jeho fyzického rozšíření.

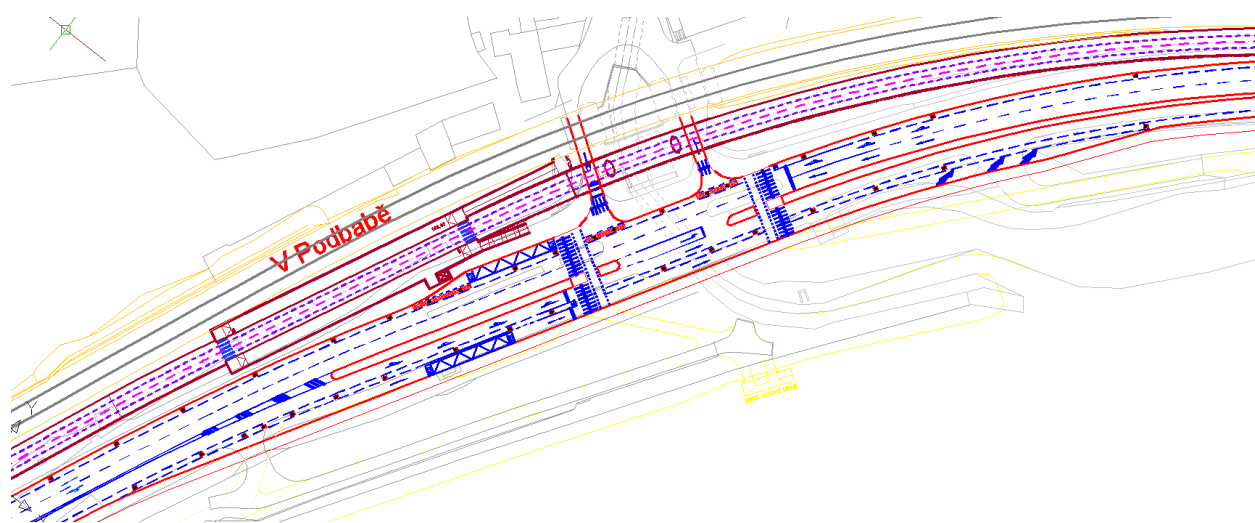
4.2.6. S ohledem na očekávané intenzity provozu i předchozí koncepční studie je zřejmé, že tah ulice Podbabská/Roztocká je nutné z dlouhodobého pohledu řešit v uspořádání se 2 pruhy ve směru do centra a 1 pruhem ve směru z centra. Při tomto uspořádání prokázala i provedená mikrosimulace, že daný tah bude disponovat dostatečnou kapacitou, která bude ve výsledku v období kritických špiček vyšší, než ve stávajícím stavu.



Obrázek 17: Návrh uspořádání ul. Kamýcká.

4.2.7. Příčný profil, vč. předpokládané pozice tramvajové trati (vedené v úrovni železniční trati) je naznačen v příloze B4.2. Z řezu je patrné, že severní pás pro pěší bude v daném místě zrušen, hlavní trasa pro pěší/cyklisty bude vedena podél jižního okraje vozovky.

4.2.8. Z hlediska kapacity daného tahu je možné označit za rozhodující již výše zmíněnou křižovatku ul. Podbabská – V Podbabě – Roztocká. S ohledem na navržený způsob vedení TT podél dané trasy byla navržena úprava této křižovatky, jejíž výsledné řešení je naznačeno na následujícím obrázku.



Obrázek 18: Návrh uspořádání křižovatky Podbabská – Roztocká – V Podbabě.

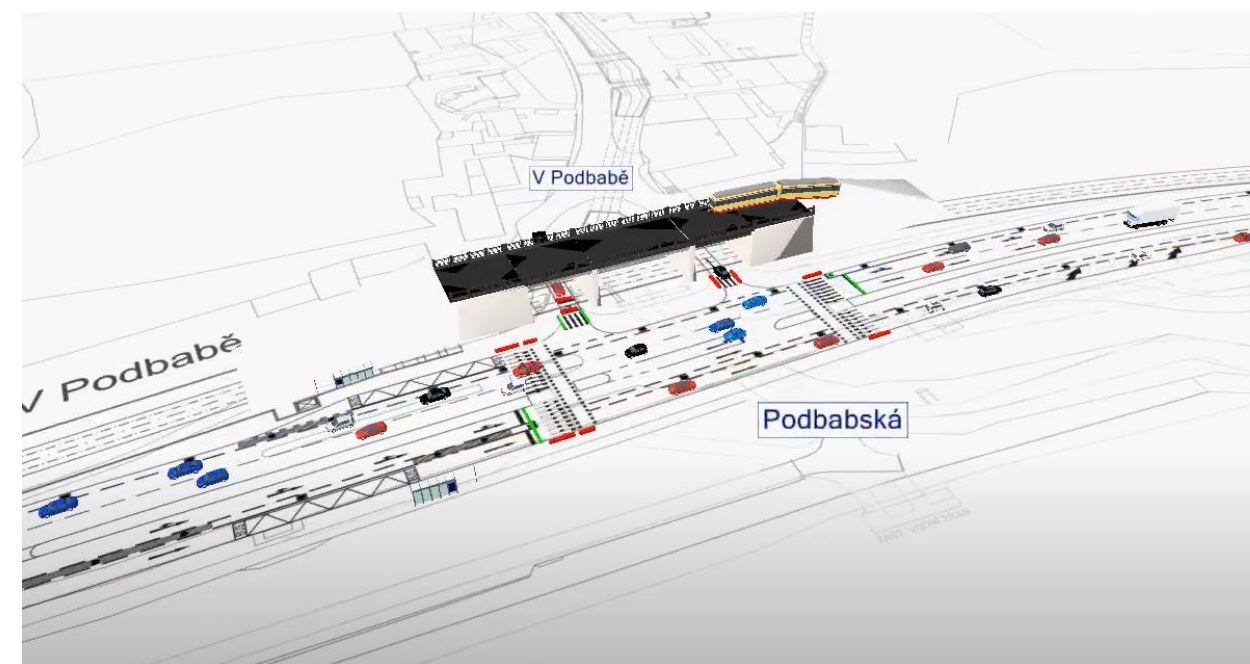
4.2.9. S ohledem na průběžné výsledky vyplývající z mikrosimulačního modelu byly navrženy 2 řadící pruhy na ul. Roztocká ve směru do centra (přímo, přímo/vpravo). Pruhy budou plnohodnotné, nepředpokládá se

vyhrazený pruh pro autobusy. V opačném směru ul. Podbabská (z centra) byla nejdříve prověřována varianta s jedním řadícím pruhem, v daném případě však byla zaznamenávána tvorba kolon na této trase, která v kritických obdobích dosahovala významné délky. Z tohoto důvodu byl do návrhu finálního uspořádání zapracován přídatný řadící pruh ve směru z centra přes délku křižovatky. Tento dodatečný pruh je navržen v délce cca 100 m před a cca 80 m za křižovatkou, přičemž sloužit bude zejména ke zvýšení propustnosti uzlu.

4.2.10. V rámci pruhu je navržena i autobusová zastávka, přičemž v případě potřeby bude pruh využit pro preferenci MHD (autobusu). Toto řešení případně umožní i pro přímé napojení zvažované konečné stanice autobusu s přestupem na tramvajovou trať.

4.2.11. Přechody pro chodce jsou navrženy přes všechna ramena a budou kombinovány s cyklopřejezdy. Dojde tak k významnému zlepšení příčné vazby přes ul. Podbabská, tj. mezi pěší a cyklotrasou vedenou podél jižního okraje ul. Podbabská a Lysolajský údolím.

4.2.12. Křižovatka je opět navržena tak, aby ji nebylo nutno upravovat po dostavbě SOKP. Z hlediska řízení se předpokládá umístění plných signálů. Výstup mikrosimulačního modelu daného uzlu je ve střednědobém výhledu bez SOKP doložen na videu <https://youtu.be/rRvJtQf73XM>, v dlouhodobém výhledu s SOKP pak na videu <https://youtu.be/cKpXi8-BxIo>. Dílčí výstupy jsou patrné i z následujícího obrázku.



Obrázek 19: Křižovatka Podbabská - Roztocká – V Podbabě výstup kapacitního posouzení pomocí mikrosimulace

4.2.13. Z mikrosimulace je patrné, že při navrženém uspořádání se ani v jednom z výhledových stavů neočekávají kapacitní problémy v daném uzlu, vliv dodatečného pruhu (získaného nahrazením vyhrazeného pruhu výstavbou TT), je z hlediska propustnosti zásadní. Po dokončení dané úpravy se tedy neočekává tvorba významných kolon v dané křižovatce ani po dílčím nárůstu dopravy.

4.2.14. Je však zapotřebí upozornit, že kapacitní omezení v dané křižovatce je možné odstranit právě až společně s dokončením tramvajové trati Podbaba – Suchdol, a významným snížením počtu autobusových

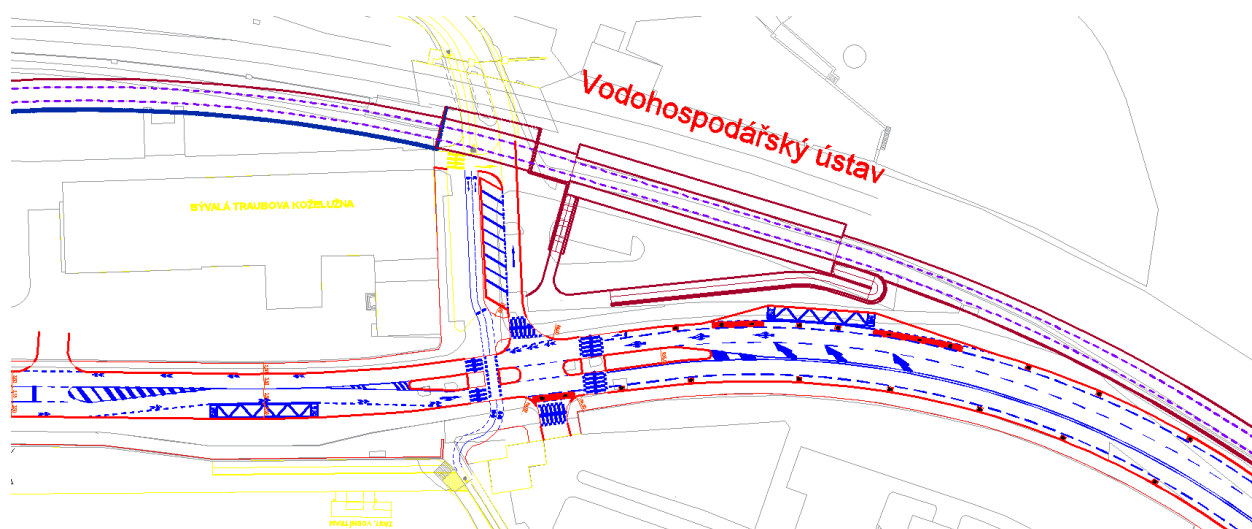
spojů vedených po dané trase. Je tedy zřejmé, že významnější výstavba v rámci řešeného území Nového Sedlece je možná až po realizaci TT.

4.2.15. Současně je nutné upozornit, že stávající omezení v dané křižovatce je obecně vnímáno i jako metoda ochrany oblasti blíže do centra města, kdy křižovatka omezuje průjezdnost směrem do centra, kde možnosti dalšího navýšení propustnosti jsou již v podstatě vyčerpány a případná tvorba kolony před řešenou křižovatkou je považována za vhodnější (jedná se lokalitu bez přilehlé zástavby). Návrh dalších navazujících křižovatek tedy musí zohlednit i tuto skutečnost a optimalizovat řešení z hlediska propustnosti i s ohledem na navazující úseky komunikací.

### 4.3. Ulice Podbabská, křižovatka Podbabská – Pod Paťankou (vodohospodářský ústav)

4.3.1. V základní variantě řešení TT se předpokládá její umístění v trase podél železniční trati, v podstatě až do prostoru stávající smyčky Podbaba. Na základě výše uvedeného řešení byl připraven i návrh řešení navazujícího úseku ulice Podbabská mezi křižovatkami u Vodohospodářského ústavu a ul. Papírenskou. Trasa byla v této variantě řešena tak, aby nebylo nutné zasahovat na soukromé pozemky nacházející se podél ul. Podbabská a zároveň došlo ke zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty, vč. příčných vazeb zohledňujících koncepci řešení navazujících komunikací či tras (nová trasa na Císařský ostrov, trasy vedené ul. Pod Paťankou).

4.3.2. S ohledem na prostorová omezení (soukromé pozemky) a nemožnost zřídit 2 průběžné pruhy při zachování příčných vazeb, byla po vyhodnocení dílčích možností v rámci této varianty řešení zvolena možnost úpravy křižovatky na neřízenou, s **doplňnými** ochrannými ostrůvky pro přecházení po obou stranách komunikace.

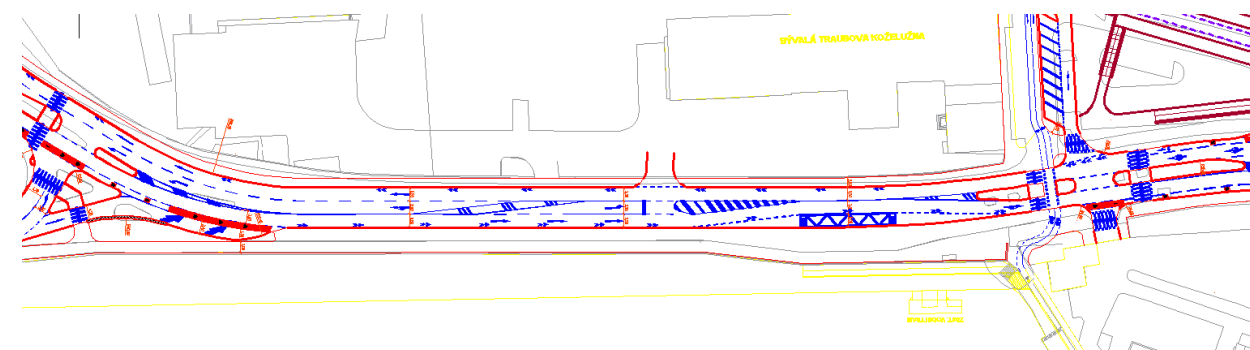


Obrázek 20: Návrh úpravy křižovatky Podbabská - Pod Paťankou

4.3.3. S ohledem na zajištění bezpečnosti přecházení i výše uvedená omezení tedy komunikace Podbabská v místě křižovatky přechází na uspořádání s jedním pruhem v každém směru, střední pruh je využit pro umístění ochranných ostrůvků pro přechody a cyklopřejezdy. Je zjevné, že v daném místě tedy dochází

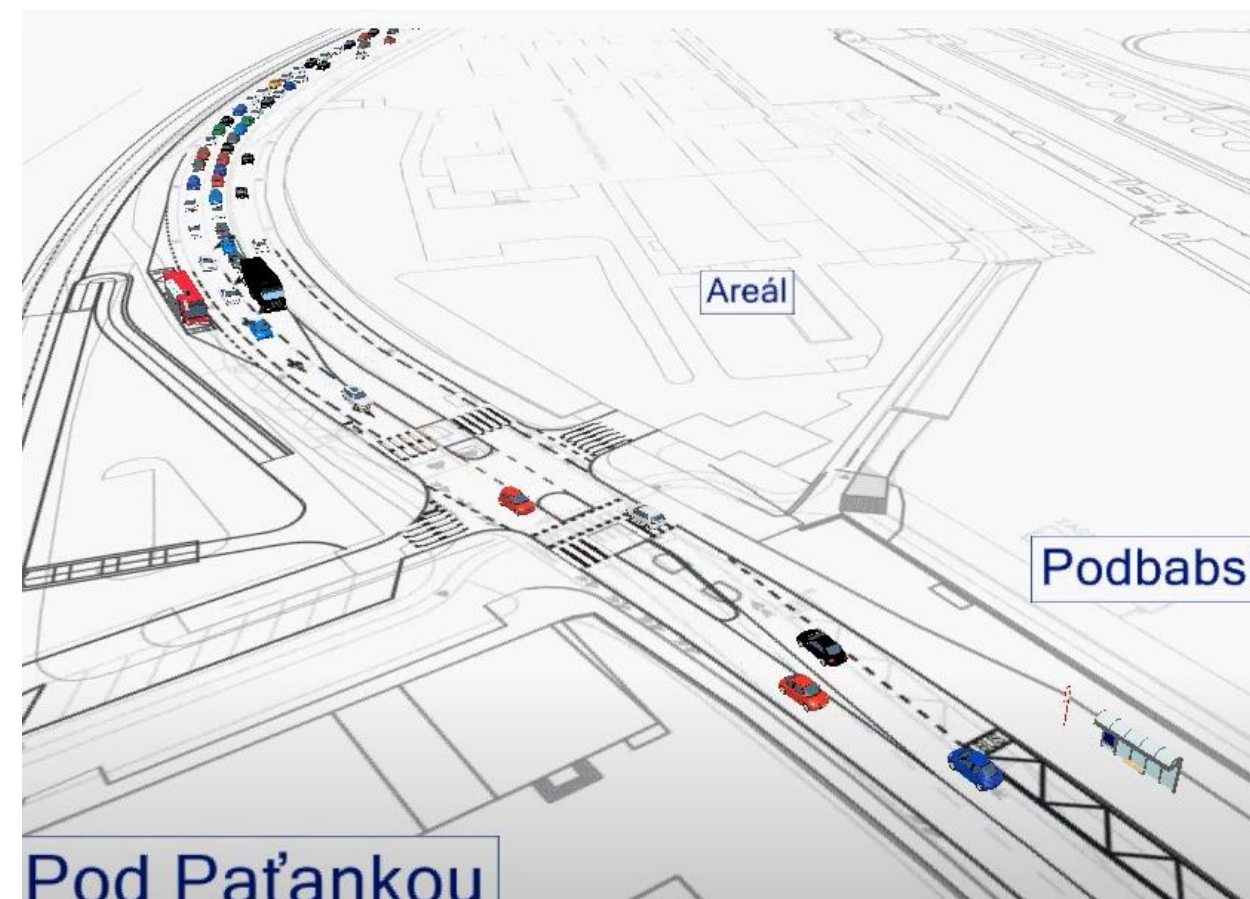
k prvnímu omezení propustnosti řešeného úseku ul. Podbabská, kdy původní uspořádání ve směru do centra se 2 jízdními pruhy bude zredukováno na jeden.

4.3.4. Navazující úsek ulice Podbabská je přitom opět řešen se 3 jízdními pruhy, kdy však střední pruh je střídavě využíván ke zřízení odbočovacích pruhů, či pro objíždění autobusové zastávky. Příčný profil komunikace v daném uspořádání je znázorněn v příloze B4.1



Obrázek 21: Návrh ulice Podbabská v úseku Papírenská - Vodohospodářský ústav.

4.3.5. Kapacita daného úseku a křižovatky byla opět prověřena pomocí mikrosimulačního modelu. Mikrosimulace daného úseku přitom ukazuje očekávanou tvorbu kolon před místem zúžení na ul. Podbabská ve směru do centra. Opačný směr tato omezení nevykazuje.



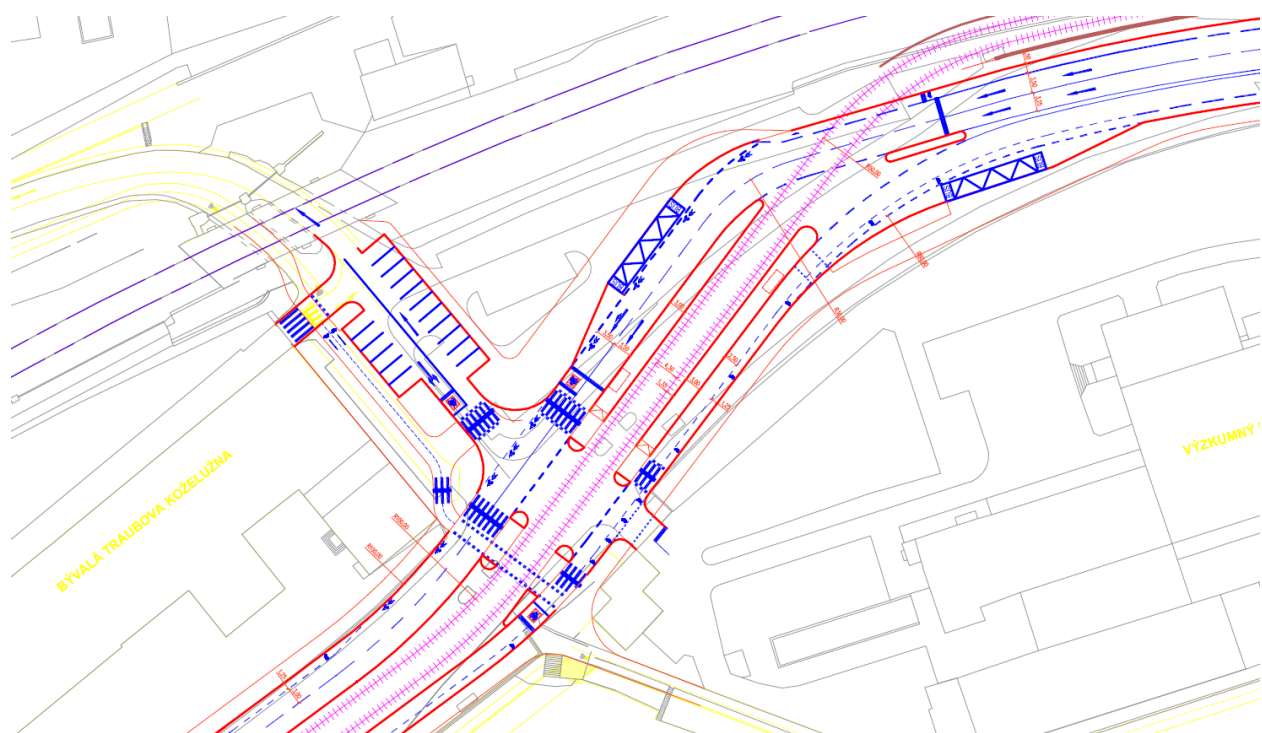
Obrázek 22: Křižovatka Podbabská – Pod Paťankou – V. ústav - výstup kapacitního posouzení pomocí mikrosimulace

4.3.6. V zásadě je tedy zřejmé, že aktuální problematická situace a tvorba kolon v úseku V Podbabě – Roztocká se po vyřešení problematiky daného uzlu posouvá k další křižovatce na daném tahu.

4.3.7. Současně byla pro toto uspořádání provedena i citlivostní analýza propustnosti dané části sítě se závěrem, že dané uspořádání ul. Podbabská disponuje kapacitou pro přenesení dopravy na úrovni běžně dosahovaných hodnot okolo 7% z celkových intenzit. Při této výši intenzit lze ještě dané zúžení z pohledu kapacity prohlásit za funkční, přičemž dochází pouze ke tvorbě kolony pouze v omezené míře (do délky 20 vozidel).

4.3.8. V zásadě je tedy zřejmé, že dané místo tvoří první reálný limit propustnosti širší sítě. V případě požadavku na zvýšení propustnosti sítě je jako možné řešení nutno zvážit **protažení 2 jízdních pruhů ve směru do centra až ke křižovatce s ul. Papírenskou**. Toto řešení však vyvolává nutnost záboru soukromých pozemků a současně i signalizaci uzlu Podbabská – Pod Paťankou z důvodu bezpečnosti přecházení (přechod přes 2 stejnosměrné jízdní pruhy).

4.3.9. I z výše uvedeného důvodu byla prověřena alternativní varianta uspořádání daného úseku, která předpokládá zásah stavby na soukromé pozemky v území a současně řeší i alternativní vedení TT se stopě ul. Podbabská (mezi křižovatkami Podbabská – ve Struhách a Podbabská – Pod Paťankou). Návrh takového uspořádání je naznačen na následujícím obrázku a dále je celkové řešení doloženo na **výkrese B1c**.

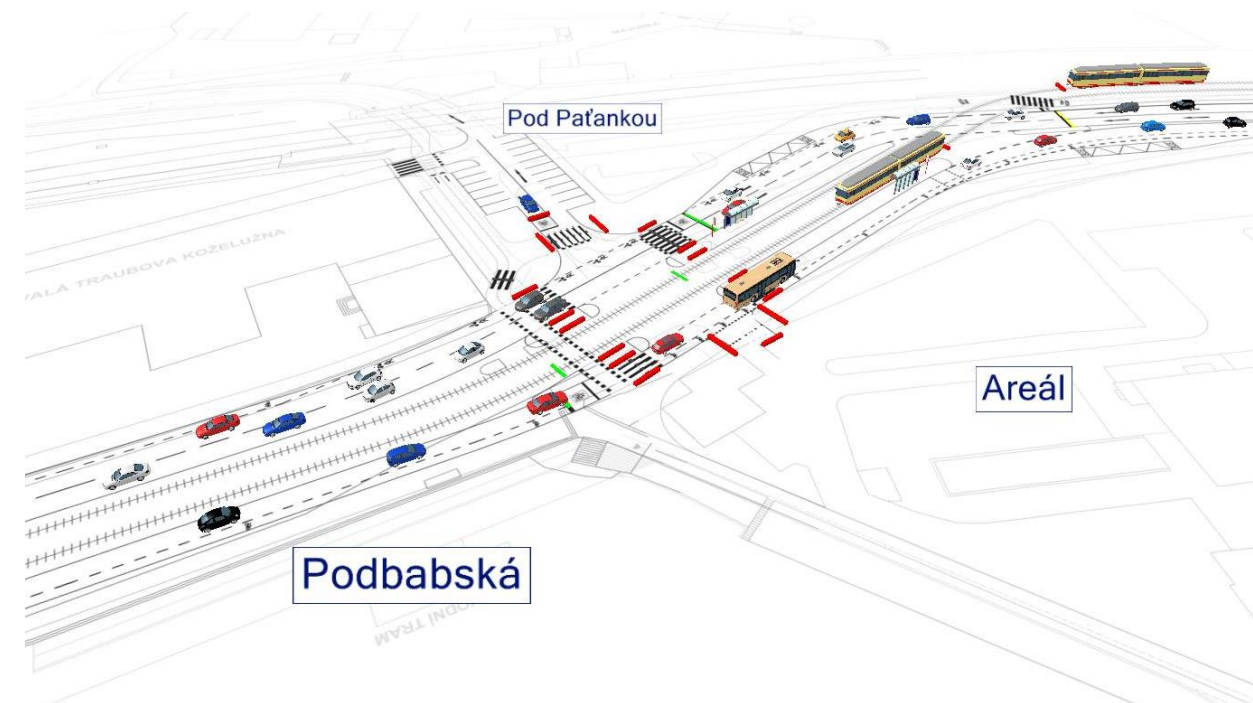


Obrázek 23: Návrh Alternativního upořádání ul. Podbabská v okolí Vodohospodářského ústavu.

4.3.10. Jak je uvedeno výše toto řešení předpokládá umístění TT do osy ul. Podbabská, v zásadě je ovšem aplikovatelné i v případě vedení TT podle původní varianty ve stopě podél železniční trati. V daném případě je možné ponechat i stávající profil komunikace, současné chráněné příčné přechody s ostrůvkem by však bylo nutné nahradit signalizovanými přechody.

4.3.11. Ve směru do centra jsou v návrhu zachovány průběžné 2 jízdní pruhy, ve směru z centra pak 1 jízdní pruh. Přechody pro chodce a cyklisty jsou řešeny jako signalizované. Zastávka tramvaje je koncipována pro délku jedné soupravy. V případě požadavku na realizaci tramvajové zastávky „Vodohospodářský ústav“ jakožto přestupní pro dvě soupravy, je nezbytné napojení ul. Pod Paťankou a Vodohospodářského ústavu řešit pouze formou pravých odbočení.

4.3.12. Při daném uspořádání by došlo k zásadnímu zvýšení kapacity celého úseku a tvorba kolon v daném místě by byla v zásadě eliminována.



Obrázek 24: Křižovatka Podbabská – Pod Paťankou – V. ústav - alternativa - výstup kapacitního posouzení pomocí mikrosimulace

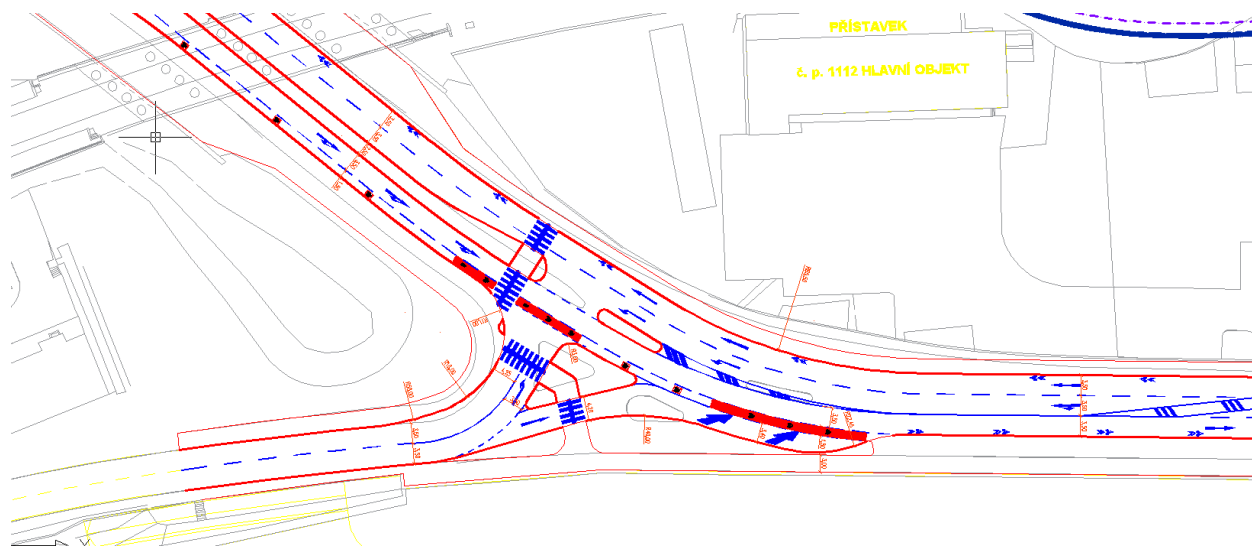
#### 4.4. Křižovatka Podbabská – Papírenská

4.4.1. Další křižovatkou na daném tahu je neřízená křižovatka Podbabská – Papírenská. Ve stávajícím stavu se na tahu ul. Podbabská nacházejí 2 jízdní pruhy pro směr přímo, a krátký přídatný pruh pro odbočení vlevo. Levý jízdní pruh ve směru centrum je přitom vyhrazen pro provoz autobusů. Na ul. Papírenská se jedná o jeden jízdní pruh s krátkým rozřazením vlevo a vpravo (odděleným dělicím ostrůvkem).

4.4.2. Křižovatka vykazuje dílčí problém z hlediska rozhledových poměrů (resp. úhlu křížení), z hlediska kapacity se však nejvíce jeví jako zásadně omezující. V současné době zcela chybí možnost přecházení přes ul. Podbabskou.

4.4.3. S ohledem na další rozvoj území se tedy úprava dané křižovatky nejvíce jeví jako zásadně nezbytná, je však nutné zohlednit i další parametry, jako zvažované úpravy navazujících úseků, požadavky na zlepšení podmínek pro přecházení, celkové prostupnosti z hlediska pěší a cyklistické dopravy, či hledisko bezpečnosti (problematický rozhled na pravém odbočení z Papírenské). Zároveň je vhodné zohlednit i plánovanou výstavbu přílehlé stanice Lanovky Podbab – Bohnice, která by se měla nacházet na volné ploše přímo u křižovatky.

4.4.4. Z výše uvedených důvodů byla prověřena možnost úpravy křižovatky řešící výše uvedené body. Zvažovaná úprava je naznačena na následujícím obrázku.

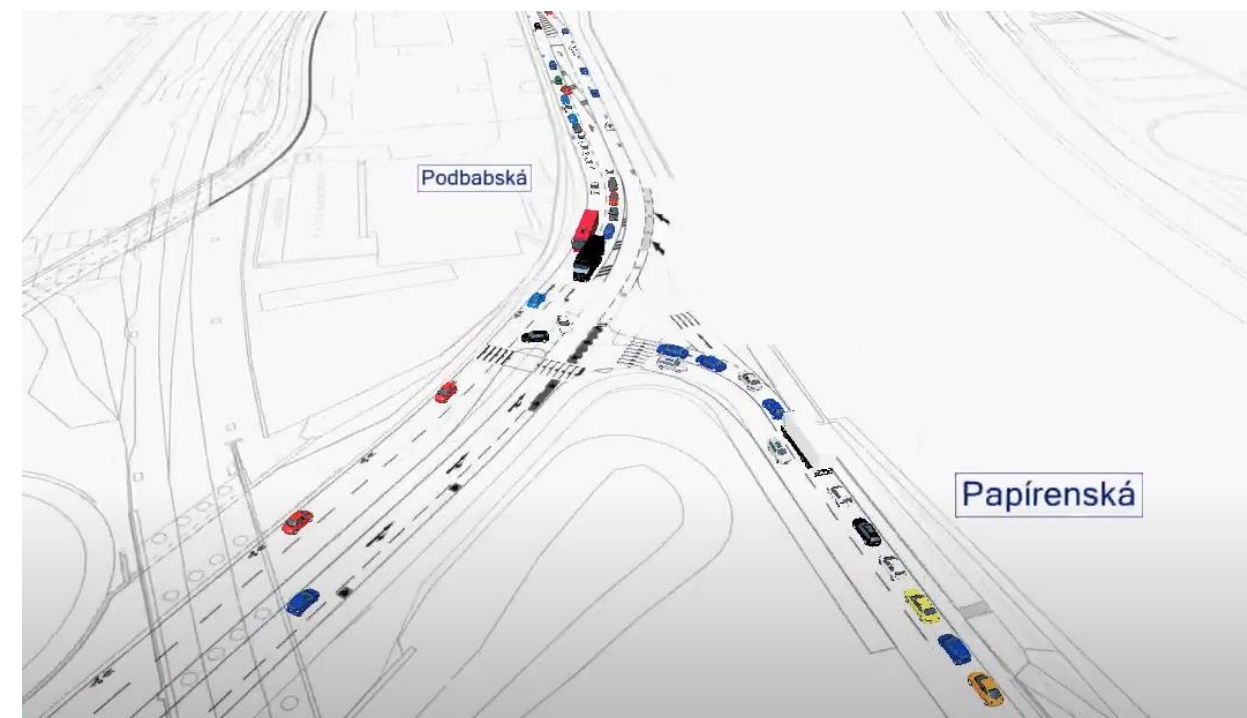


Obrázek 25: Návrh úpravy křižovatky Podbabská – Papírenská

4.4.5. Navržená úprava přitom reaguje na zvažované úpravy sousedních křižovatek. Úprava předpokládá realizaci 1 pruhu přímo a samostatného odbočovacího pruhu vlevo ve směru do centra. Ze stávajícího uspořádání je tedy vypuštěn druhý jízdní pruh ve směru přímo, který je v současné době vyhrazen pro provoz autobusů. Stejně jako v případě navazujícího úseku ul. Podbabská je možné redukce dosáhnout po dokončení TT, kdy poklesne nutnost vyhrazeného pruhu pro autobusy. Toto řešení zároveň umožní vytvořit chráněnou pěší či cyklo vazbu s dělicím ostrůvkem přes ul. Podbabskou. V opačném směru je navržen jeden jízdní pruh pro směr přímo vpravo.

4.4.6. Na ul. Papírenská je navrženo spojovací rameno pro odbočení vpravo s krátkým připojovacím pruhem (řešení rozhledu). Uspořádání je doplněno krátkým odbočovacím pruhem vlevo. Přes ulici Papírenskou je navržena chráněná pěší vazba s ostrůvkem. Celková úprava je navržena s ohledem na maximální možné rozšíření chodníku a cyklostezky vedené mezi ul. Podbabskou a nábřežní zdí.

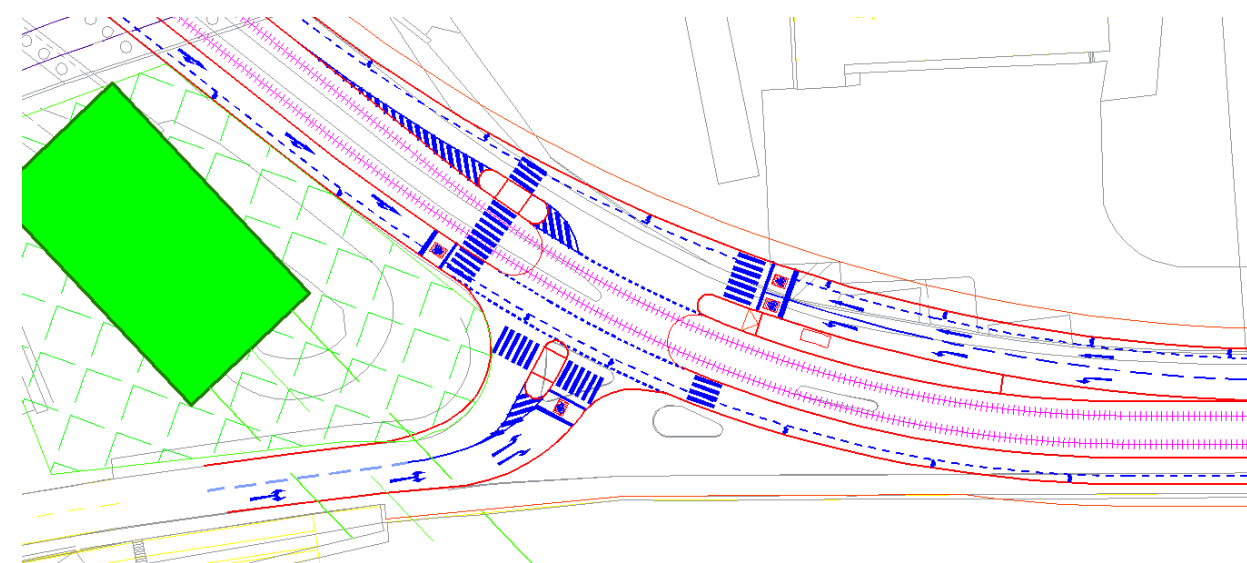
4.4.7. Křižovatka byla nejdříve posuzována jako neřízená. V zásadě je možné konstatovat, že izolovaná křižovatka Podbabská Papírenská jakožto neřízená vykazuje dostatečnou kapacitu pro převedení předpokládaných zátěží. Jako dílčí problém se však ukazuje zpětné ovlivnění provozem sousední křižovatky Podbabská – Ve Struhách, kde dochází k tvorbě kolony ve směru do centra. Tato kolona přitom ovlivňuje vyklizování křižovatky Podbabská – Papírenská na levém odbočení. Výsledkem je tvorba kolony na levém odbočení z Papírenské, která blokuje provoz i na odbočení vpravo z ul. Papírenská.



Obrázek 26: Křižovatka Podbabská – Papírenská - výstup kapacitního posouzení pomocí mikrosimulace

4.4.8. S ohledem na výše uvedená zjištění byla dále prověřována i alternativní varianta s vedením TT v ose ul. Podbabská a signalizací dané křižovatky.

4.4.9. Tento scénář uvažuje s protažením 2 jízdních pruhů na ul. Podbabská ve směru do centra až do prostoru křižovatky s ul. Papírenskou. Pravý řadící pruh je určen pro směr přímo, druhý pak pro směr vlevo. Ve směru z centra i na ul. Papírenské je navržen 1 řadící pruh. Chráněné pěší vazby s ostrůvkem jsou následně navrženy na všech ramenech křižovatky. Uspořádání je naznačeno na následujícím obrázku.

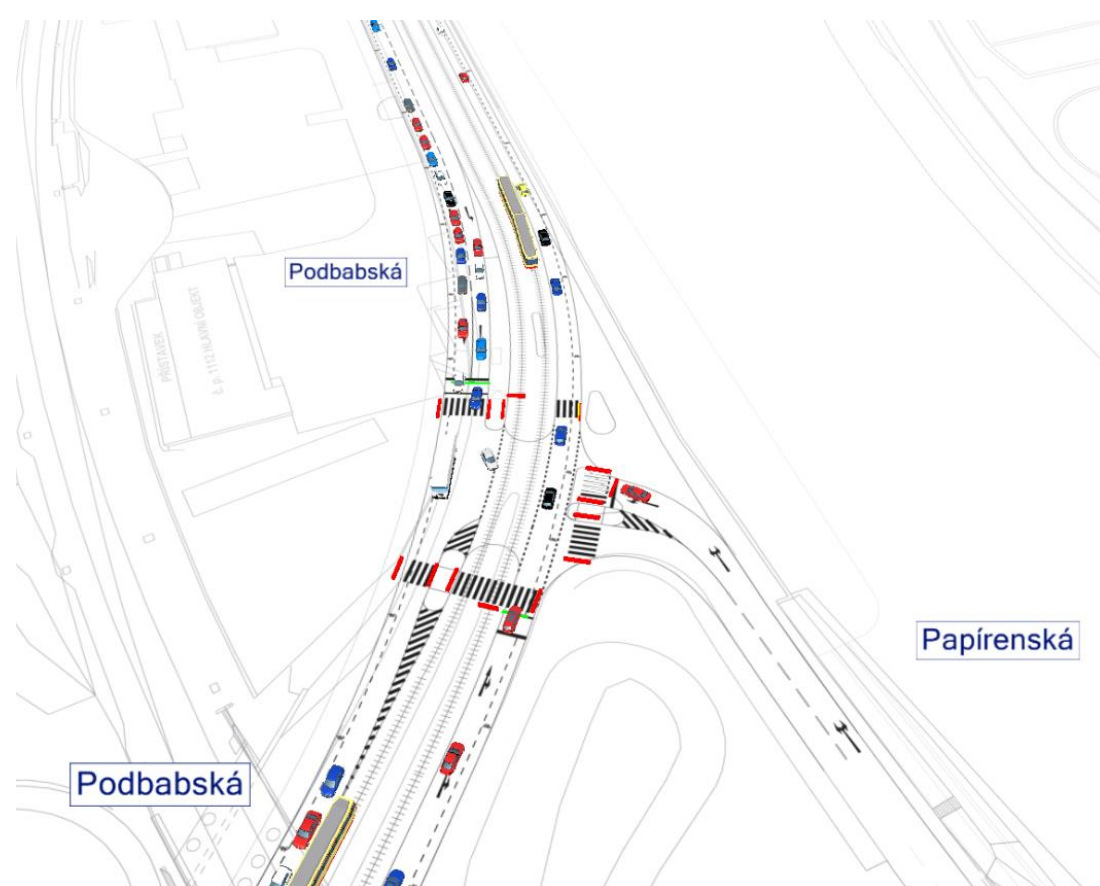


Obrázek 27: Návrh alternativní úpravy křižovatky Podbabská – Papírenská (SSZ)

4.4.10. Ve směru do centra je navíc navržena zastávka tramvaje pro zajištění co nejkratší a nejrychlejší přestupní vazby k připravované stanici lanové dráhy Podbaba – Troja – Bohnice. S ohledem na nedostatek

prostoru je možné umístit zastávku pouze v jednom směru, přičemž případná pěší vazba ke stávající zastávce Nádraží Podbaba ve směru do centra je daleko komplikovanější jak z hlediska délky přestupu, tak z hlediska podélného spádu (přestup ve směru stoupání). Umístění zastávky ve směru do centra se tedy jeví jako významně vhodnější.

4.4.11. Z posouzení tohoto uspořádání se signalizací i doplněnou TT (který lze označit za nejhorší očekávaný) přitom vyplývá, že při řešení formou SSZ křižovatky je eliminován problém vyklizení a tvorby kolon ul. Papírenská, jelikož vozidla odbočující vlevo získají dostatek prostoru pro opuštění křižovatky. Současně nedochází k zásadnímu zhoršení na přímém směru ul. Podbabská, který je limitován propustností sousední křižovatky.



Obrázek 25: Křižovatka SSZ Podbabská – Papírenská - výstup kapacitního posouzení pomocí mikrosimulace

4.4.12. Z provedených posouzení je zřejmé, že **signalizace daného uzlu se z dlouhodobého pohledu jeví jako nezbytná** nikoliv z hlediska kapacity dané křižovatky, ale z důvodu koordinace provozu se sousední křižovatkou Podbabská – Ve Struhách a vzájemného ovlivňování obou křižovatek. Za zcela zásadní lze označit i efekt **prodloužení 2 jízdních pruhů v celé délce ul. Roztocká/Podbabská až do prostoru křižovatky Podbabská – Papírenská**, kde dochází k zásadnímu rozdělení dopravního proudu ve směru do centra Prahy.

4.4.13. V zásadě lze tedy za vhodnější považovat řešení formou SSZ i z hlediska bezpečnosti provozu, přičemž verze SSZ byla jednoznačně preferována i Policií při předjednání návrhu (krátký připojovací pruh ve verzi neřízené křižovatky se jeví jako potenciálně problematický).

#### 4.5. Křižovatka Podbabská – Ve Struhách – Pod Paťankou

4.5.1. Poslední hodnocenou křižovatkou na tahu ul. Podbabské je stávající SSZ křižovatka s ul. Ve Struhách a Pod Paťankou. Z pohledu širších vazeb se jedná o významné omezující místo z hlediska kapacity. V současné době dochází ve směru do centra zejména v období ranní špičky k tvorbě kolon zasahujících do prostoru sousední křižovatky. Křižovatka je s ohledem na umístění tramvajové smyčky v podstatě provozována jako pětiramenná.

4.5.2. V oblasti křižovatky se nachází řada významných omezujících prvků, které limitují možnosti jakékoliv úpravy křižovatky. Na jižním rameni ul. Podbabská se jedná o stávající zástavbu po obou stranách komunikace, na severním rameni pak stávající opěrné zdi jak na straně tramvajové smyčky, tak na straně benzínové stanice, umístěné z důvodu relativně rychlého klesání komunikace pod železniční most. Na vedlejších ramenech lze za silně omezující označit přilehlé napojení výjezdu z areálu ČSPH či objektu Kaufland.

4.5.3. S ohledem na výše uvedená omezení lze stávající úpravu křižovatky označit z kapacitního hlediska za maximalizovanou, přičemž možnosti dalšího rozšíření vedoucího k navýšení kapacity uzlu jsou minimální.

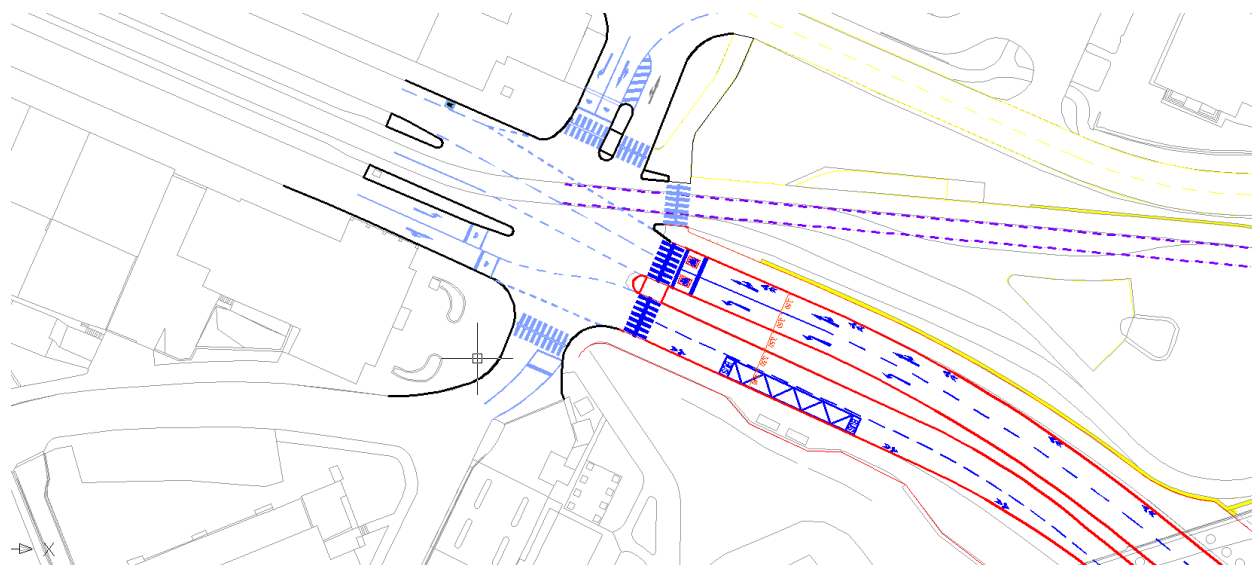
4.5.4. V zásadě se nabízí zřízení druhého řadičích pruhu pro směru přímo do centra, přičemž by se však tato úprava musela projevit i v navazujícím úseku ul. Podbabská, v úseku podél tramvajové zastávky, kde se v současné době nachází pouze jeden jízdní pruh doplněný o cyklopruh. Rozšíření by bylo nutné provést na úkor tohoto cyklopruhu či na úkor šířky chodníku.

4.5.5. Výsledkem případného posílení kapacity průjezdu křižovatkou by navíc bylo zvýšení průjezdu do směru ul. Jugoslávských partyzánů a Vítězného náměstí, a tedy přesun problému blíže do centra. Navazující úseky přitom také převážně disponují pouze 1 průběžným pruhem. V daném případě je pak otázkou, zda by takové zvýšení zátěže bylo účelné a nebylo v rozporu se strategií řešení navazujících úseků.

4.5.6. Ve výsledku tedy bylo zvoleno prověření situace v křižovatce ve stávajícím stavebním uspořádání s dílčím úpravou úseku pod železničním mostem, která reflektuje uspořádání navazující křižovatky s ul. Papírenskou. Posuzované uspořádání je naznačeno na následujícím obrázku.

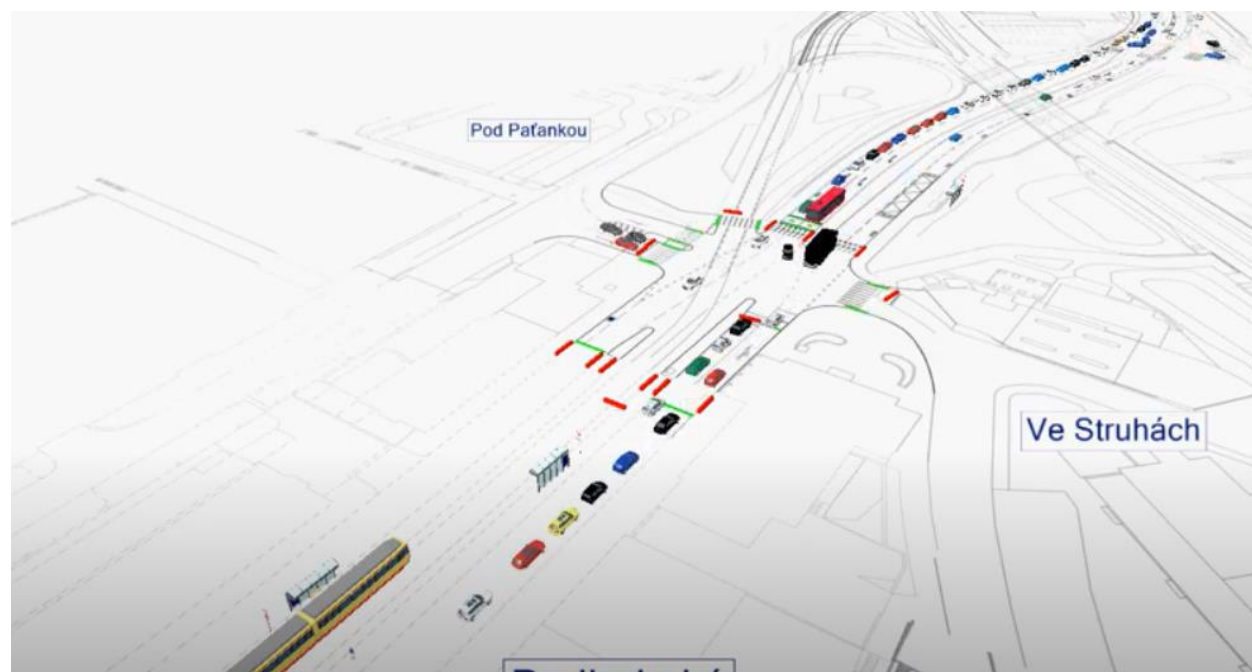
4.5.7. Při navrženém uspořádání je zachováno stávající řazení v křižovatce, shodné je i řešení přechodů a cyklopatření. Posouzení je provedeno na základě stávajícího nastavení řízení křižovatky, které bylo převzato z dokumentace křižovatky.





Obrázek 28: Návrh úpravy křižovatky Podbabská – Ve Struhách – Pod Paťankou

4.5.8. Posouzení zpracované formou mikrosimulace potvrdilo stávající limity z hlediska propustnosti křižovatky, zejména ve formě tvorby kolon na přímém průjezdu ve směru do centra. Dále je tvorba kolony zaznamenávána na příjezdu z centra, problém je však významně menší, než v případě směru do centra. Ostatní směry nevykazují zásadní problémy.



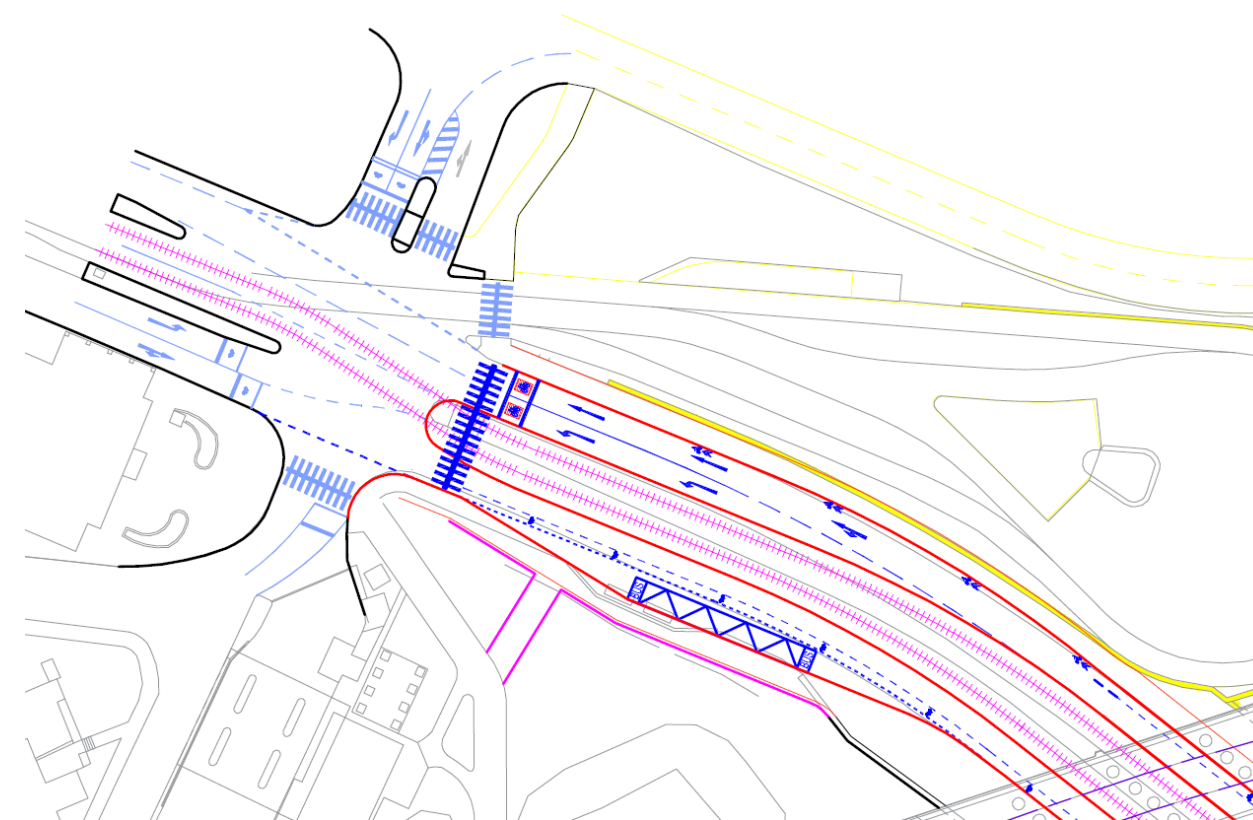
Obrázek 29: Křižovatka SSZ Podbabská – Ve Struhách - výstup kapacitního posouzení pomocí mikrosimulace

4.5.9. Tvorba kolony ve směru do centra přitom zpětně ovlivňuje i ostatní křižovatky na tahu ul. Podbabská, jelikož zpomaluje dopravní tok a limituje tak i propustnost předchozích úseků (zejména křižovatky s ul. Papírenskou a křižovatky u Vodohospodářského ústavu).

4.5.10. Následně byla opět provedena citlivostní analýza propustnosti kapacity komunikační sítě. Mikrosimulací bylo zjištěno, že **propustnost dané křižovatky se pohybuje na úrovni okolo 7% z celkových**

**celodenních intenzit.** Při tomto zatížení je přitom možné považovat propustnost dané křižovatky za dostačující z pohledu širšího území. Minimalizováno je pak i vzájemné zpětné ovlivnění dalších křižovatek v předchozím úseku ul. Podbabská.

4.5.11. S ohledem na alternativní řešení uspořádání výše uvedených křižovatek při potencionálním vedení TT ve stopě ul. Podbabská byla prověřena i možnost tohoto řešení v rámci křižovatky s ul. Ve Struhách. Návrh daného křížení je doložen na následujícím obrázku.



Obrázek 30: Alternativní uspořádání křižovatky Podbabská - Ve Struhách - Pod Paťankou

4.5.12. Ačkoliv je zřejmé, že případě navrhované úpravy nedojde k zásadnímu zlepšení z hlediska kapacity uzlu (počet řadících pruhů není možné dále zvýšit), za dílčí přínos lze označit vedení TT v ose ul. Podbabská, která znamená zmenšení počtu odbočných manévrů tramvaje, což se z hlediska kapacity průběžného směru po ul. Podbabská jeví jako vhodnější. Současně se při dané variantě pozitivně projevuje i optimalizovaná interakce se sousedními křižovatkami – signalizovaná křižovatka s ul. Papírenskou a protažení úseku s 2 jízdními pruhy do centra až do prostoru křižovatky Papírenská.



Obrázek 31: Křižovatka SSZ Podbabská – Ve Struhách - alternativa výstup kapacitního posouzení pomocí mikrosimulace

#### 4.6. Souhrn a zhodnocení dopadu do provozu ul. Podbabská

4.6.1. S ohledem na výše uvedené výsledky posouzení je zřejmé, že z hlediska výhledového provozu lze za zásadní označit právě fungování tahu ul. Podbabská, který zprostředkovává vazbu ve směru do centra Prahy nejenom pro řešené rozvojové území Nového Sedlece, ale i celou širší oblast. Způsob řešení celého tahu je tedy zcela zásadní pro výhledovou zástavbu Nového Sedlece, stejně jako širší oblast Suchdola a přilehlých obcí Středočeského kraje.

4.6.2. Stejně tak je tah významný pro budoucí implementaci Pražského okruhu, kdy je zapotřebí vytvořit takové předpoklady, která zajistí dostatečnou flexibilitu pro fungování dané trasy.

4.6.3. Na základě obou navržených řešení a zpracovaných mikrosimulací bylo provedeno podrobné porovnání obou zkoumaných variant z hlediska kapacity jednotlivých uzlů, ale i celkových cestovních dob, zdržení atd. Porovnání jednotlivých parametrů je patrné z následující tabulek. Výsledné mikrosimulace a jejich porovnání jsou připraveny jednotně pro výhledový stav dle TSK (2026), s kompletní náplní území Nový Sedlec a podílem špičkové intenzity 7%. Kompletní mikrosimulace pro tyto scénáře jsou doloženy na odkazech:

- Varianta 1 – s vedením TT podél železnice a neřízenými křižovatkami Podbabská – Papírenská, Podbabská – pod Paťankou - [https://youtu.be/ovtWS\\_FrABA](https://youtu.be/ovtWS_FrABA)
- Varianta 2 - s vedením TT v ose komunikace a 2 jízdními pruhy až do místa rozdělení trasy v křižovatce Podbabská – Papírenská - <https://youtu.be/Zg3KluLO8Aw>

4.6.4. Z jednotlivých porovnání je jednoznačně patrný efekt uvolnění kapacity v křižovatkách Podbabská – Papírenská a Podbabská – Pod Paťankou (Vod. Úřad), v případě jejich řešení formou SSZ. V základní variantě

1 (tramvajová trať vedena mimo stopu ul. Podbabská a neřízené křižovatky Podbabská – Pod Paťankou a Podbabská – Papírenská) jsou zaznamenávána významně větší zdržení, než v případě varianty 2 (tramvaj vedena v ose Podbabské a křižovatky řešeny formou signalizace).

4.6.5. Naopak výsledky posouzení v křižovatce Podbabská – Ve Struhách jsou v obou zkoumaných verzích v zásadě srovnatelné s tím, že mírně lepší výsledky byly zaznamenány v případě vedení TT v ose ul. Podbabská (rozdíl však není zásadní).

4.6.6. Výsledný efekt je dobře patrný zejména z tabulky porovnání celkových cestovních dob na komunikační síti v obou variantách (tabulka 3), pro jednotlivé trasy v území. Z porovnání vyplývají zejména následující skutečnosti:

- Pro příjezd směrem do centra se jako zásadně vhodnější jeví varianta 2 s vedením TT v ose komunikace a 2 jízdními pruhy až do místa rozdělení trasy v křižovatce Podbabská – Papírenská (a její signalizací). Při tomto uspořádání je celková cestovní doba a zdržení vozidel významně nižší, než ve variantě 1 a to pro všechny trasy v území
- Naopak varianta 1 se jeví jako výhodnější z hlediska cestovní doby v případě výjezdu z města po trase Jugoslávských partyzánů – Podbabská – Suchdol/Roztoky. Zde se však projevuje pouze efekt preference tohoto tahu při neřízeném uspořádání křižovatek (jedná se o hlavní komunikaci). Zkrácení cestovní doby je však dosaženo na úkor zásadního prodloužení cestovní doby po trase Papírenská -> Suchdol/Sedlec. Z hlediska celkových průměrných zdržení na síti nelze tento přínos považovat za natolik silný, aby vykompenzoval dopad na ostatní trasy v území.

Varianta 1: tramvaj vedena podél železniční trati, bez SSZ Papířská, bez SSZ Pod Paňankou											
Network performance											
attribute	StopsAvg(All)	SpeedAvg(All)	DelayStopAvg(All)	DistTot(All)	TravTmTot(All)	DelayTot(All)	StopsTot(All)	DelayStopTot(All)	VehAct(All)	VehArr(All)	DelayAvg(All)
unit	N	km/h	s	km	s	s	N	s	N	N	s
BASE	9,09	22,31	108,10	6 874,03	1 140 442,44	658 474,64	31 287,00	370 724,90	414,00	3 036,00	191,64
Varianta 2: tramvaj v ose ul. Podbabská, SSZ Papířská, SSZ Pod Paňankou											
Network performance											
attribute	StopsAvg(All)	SpeedAvg(All)	DelayStopAvg(All)	DistTot(All)	TravTmTot(All)	DelayTot(All)	StopsTot(All)	DelayStopTot(All)	VehAct(All)	VehArr(All)	DelayAvg(All)
unit	N	km/h	s	km	s	s	N	s	N	N	s
BASE	2,75	34,67	36,78	7 435,98	772 288,56	249 856,87	9 744,00	130 410,87	204,00	3 342,00	70,47
ROZDÍL MEZI VARIANTAMI (tramvaj podél žel. trati vs tramvaj v ose ul. Podbabská)											
attribute	StopsAvg(All)	SpeedAvg(All)	DelayStopAvg(All)	DistTot(All)	TravTmTot(All)	DelayTot(All)	StopsTot(All)	DelayStopTot(All)	VehAct(All)	VehArr(All)	DelayAvg(All)
unit	N	km/h	s	km	s	s	N	s	N	N	s
počet	+6,34	-12,36	+71,32	-561,95	+368 153,88	+408 617,77	+21 543,00	+240 314,03	+210,00	-306,00	+121,17
%	+230%	-36%	+194%	-8%	+48%	+164%	+221%	+184%	+103%	-9%	+172%

Tabulka 1: Porovnání výsledků mikrosimulace obou variant za celý řešený tah ul. Podbabská

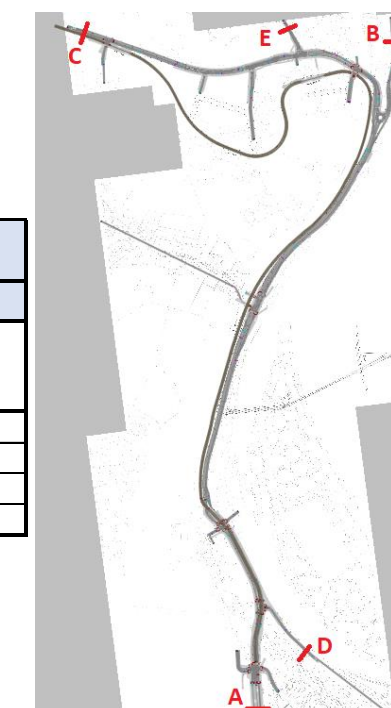
SOUHRN JEDNOTLIVÝCH KŘIŽOVATEK													
	Varianta 1: tramvaj vedena podél železniční trati, bez SSZ Papířská, bez SSZ Pod Paňankou						Varianta 2: tramvaj v ose ul. Podbabská, SSZ Papířská, SSZ Pod Paňankou						
	QLen (Avg)	QLenMax (Max)	Počet vozidel v QLen (Avg)	Počet vozidel v QLenMax (Avg)	VehDelay(All) (Avg)	Stops (All) (Avg)	QLen (Avg)	QLenMax (Max)	Počet vozidel v QLen (Avg)	Počet vozidel v QLenMax (Avg)	VehDelay(All) (Avg)	Stops (All) (Avg)	
	[m]	[m]	[N]	[N]	[s]	[N]	[m]	[m]	[N]	[N]	[s]	[N]	
Podbabská - Ve Struhách	21,73	174,15	3,10	24,88	31,50	0,75	13,93	192,66	1,99	27,52	27,21	0,72	
Podbabská - Papířská	129,87	638,85	18,55	91,26	33,51	0,98	18,83	197,16	2,69	28,17	23,38	0,98	
Podbabská - Vodohosp. Úřad	79,94	789,59	11,42	112,80	26,81	1,48	12,43	265,59	1,78	37,94	12,02	0,56	

ROZDÍL MEZI JEDNOTLIVÝMI KŘIŽOVATKAMI tramvaj podél žel. trati vs tramvaj v ose ul. Podbabská							
		QLen (Avg)	QLenMax (Max)	Počet vozidel v QLen (Avg)	Počet vozidel v QLenMax (Avg)	VehDelay(All) (Avg)	Stops (All) (Avg)
		[m]	[m]	[N]	[N]	[s]	[N]
Podbabská - Ve Struhách	počet	+7,80	-18,52	+1,11	-2,65	+4,29	+0,03
	%	+56%	-10%	+56%	-10%	+16%	+5%
Podbabská - Papířská	počet	+111,04	+441,69	+15,86	+63,10	+10,13	0,00
	%	+590%	+224%	+590%	+224%	+43%	0%
Podbabská - Vodohosp. Úřad	počet	+67,51	+524,00	+9,64	+74,86	+14,79	+0,92
	%	+543%	+197%	+543%	+197%	+123%	+166%

Tabulka 2: Porovnání výsledků za jednotlivé křižovatky

VEHICLE TRAVEL TIME (TravTm (All) (Avg) [s])									
směr na SEVER			ROZDÍL		směr na JIH			ROZDÍL	
points	Varianta 1: tramvaj vedena podél železniční trat	Varianta 2: tramvaj v ose ul. Podbabská	počet	%	points	Varianta 1: tramvaj vedena podél železniční trat	Varianta 2: tramvaj v ose ul. Podbabská	počet	%
AB	181,72	217,27	-35,55	-16%	BA	474,98	262,54	+212,44	+81%
AC	255,58	294,34	-38,76	-13%	CA	534,97	300,54	+234,42	+78%
DC	474,17	311,95	+162,22	+52%	CD	469,87	258,81	+211,05	+82%
DE	500,08	260,78	+239,30	+92%	ED	454,62	239,15	+215,47	+90%

Tabulka 3: Porovnání cestovních dob



4.6.7. Na základě zjištěných principů a s ohledem na plánovanou výstavbu v území Nového Sedlece i budoucí implementace a napojení SOKP, lze doporučit implementovat následující řešení a podmínky:

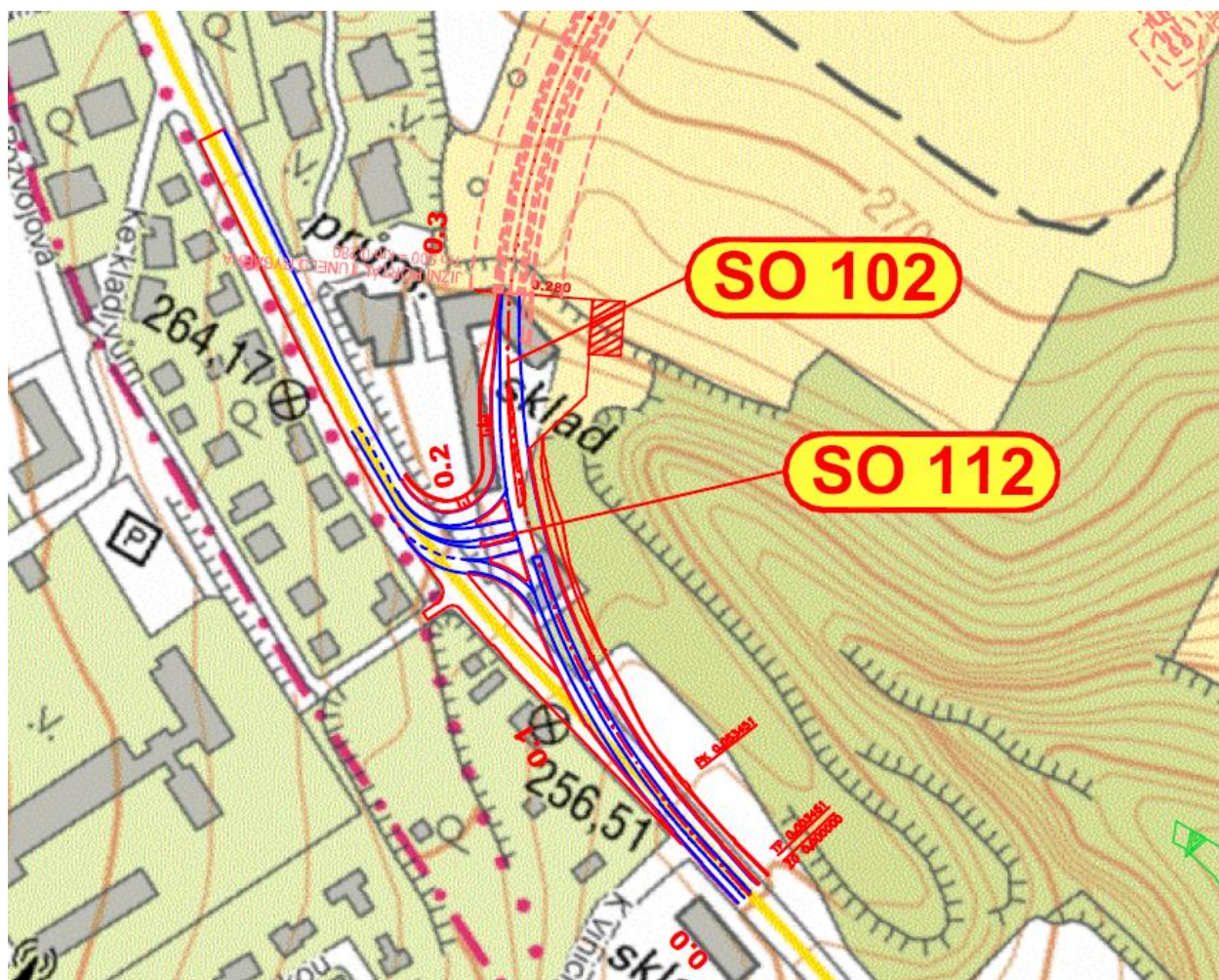
- Souvislosti s výstavbou tramvajové trati Podbaba – Suchdol implementovat takové řešení ul. Podbabská, které v celém úseku mezi okružní křižovatkou Roztocká a křižovatkou s ul. Papírenská zajistí **2 průběžné jízdní pruhy ve směru do centra. Do územního plánu implementovat podmínky, které takové řešení umožní i za cenu záboru soukromých pozemků.**
- **Významnější výstavbu v území Nového Sedlece (nad 25% celkové kapacity) realizovat až v návaznosti na dokončení tramvajové trati Praha – Suchdol** a vytvořit tak základní předpoklady ke snížení vyvolané dopravy.
- Preferovat řešení všech křižovatek formou signalizace (zejména v případě křižovatky Papírenská)
- Umístění TT do osy či mimo osu ul. Podbabská nemá zásadní dopad z hlediska kapacity sítě. Vedení ve stopě ul. Podbabská se však jeví jako mírně výhodnější z hlediska kapacity SSZ Podbabská – Ve Struhách a dále z hlediska zajištění obsluhy území, přestupních vazeb atd. Z tohoto pohledu lze doporučit spíše tuto variantu 2 k zapracování do změny ÚP.
- Pro území Nového Sedlece vytvořit předpoklady ke snížení dopravy vyvolané územím, zejména formou zajištění nezbytné vybavenosti v místě výstavby a aplikace dalších principů tzv. města krátkých vzdáleností.
- V souvislosti s výstavbou TT zvážit možnost omezení počtu parkovacích stání v lokalitě, která svým charakterem odpovídá spíše zóně 06, než zóně 08 dle platných PSP. Omezení počtu stání může být jedním z regulačních nástrojů pro omezení celkové dopravy vyvolané územím NS

## 5. POŽADAVKY NA ŘEŠENÍ NAPOJENÍ SOKP

5.1.1. Dalším prověřovaným bodem bylo i řešení plánovaného napojení SOKP v oblasti vyústění tunelu Rybářka a dále pak prověření úrovně části MÚK Výhledy/Suchdol, řešené dle podkladu ŘSD formou okružní křižovatky. Posouzení obou těchto křižovatek bylo přitom řešeno pro výhledový stav ÚP (2040) dle podkladu IPR. Současně posouzení vychází z variant řešení zpracovaných v rámci dokumentu *DO 518 SOKP 518+519, Technicko-ekonomická studie tunel Kamýcká, Pragoprojekt, 11/2020*.

### 5.2. Napojení tunelu Rybářka na ul. Kamýcká

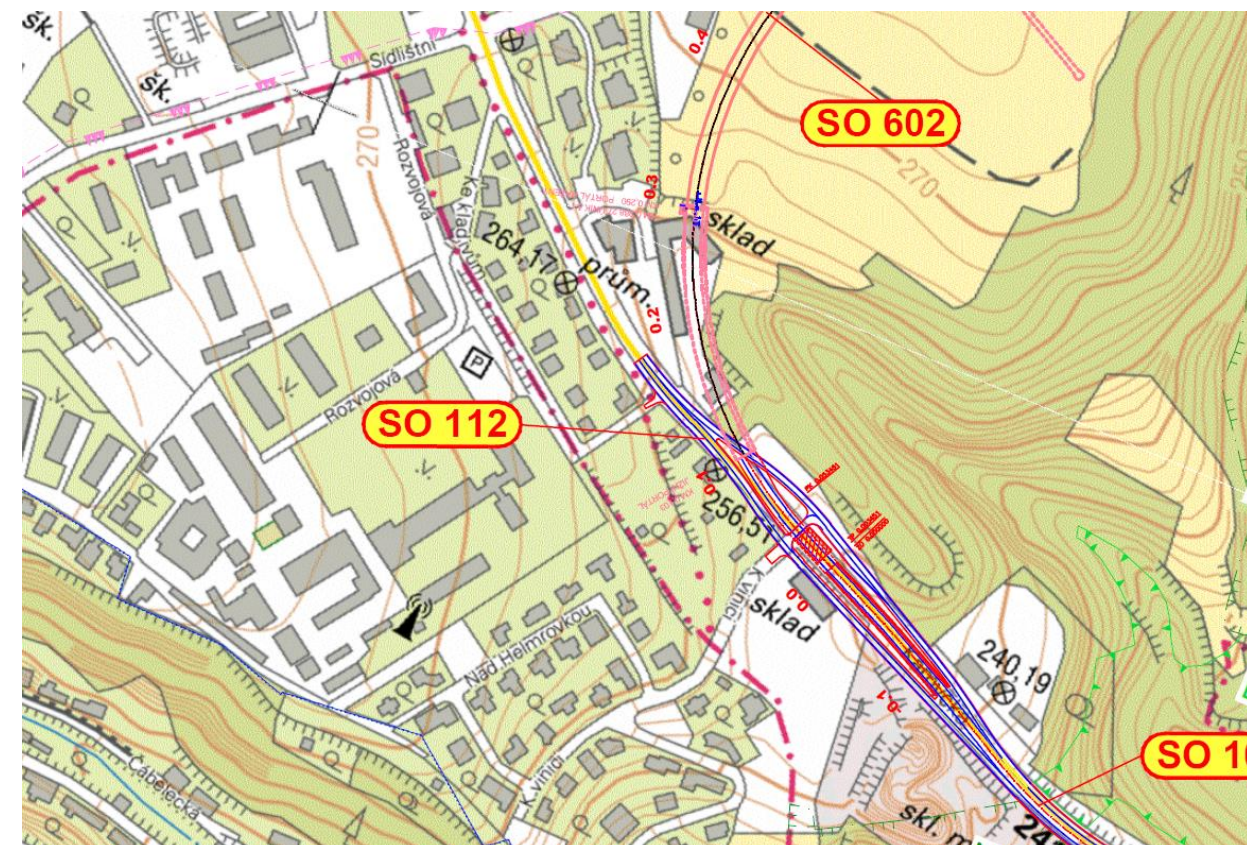
5.2.1. Jak je uvedeno výše, dle aktuálních koncepčních materiálů ŘSD (Technicko – ekonomická studie, Pragoprojekt) je uvažováno se dvěma základními způsoby napojení tunelu Rybářka na ul. Kamýcká. První řešení předpokládá výstavbu standartní stykové křižovatky Rybářka – Kamýcká, která umožní všechny pohyby směry průjezdu. Řešení je naznačeno na následující obrázku.



Obrázek 32: Úprava křižovatky Kamýcká – Rybářka v základní variantě (ŘSD/Pragoprojekt)

5.2.2. Alternativně je investorem SOKP (ŘSD) zvažováno řešení formou tzv. Prodlouženého tunelu Rybářka. Toto řešení je jednoznačně motivováno požadavkem na minimalizaci hlukového zatížení od vyústění tunelu

Rybářka na stávající obytnou zástavbu podél ul. Kamýcká. Toto alternativní řešení je zobrazeno na následujícím obrázku.



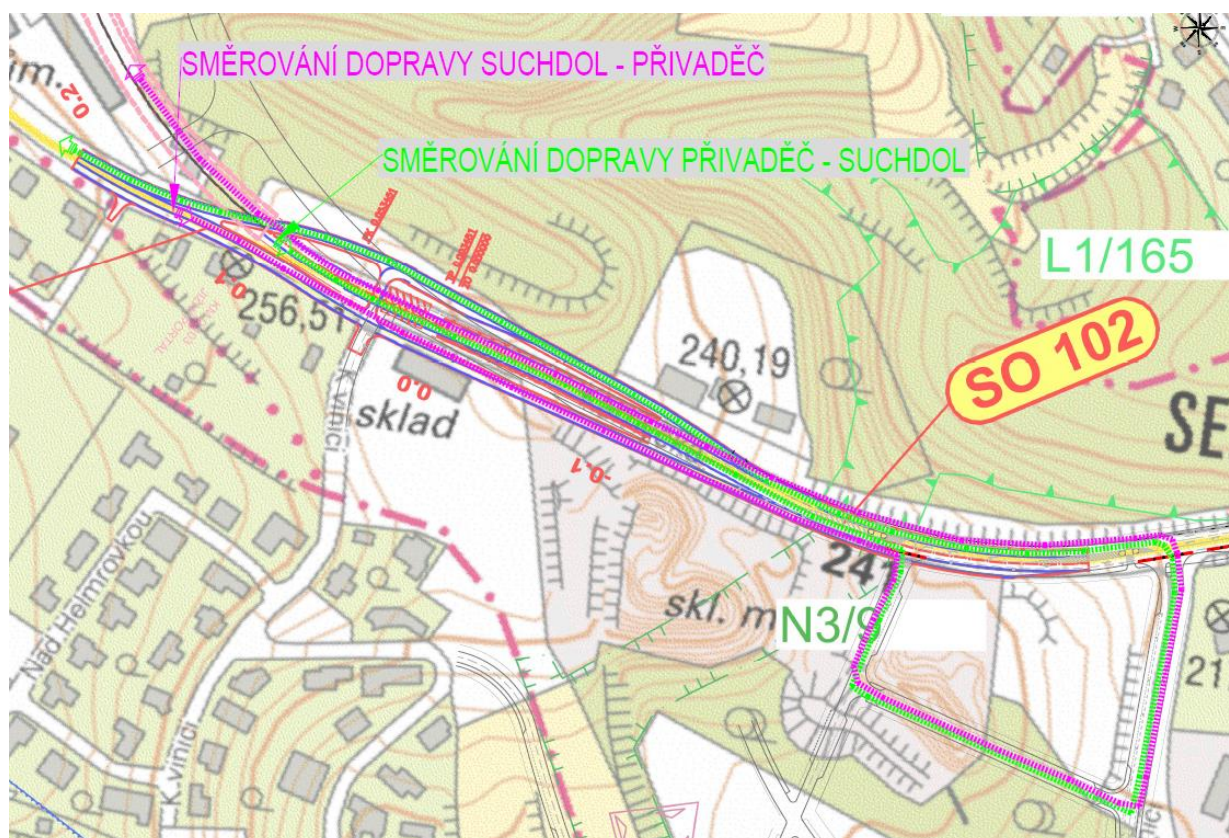
Obrázek 33: Úprava křižovatky Kamýcká – tun. Rybářka ve variantě prodlouženého Tunelu Rybářka (ŘSD/PRAGOPROJEKT)

5.2.3. Navržené uspořádání v podstatě předpokládá vytvoření mimoúrovňové křižovatky v místě napojení na ul. Kamýcká. Propojení na ul. Kamýckou ve směru Suchdol je přitom řešeno podélnými rampami vedených paralelně s přívaděčem Rybářka.

5.2.4. Je nutné upozornit, že uvažované řešení zásadním způsobem omezuje propojení Suchdol – Pražský okruh, jelikož **neumožňuje propojení (příjezd a odjezd) z tunelu Rybářka na Suchdol**. Ačkoliv je tunel Rybářka a celý přívaděč veden přes území Suchdola, v této variantě vůbec neumožňuje obsluhu území Suchdola. Jedná se o zásadní nevýhodu daného řešení.

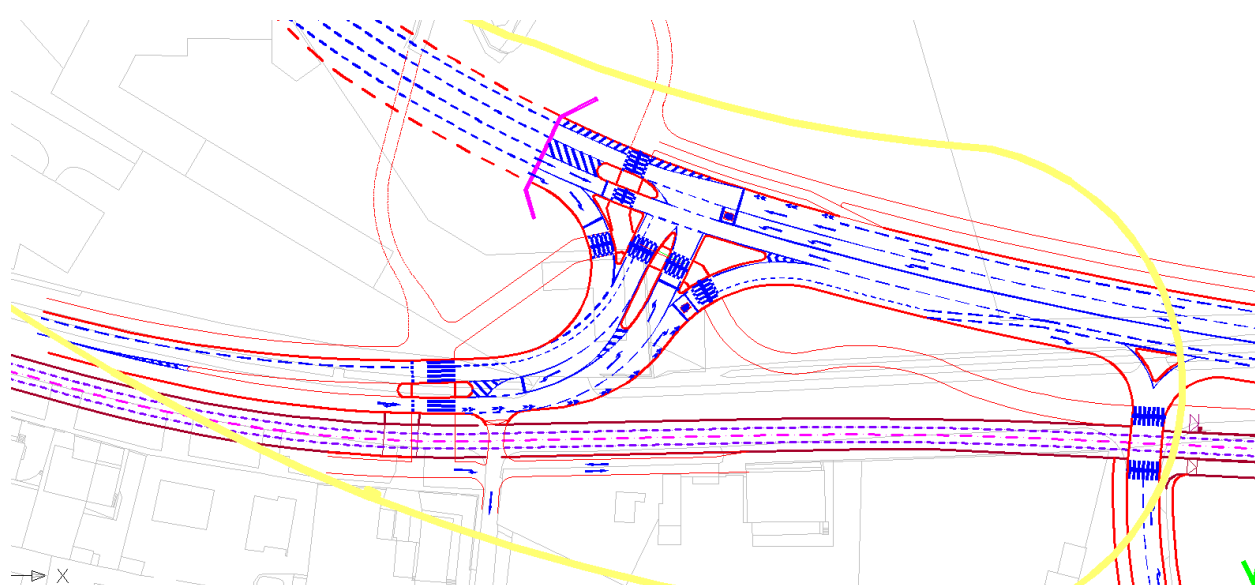
5.2.5. Tato skutečnost byla potvrzena i v průběhu zpracování podkladových modelů pro výhled ÚP (zpracovatel IPR), kdy ze zpracovaného modelu vyplynulo, že v případě takového směrového omezení by vozidla směřující ze Suchdola na Pražský okruh zajížděla do prostorou Nového Sedlece, kde by se následně otáčela a vracela do tunelu. Stejný efekt byl zaznamenán i v opačném směru. Úprava napojení tunelu Rybářka tedy ve výsledku vyvolává zvýšenou zátěž na obslužných komunikacích Nového Sedlece, což představuje jednoznačně negativní doprovodný efekt prodloužení vyústění tunelu Rybářka. Efekt je poměrně významný v řádu vyšších stovek průjezdů v každém směru. Z pohledu plánované zástavby by tedy došlo k nárůstu hluku.

5.2.6. Efekt je přitom způsoben právě chybějící přímou vazbou Suchdol – Rybářka, kterou řada řidičů směřující zejména do východní části Suchdola bude vyhledávat namísto alternativní trasy přes MÚK Suchdol (ta se jeví jako časově delší a navíc by tato vozidla zatěžovala komunikační síť na Suchdole).



Obrázek 34: Schéma závleku dopravy Rybářka – NS při variantě Prodlouženého tunelu Rybářka

5.2.7. S ohledem na výše uvedené výhody a nevýhody jednotlivých variant, bylo doporučeno kompromisní řešení, které umožní zachovat všesměrné uspořádání a zároveň maximalizuje vzdálenost portálu tunelu Rybářka do stávající obytné zástavby. Upravený návrh je znázorněn na následujícím obrázku.



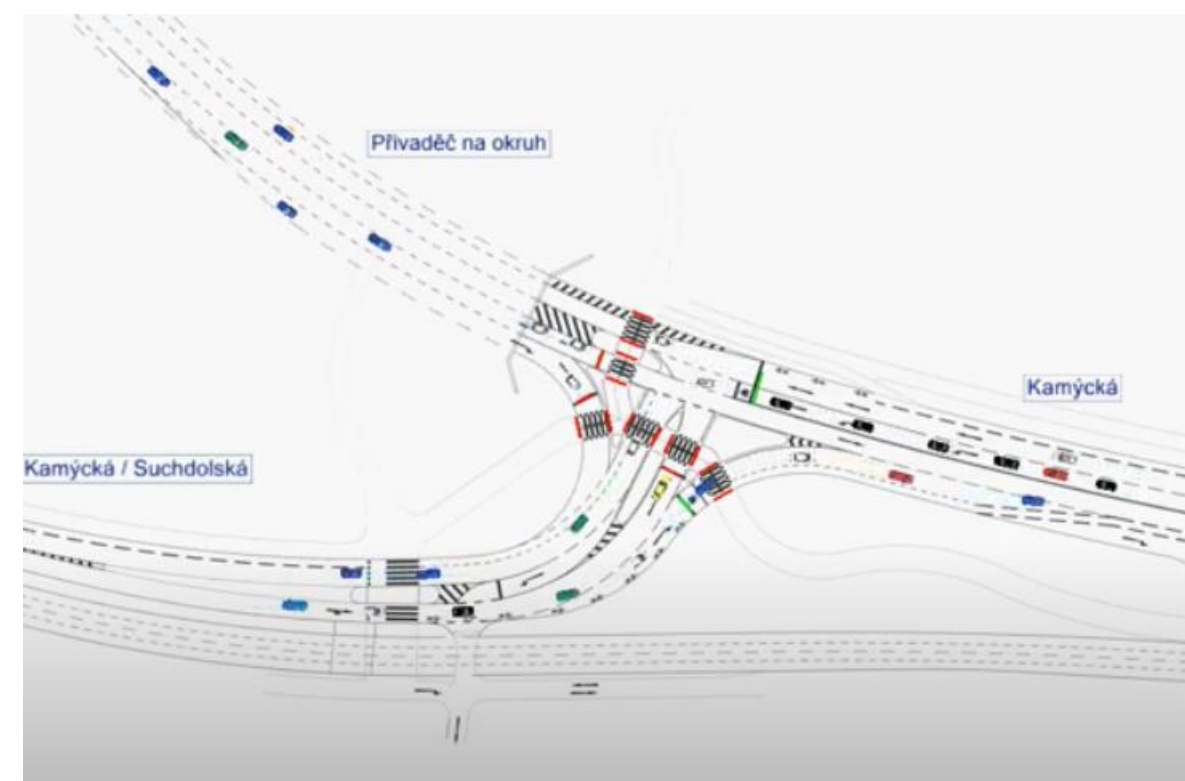
Obrázek 35: Návrh úpravy křižovatky Kamýcká - tunel Rybářka

5.2.8. Řešení spočívá v oddálení trasy tunelu Rybářka severním směrem na okraj koridoru definovaného platným ZUR hl. m. Prahy. Toto uspořádání umožní oddálit jak hlavní trasu přivaděče, tak i vyústění/portál tunelu do co největší vzdálenosti od stávající obytné zástavby. Dále je navržena všesměrná styková křižovatka Kamýcká – tunel Rybářka. Ta bude upravena formou světelné signalizace.

5.2.9. Na trase ul. Kamýcká z centra jsou navrženy 2 řadící pruhy, samostatně pro směr přímo, samostatně pro směr vlevo. Na přivaděči Rybářka jsou také navrženy 2 řadící pruhy (přímo + vpravo). Dva řadící pruhy jsou navrženy i na ul. Kamýcká ve směru ze Suchdola (vlevo + vpravo).

5.2.10. Celá úprava je navržena s ohledem na plánovanou úpravu vedení TT a její dopad na stávající komunikace (např. ulice Ke Kladivům). S ohledem na uspořádání křižovatky a další vazby v území byly navrženy chráněné pěší a cyklistické vazby přes 2 ramena křižovatky a doplnění dalších vazeb optimálně přes portál tunelu.

5.2.11. Navržené řešení bylo opět prověřeno formou mikrosimulace. Řízení křižovatky bylo zvoleno formou plných signálů, v dalších krocích je však možné zvážit i řízení pomocí směrových signálů. Mikrosimulace je v daném případě provedena pro dlouhodobý výhled ÚP s SOKP a je doložena na videu <https://youtu.be/h78G6APWzrE>, dílčí výstup pak i na následujícím obrázku.

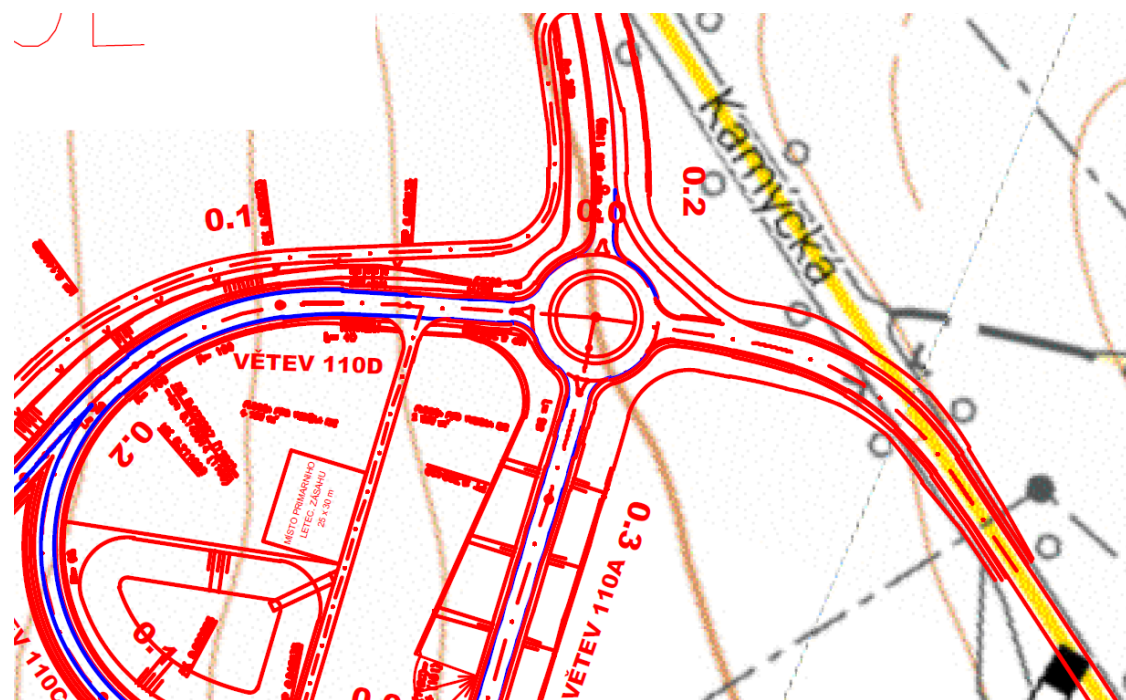


Obrázek 36: Křižovatka Kamýcká - Suchdol - výstup posouzení pomocí mikrosimulace

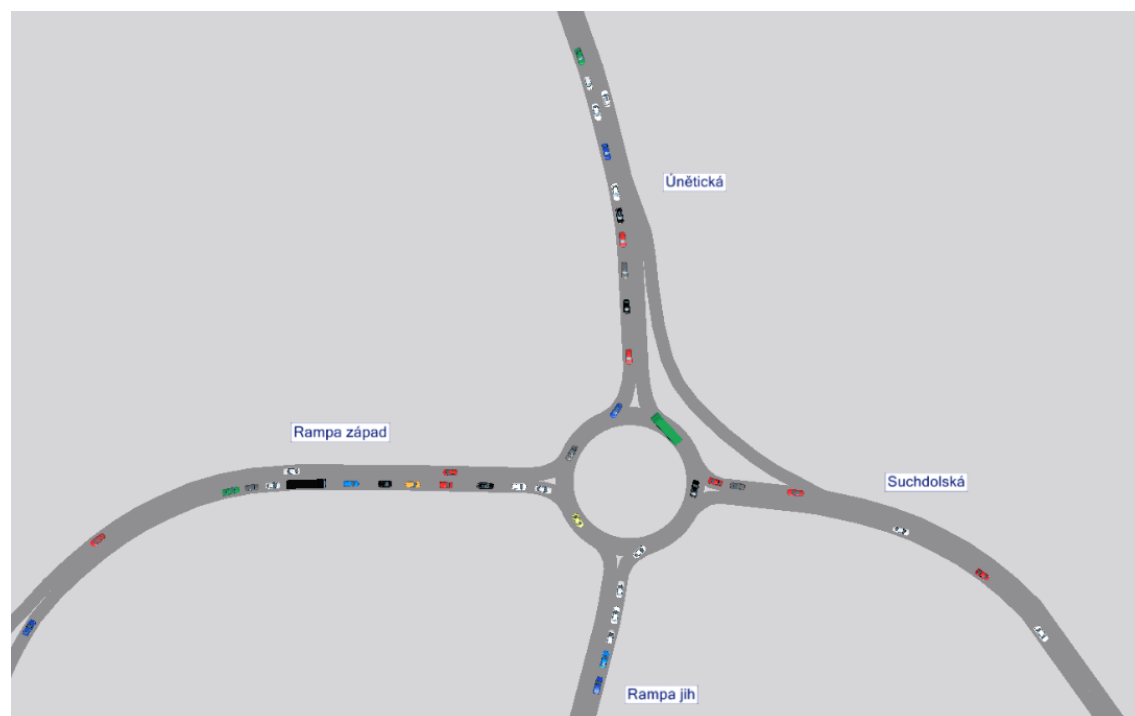
5.2.12. Z výsledků posouzení je zřejmé, že v daném místě se očekává maximálně tvorba krátkých kolon, provoz je bez velkých zdržení a rezervy kapacity jsou vysoké. Křižovatka je tedy schopna přenést očekávané výhledové zátěže po dokončení SOKP i po dostavbě areálu NS.

### 5.3. MÚK Výhledy

5.3.1. Poslední posuzovanou křižovatkou je úrovnňové křížení, které má být realizována jako součást MÚK výhledy v souvislosti s výstavbu SOKP. V rámci studie vedení Pražského okruhu bylo i v daném případě navrženo několik alternativních řešení, přičemž základní varianta předpokládá realizaci okružní křižovatky doplněné o jeden bypass ve směru Suchdol – Horoměřice.



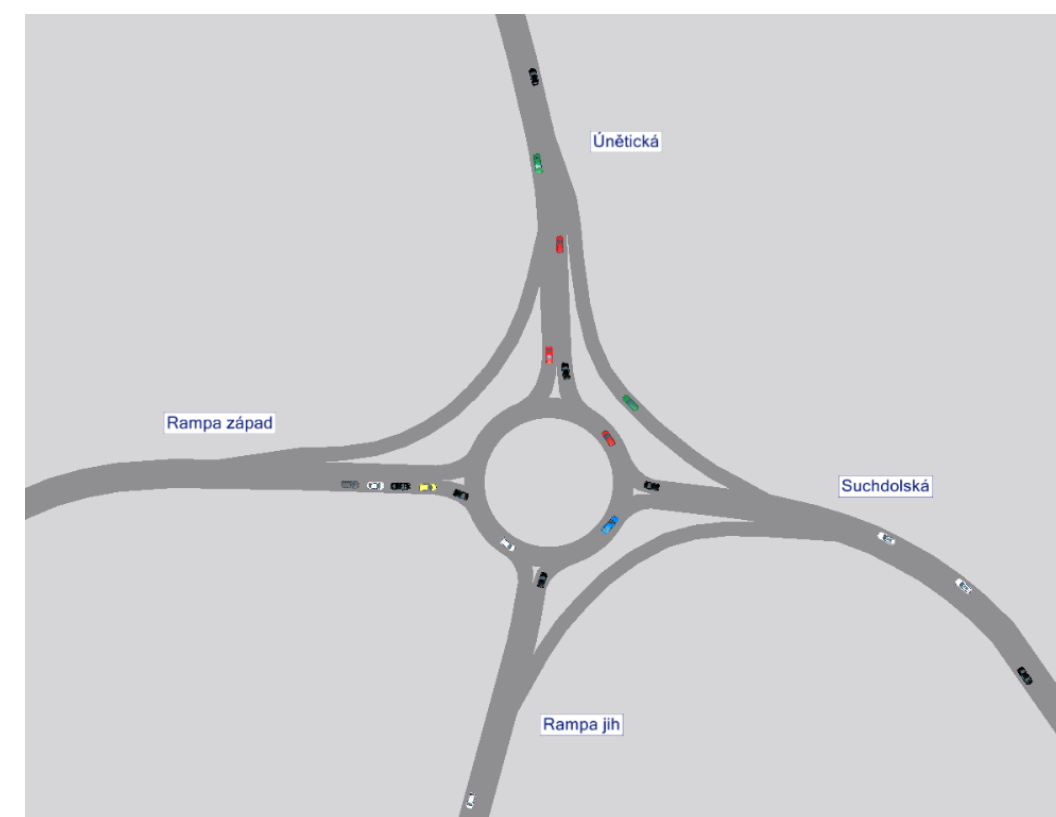
Obrázek 37: Úprava okružní křižovatky Kamýčká - SOKP dle studie ŘSD/Pragoprojekt



Obrázek 38: Výstup kapacitního posouzení okružní křižovatky Kamýčká - SOKP dle studie ŘSD/Pragoprojekt

5.3.2. Toto základní řešení bylo prověřeno opět formou mikrosimulace. Výsledky mikrosimulace sice prokázali dostatečnou kapacitu daného uzlu, avšak současně upozornili na nárazovou tvorbu kratších kolon na všech ramenech křižovatky.

5.3.3. Následně byly prověřovány možnosti optimalizace provozu v dané okružní křižovatce. S ohledem na výsledky simulace lze za nejvhodnější označit doplnění dalších bypassů mezi ramenem SOKP a výjezdem ve směru Suchdol, a dále mezi příjezdem od Horoměřic a napojením SOKP. Při tomto uspořádání dochází k optimálnímu rozložení dopravních proudů v prostoru křižovatky a tvorba kolon je minimalizována. Výsledné uspořádání je naznačeno na následujícím obrázku.



Obrázek 39: Výstup kapacitního posouzení optimalizované okružní křižovatky Kamýčká - SOKP dle studie ŘSD/Pragoprojekt

### 5.4. Souhrn a zhodnocení dopadu z hlediska SOKP

5.4.1. Realizace záměru NS zásadním způsobem neovlivní způsob řešení SOKP v oblasti Suchdola. Ohledem na další zjištěné skutečnosti bylo však doporučeno se v případě řešení SOKP zaměřit zejména na následující skutečnosti:

- Optimalizovat návrh vyústění tunelu Rybářka tak, aby umožnil plnohodnotnou obsluhu Suchdola a nezatěžoval jak stávající tak i výhledové plochy pro bydlení. Toho lze dosáhnout realizací plnohodnotné úrovnňové křižovatky Kamýčká – Rybářka v odsazené podobě.
- Navržené řešení okružní křižovatky na sjezdu MUK Suchdol doplnit o další bypassy, které zvýší kapacitu uzlu, zlepší plynulost dopravy a minimalizují délky kolon.

## 6. SOUHRN A ZÁVĚR

6.1.1. Výše uvedená zpráva byla připravena jako výstup Návrhové části řešení úkolu Dopravní studie k Urbanistické studii Nový Sedlec.

6.1.2. Předložená studie shrnuje poznatky k dané oblasti z hlediska dopravy, řeší návrh uspořádání vlastního území Nového Sedlece, doporučuje řešení problematiky napojení území s ohledem na další připravovanou výstavbu (např. Sedlec Sever), implementaci tramvajové trati Podbaba – Suchdol (Bohnice) a stanovuje podmínky pro další stupně projektové přípravy. Studie je připravena v podrobnosti odpovídající urbanistické studii pro změnu ÚP, podrobně však prověřila technické řešení jednotlivých křižovatek z hlediska průjezdnosti a kapacity. Důraz byl kladen i na požadavky pro zlepšení podmínek pro bezmotorovou dopravu.

6.1.3. S ohledem na zjištěné skutečnosti byly pro realizaci záměru NS, resp. připravovanou změnu územního plánu, doporučeno zohlednit zejména následující dopravní opatření či podmínky:

- **Napojení území Nového Sedlece řešit 4 samostatnými napojeními**, které vhodných způsobem přerozdělí dopravu směřující z/do záměru.
- Při etapizaci výstavby vždy zajistit plnohodnotné napojení dané části území na ul. Kamýckou alespoň jedním sjezdem, jehož základní uspořádání umožní ve výsledku realizovat konečné řešení křižovatky pouze jednoduchými úpravami. S postupující výstavbou doplnit vnitřní komunikační propojení tak, aby bylo možné případně rozdělit areálovou dopravu na více vjezdů/výjezdů v souladu s požadavky urbanistické studie.
- Pro napojení intenzivnější zástavby (nad 25% celkové kapacity napojovaného bloku) je nutné **zajistit finální řešení jednotlivých křižovatek na ul. Kamýckou** (signalizace apod.).
- Za zásadní lze označit zejména **zřízení samostatných levých odbočovacích pruhů ve směru „z centra“ do řešeného území NS tak**, aby nedocházelo k blokování dopravy projíždějící ve směru centrum -> Suchdol, tj. ve směru stoupání.
- Při jakékoliv výstavbě je nutné  **dodržet dostatečné prostorové rezervy pro realizaci tramvajové trati i rozšíření ul. Kamýcká.**
- **Významnější výstavbu v území Nového Sedlece (nad 25% celkové kapacity) realizovat až v návaznosti na dokončení tramvajové trati Praha – Suchdol.**
- Naproti tomu výstavbu přilehlého území Sedlec Sever (Sofil, El-Ti, Stavomontáže) je možné realizovat i v předstihu před realizací TT, jelikož se jedná o areály s významným podílem stávající vyvolané dopravy v území, která bude postupně nahrazována novou výstavbou. Díky tomu je dopad těchto záměrů na vnější síti minimalizován (je možné odečíst dopravu ze stávajících provozů).
- V souvislosti s výstavbou tramvajové trati Podbaba – Suchdol implementovat takové řešení ul. Podbabská, které v celém úseku mezi okružní křižovatkou Roztocká a křižovatkou s ul. Papírenská zajistí **2 průběžné jízdní pruhy ve směru do centra. Do územního plánu**

**implementovat podmínky, které takové řešení umožní i za cenu záboru soukromých pozemků.**

- Preferovat řešení křižovatek na tahu ul. Podbabská formou signalizace (zejména v případě křižovatky Papírenská).
- Umístění TT do osy či mimo osu ul. Podbabská sice nemá zásadní dopad z hlediska kapacity sítě, vedení ve stopě ul. Podbabská se však jeví jako mírně výhodnější z hlediska kapacity SSZ Podbabská – Ve Struhách a dále z hlediska zajištění obsluhy území, přestupních vazeb atd. Z tohoto pohledu lze doporučit spíše tuto variantu 2 k zapracování do změny ÚP.
- Pro území **Nového Sedlece vytvořit předpoklady ke snížení dopravy vyvolané územím**, zejména formou zajištění nezbytné vybavenosti v místě výstavby a aplikace dalších principů tzv. města krátkých vzdáleností.
- V souvislosti s výstavbou TT zvážit možnost omezení počtu parkovacích stání v lokalitě, která svým charakterem odpovídá spíše zóně 06, než zóně 08 dle platných PSP. Omezení počtu stání může být jedním z regulačních nástrojů pro omezení celkové dopravy vyvolané územím NS.
- Optimalizovat návrh vyústění tunelu Rybářka tak, aby umožnil plnohodnotnou obsluhu Suchdola a nezatěžoval jak stávající tak i výhledové plochy pro bydlení. Toho lze dosáhnout realizací plnohodnotné úrovně křižovatky Kamýcká – Rybářka v odsazené podobě.
- Navržené řešení okružní křižovatky na sjezdu MUK Suchdol doplnit o další bypassy, které zvýší kapacitu uzlu, zlepší plynulost dopravy a minimalizují délky kolon.

6.1.4. Obecně je zřejmé, že při vhodném řešení naplně výstavby v lokalitě Nového Sedlece je možné výstavbu v území realizovat při dodržení výše uvedených doporučení. Za zcela zásadní je přitom možné považovat **výstavbu tramvajové trati Podbaba – Suchdol**, která významně zlepší dostupnost území pomocí kapacitní koleje dopravy, a tím i sníží úroveň vyvolané IAD z území. Současně ale umožní i uvolnit kapacitu sítě pro individuální dopravu nejenom pro novou zástavbu, ale i pro stávající uživatele. Urychlená výstavba TT tedy představuje zásadní předpoklad pro realizaci výstavby v území NS.

6.1.5. Po realizaci TT je možné zajistit **zvýšení kapacity v kritickém úseku Roztocká – Papírenská**, tedy až do místa prvního možného rozdělení dopravního proudu ve směru do centra. Řešení této problematiky je možné označit za klíčové z hlediska celého širšího území.

6.1.6. Z hlediska širších vazeb je znovu nutné upozornit, že trasa ulic Kamýcká / Roztocká / Podbabská představují jednu z mála možných tras příjezdu do Prahy z okolních obcí v severozápadním sektoru okolo Prahy (např. Horoměřice, Statenice, Roztoky atd.). Pro vozidla přijíždějících z daného směru neexistuje adekvátní nabídka jiné alternativní trasy a současně chybí i možnosti odstavení vozidel na kapacitních parkovištích typu P+R v blízkosti kapacitní koleje dopravy. Vozidla tedy nejsou na příjezdu do Prahy zachytávána a tuto problematiku je nutno dále urychleně řešit právě společně s připravovanou výstavbou tramvajové trati (návrh parkoviště P+R u konečné stanice na Výhledech).



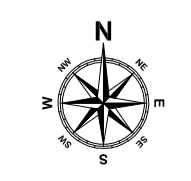
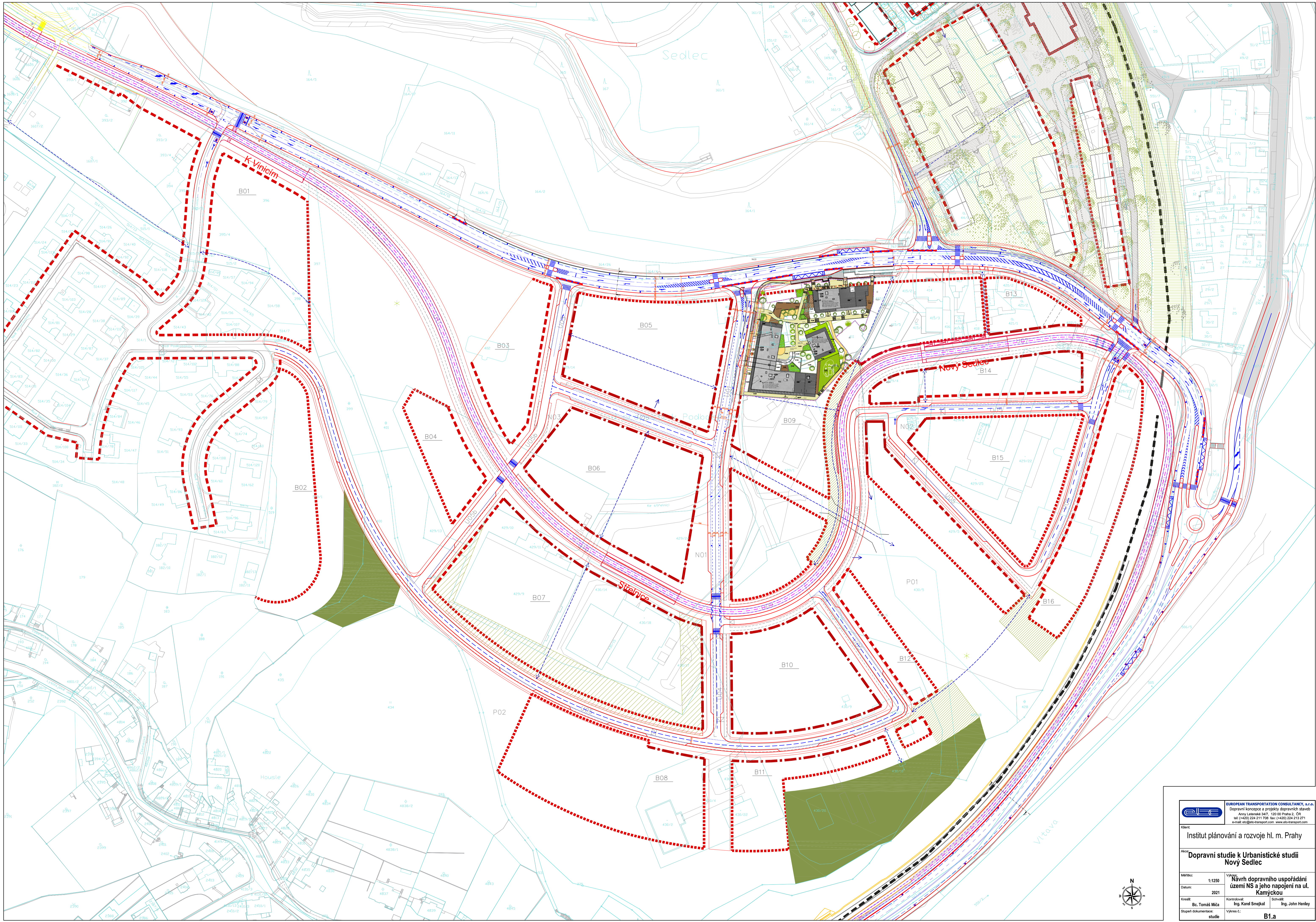
6.1.7. Zajištění alternativní trasy do území hl. m. Prahy pak bude výhledově řešeno zejména realizací Pražského okruhu D0 v úsecích 518 a 519. Tato stavba zajistí i chybějící propojení obou břehů Vltavy a pomůže rozmělnit dopravní toky na síti.

6.1.8. Komplex výše uvedených opatření spočívající zejména ve **zlepšení dostupnosti centra Prahy pomocí MHD a doplnění komunikační sítě** se jeví jako nezbytná podmínka pro další významnější rozvoj jak oblasti Suchdola a Sedlece, tak i celého severozápadního sektoru Prahy. Nelze přitom současně očekávat, že dojde k zásadnímu zlepšení propustnosti navazující sítě uvnitř území Prahy, představované např. úseky ul. Jugoslávských partyzánů, oblastí Vítězného náměstí, či ul. Korunovačnické. Využití této komunikační sítě je již v současné době saturováno a další zvyšování zatížení IAD se nejeví jako vhodné. Je tedy nutné dbát zejména na varianty řešení, které pro rozrůstající zástavbu v celé široké oblasti povedou ke zlepšení dostupnosti formami dlouhodobě udržitelných typů dopravy.

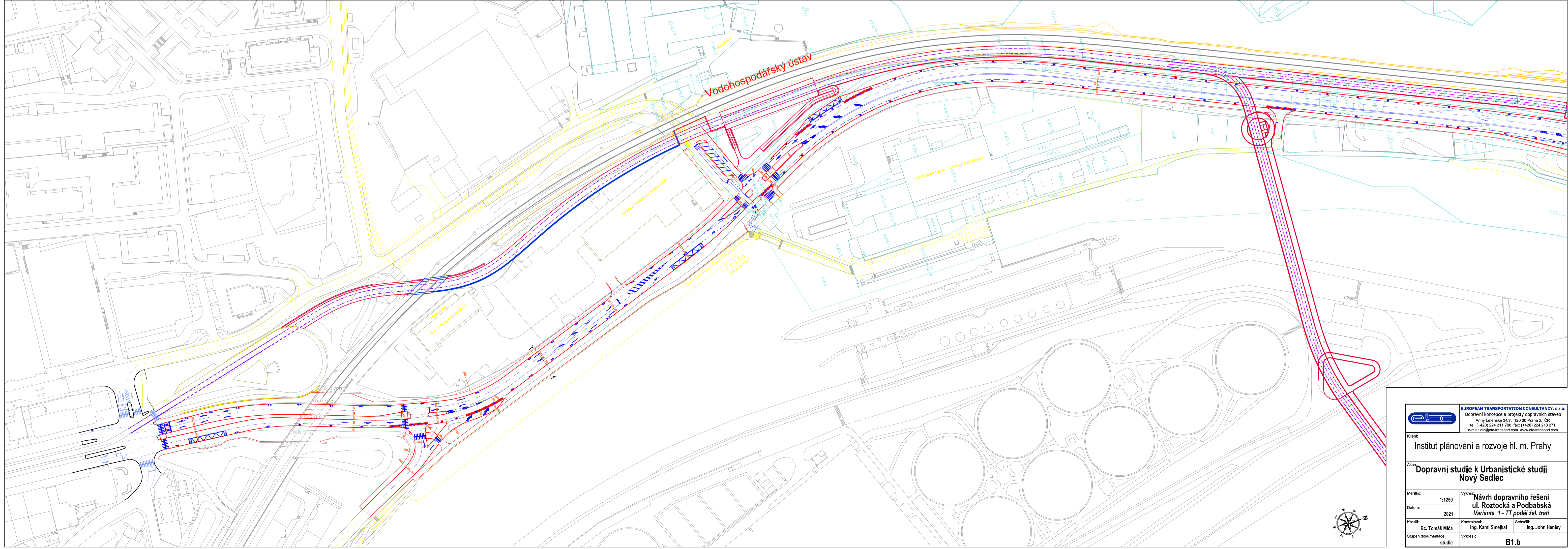
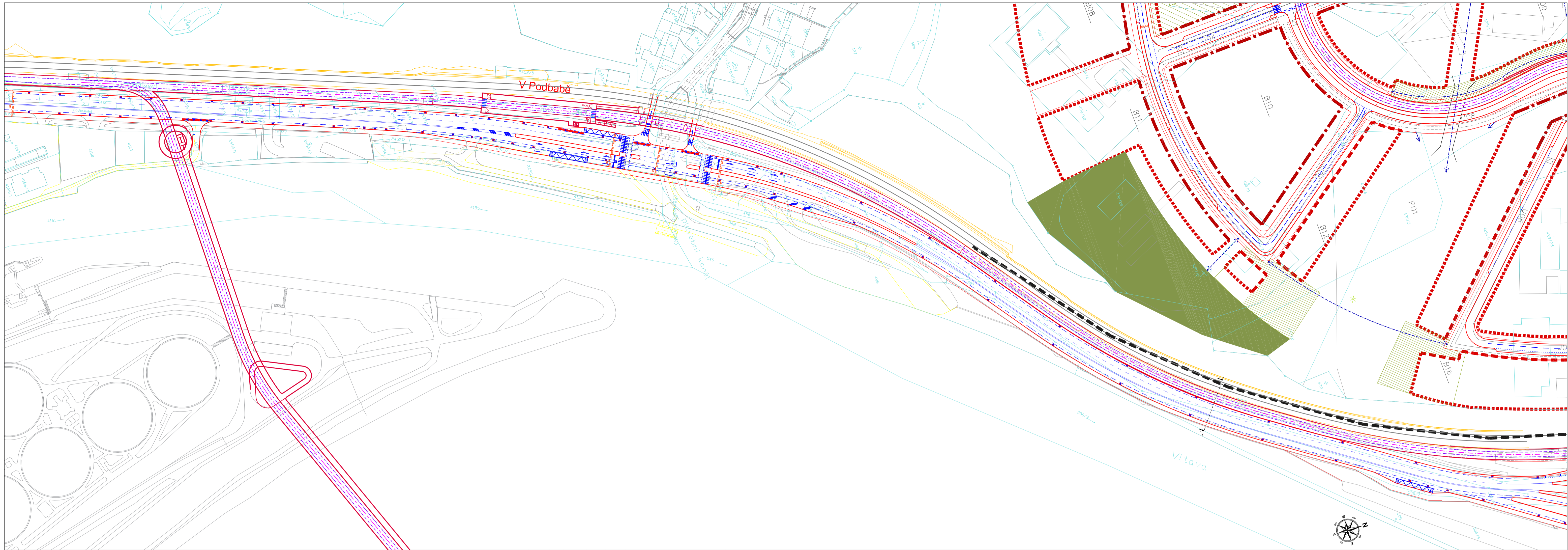
Ing. Jiří Souček

Ing. John. P. Henley

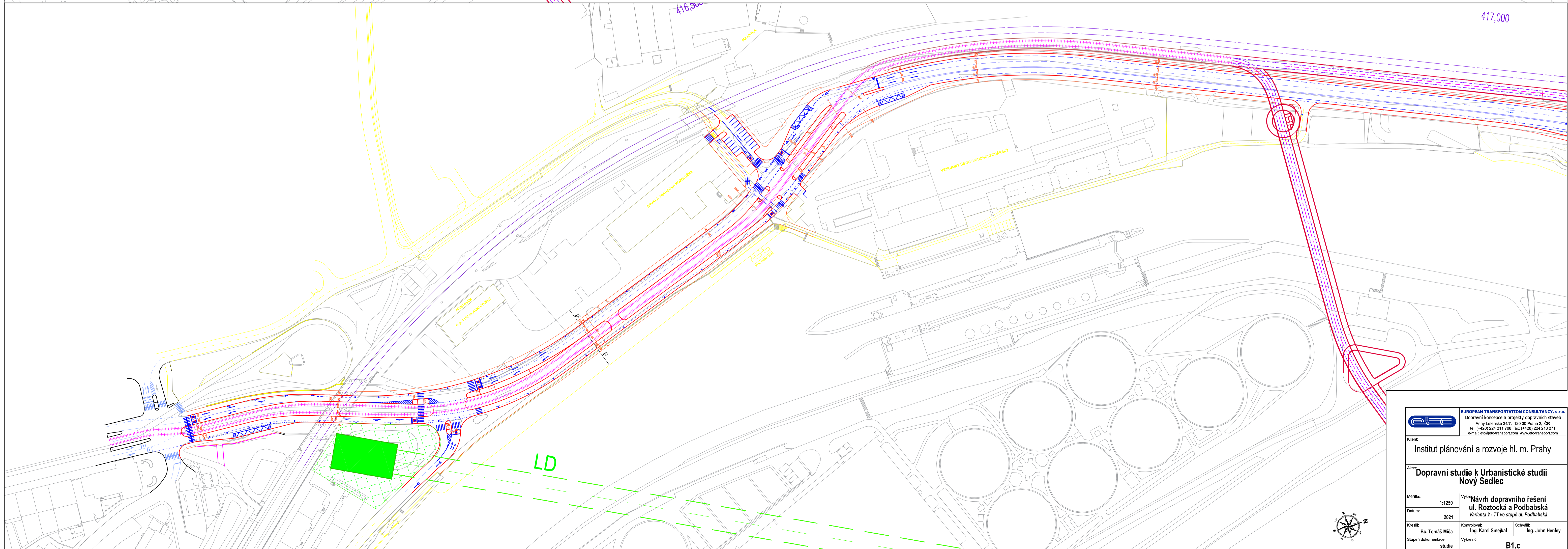
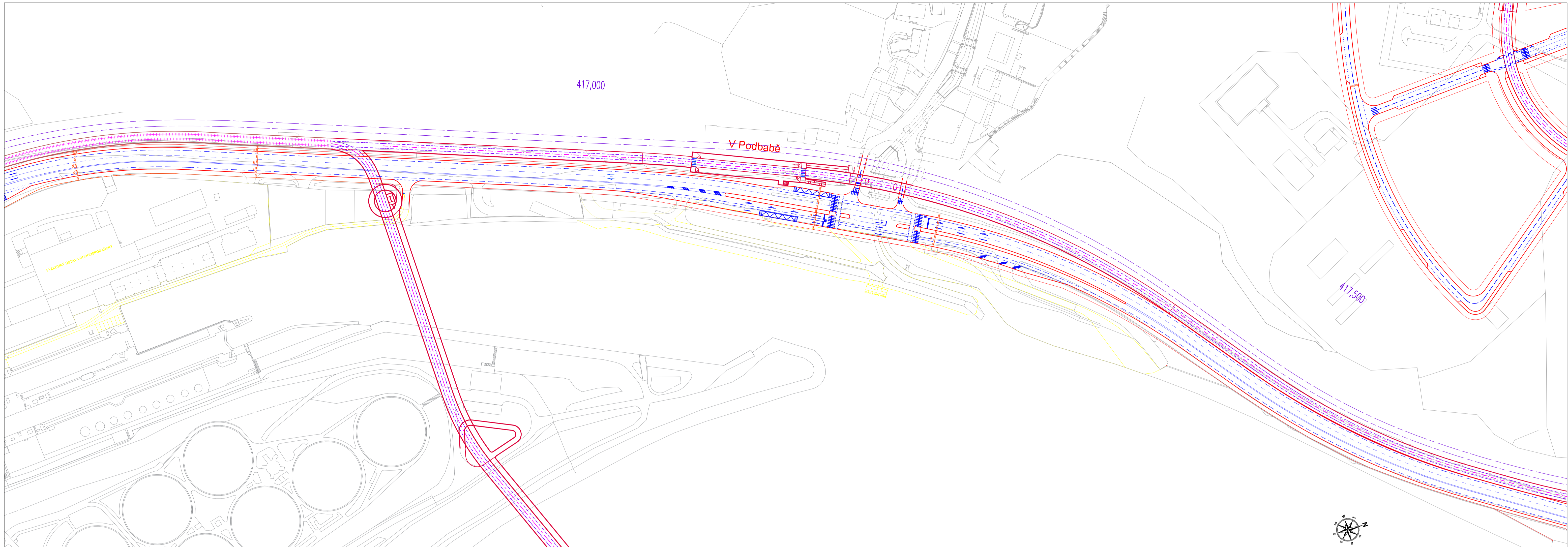
**PŘÍLOHY**



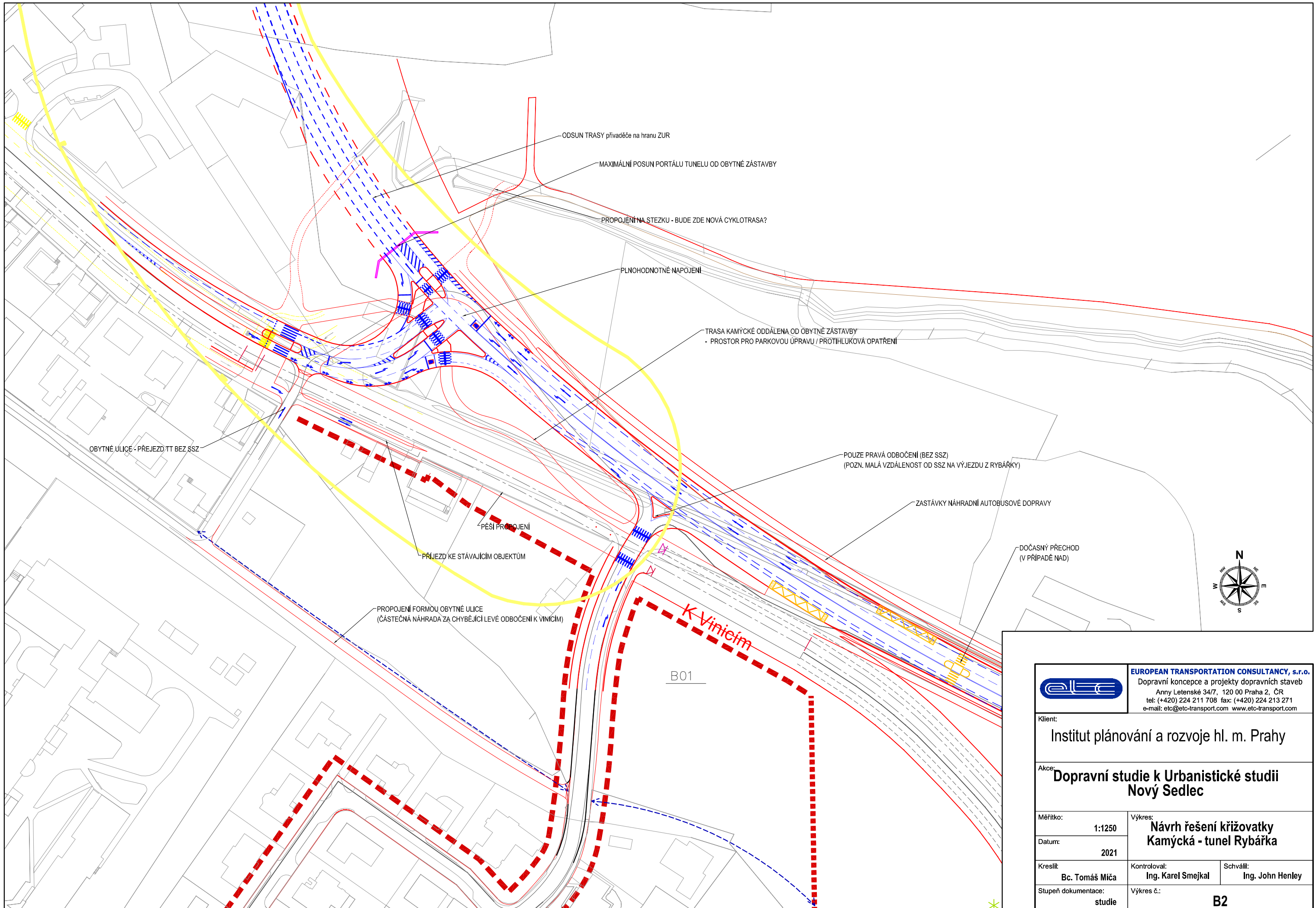
 <b>EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.</b> Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb Arna Lavrenská 34/7, 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 700 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: etc@eto-transport.com www.eto-transport.com	
Klient: <b>Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy</b>	
Akce: <b>Dopravní studie k Urbanistické studii Nový Sedlec</b>	
Měřítko: 1:1250	Výkres: <b>Návrh dopravního uspořádání území NS a jeho napojení na ul. Kamyckou</b>
Datum: 2021	Konrobovatel: <b>Ing. Karel Smejkal</b>
Kreslil: <b>Bc. Tomáš Měča</b>	Ingvalil: <b>Ing. John Henley</b>
Stupeň dokumentace: studie	Výkres č.: <b>B1.a</b>



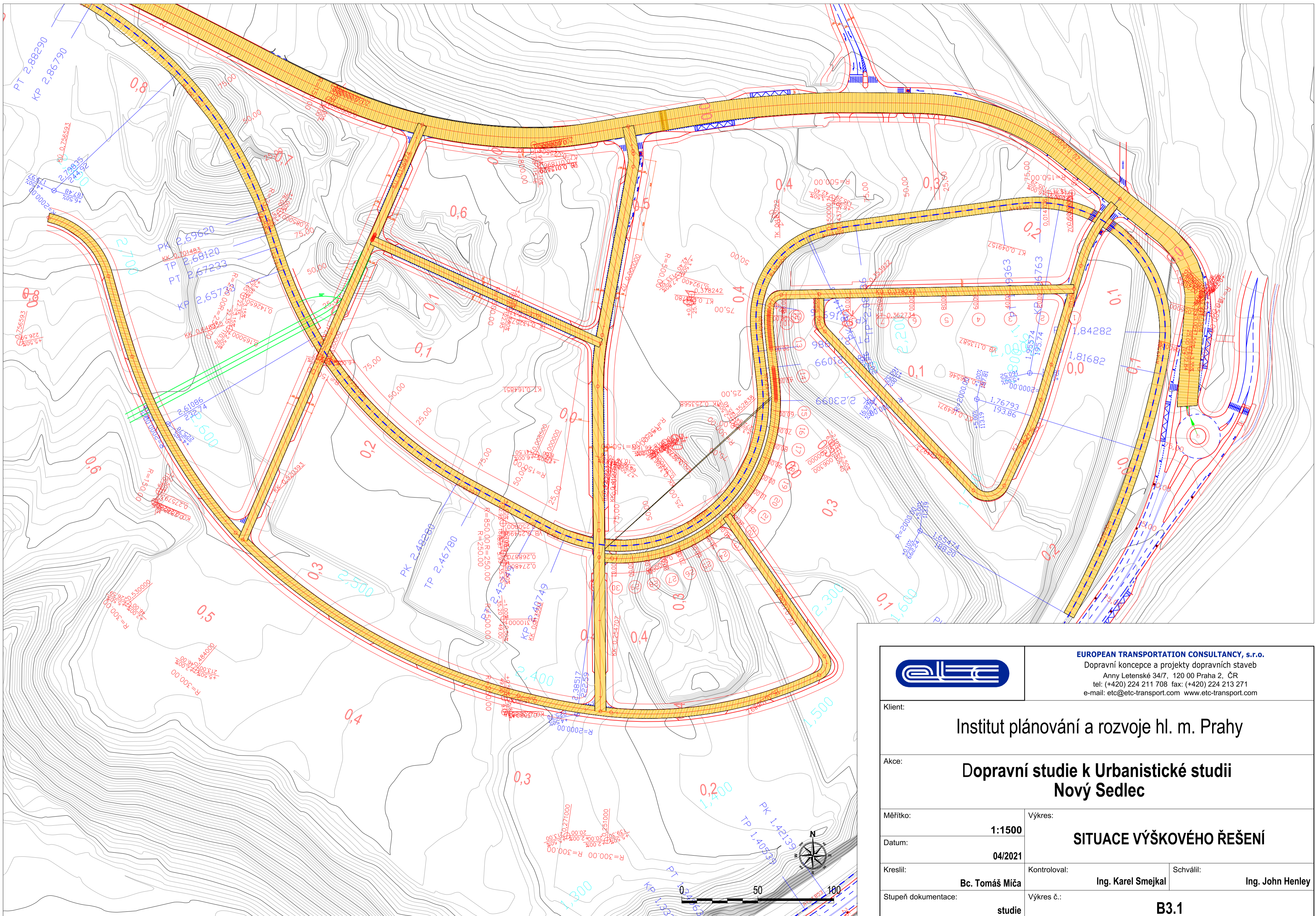
 <b>EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.</b> Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb Arna Janáčkova 34/7, 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 700 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: etc@eto-transport.com www.eto-transport.com	
Klient: <b>Institút plánování a rozvoje hl. m. Prahy</b>	
Akce: <b>Dopravní studie k Urbanistické studii Nový Sedlec</b>	
Měřítko: 1:1250	Výkres: <b>Návrh dopravního řešení ul. Roztocká a Podbabská</b>
Datum: 2021	Varianta 1 - TT podél žel. trati
Kreslil: <b>Bc. Tomáš Míča</b>	Kontroloval: <b>Ing. Karel Šmejkal</b>
Stupeň dokumentace: <b>studie</b>	Schválil: <b>Ing. John Henley</b>
	Výkres č.: <b>B1.b</b>




 <b>EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.</b> Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb Alena Lánkové 34/7, 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 700 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: etc@eto-transport.com www.eto-transport.com	
Klient:	
Institút plánování a rozvoje hl. m. Prahy	
Akce:	
Dopravní studie k Urbanistické studii Nový Sedlec	
Měřítko:	Výkres:
1:1250	Návrh dopravního řešení
Datum:	2021
Kreslil:	Kontroloval:
Bc. Tomáš Měča	Ing. Karel Smejkal
Shválil:	Ing. John Henley
Stupeň dokumentace:	Výkres č.:
studie	<b>B1.c</b>

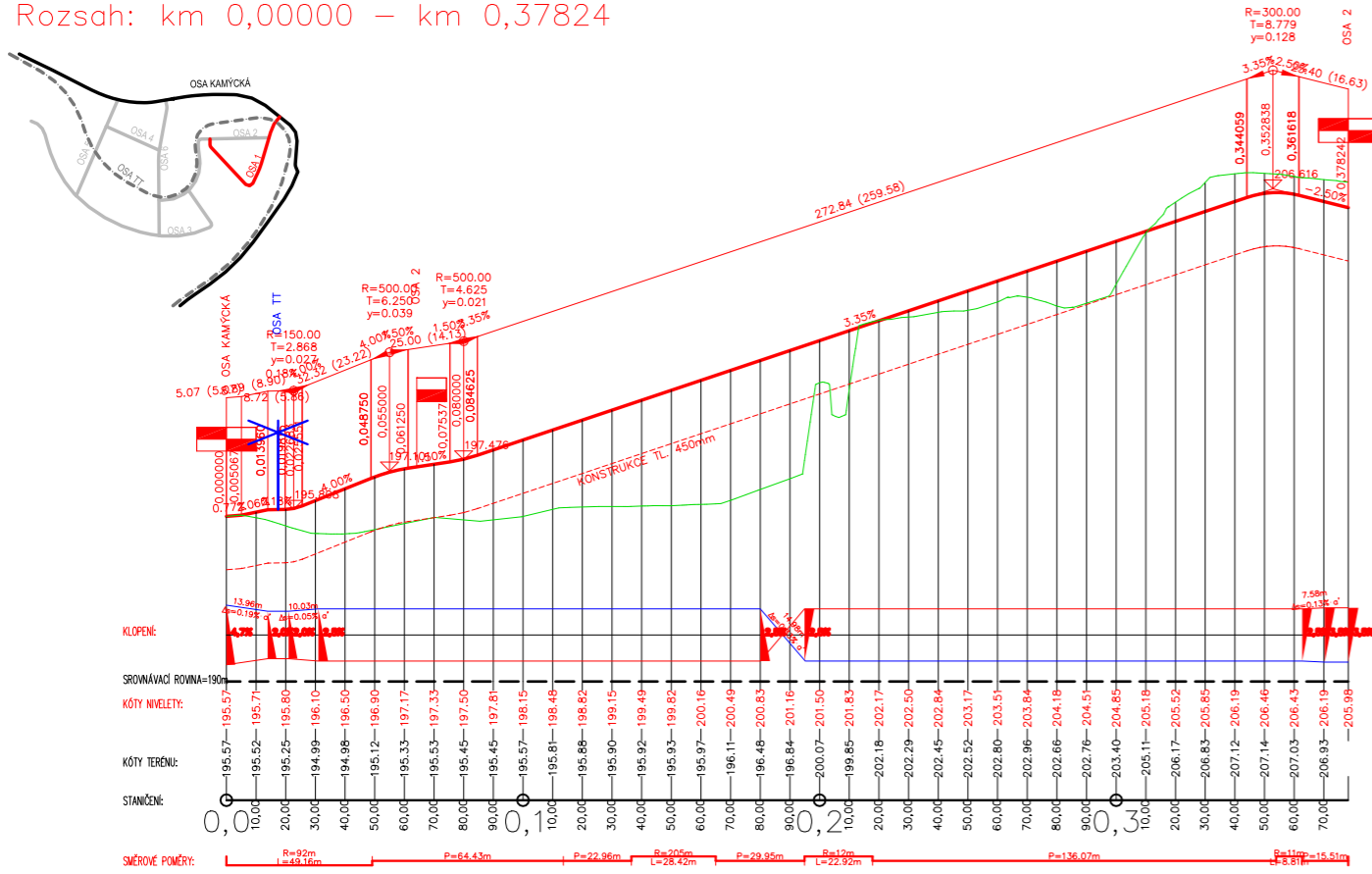


		<b>EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.</b> Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com	
Klient: <b>Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy</b>			
Akce: <b>Dopravní studie k Urbanistické studii          Nový Sedlec</b>			
Měřítko:	1:1250	Výkres: <b>Návrh řešení křižovatky          Kamýčká - tunel Rybářka</b>	
Datum:	2021		
Kreslil:	Bc. Tomáš Miča	Kontroloval:	Ing. Karel Smejkal
		Schválil:	Ing. John Henley
Stupeň dokumentace:	studie	Výkres č.:	<b>B2</b>

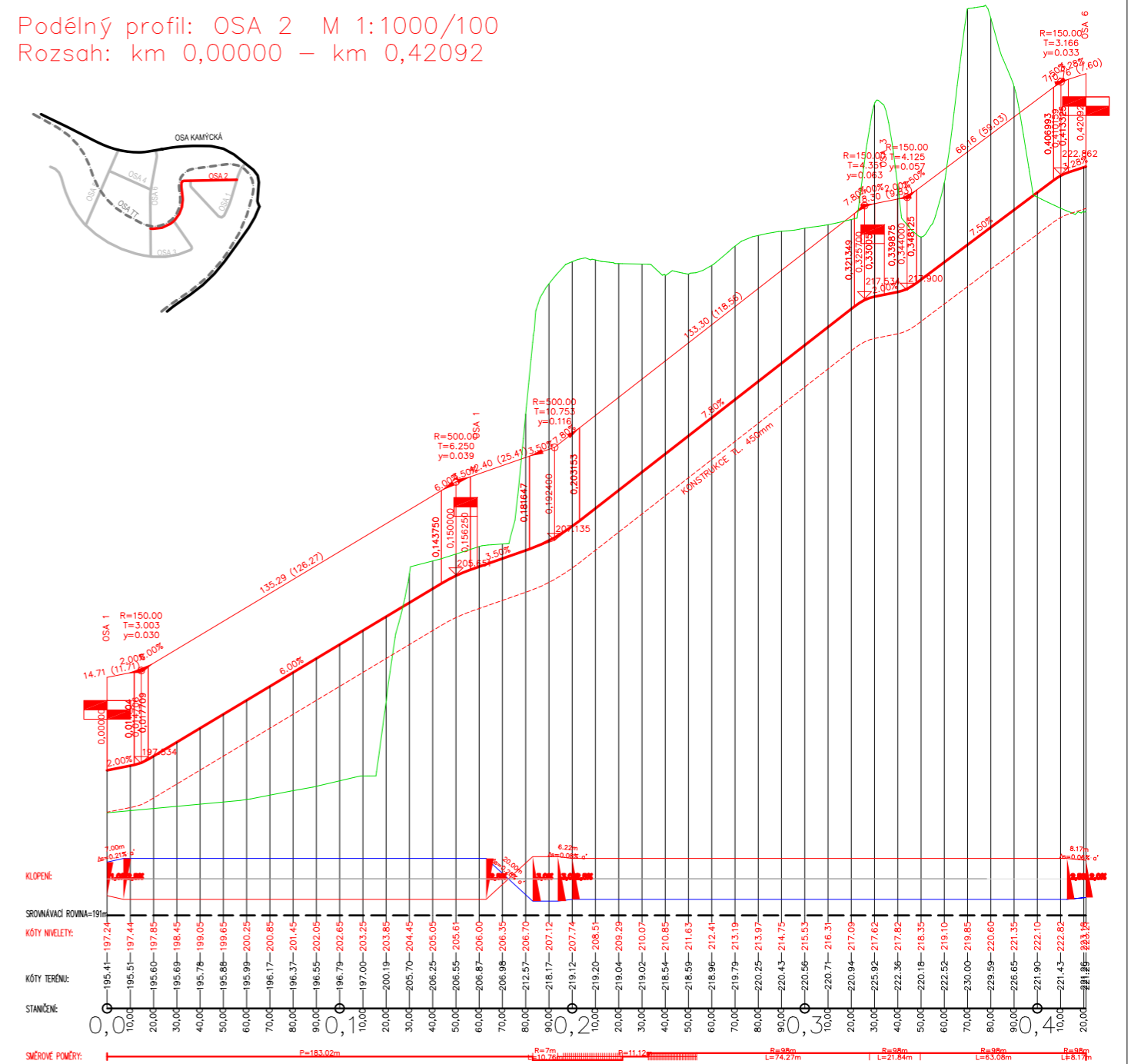


		<b>EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.</b> Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com	
Klient:		<b>Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy</b>	
Akce:		<b>Dopravní studie k Urbanistické studii Nový Sedlec</b>	
Měřítko:	<b>1:1500</b>	Výkres:	<b>SITUACE VÝŠKOVÉHO ŘEŠENÍ</b>
Datum:	<b>04/2021</b>	Kontroloval:	<b>Ing. Karel Smejkal</b>
Kreslil:	<b>Bc. Tomáš Miča</b>	Schválil:	<b>Ing. John Henley</b>
Stupeň dokumentace:	<b>studie</b>	Výkres č.:	<b>B3.1</b>

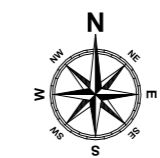
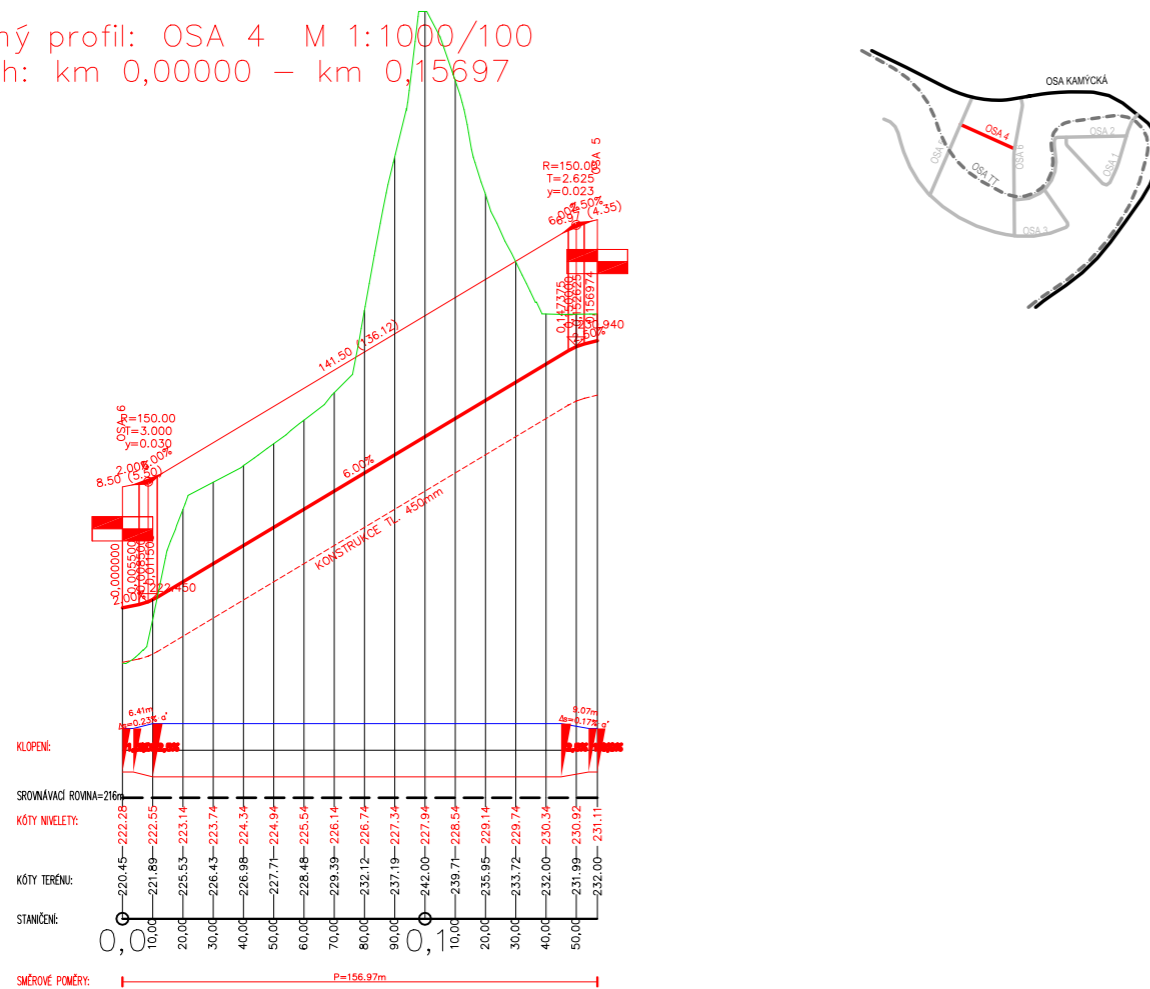
Podélný profil: OSA 1 M 1:1000/100  
Rozsah: km 0,00000 – km 0,37824



Podélný profil: OSA 2 M 1:1000/100  
Rozsah: km 0,00000 – km 0,42092



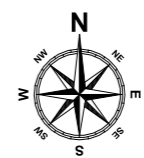
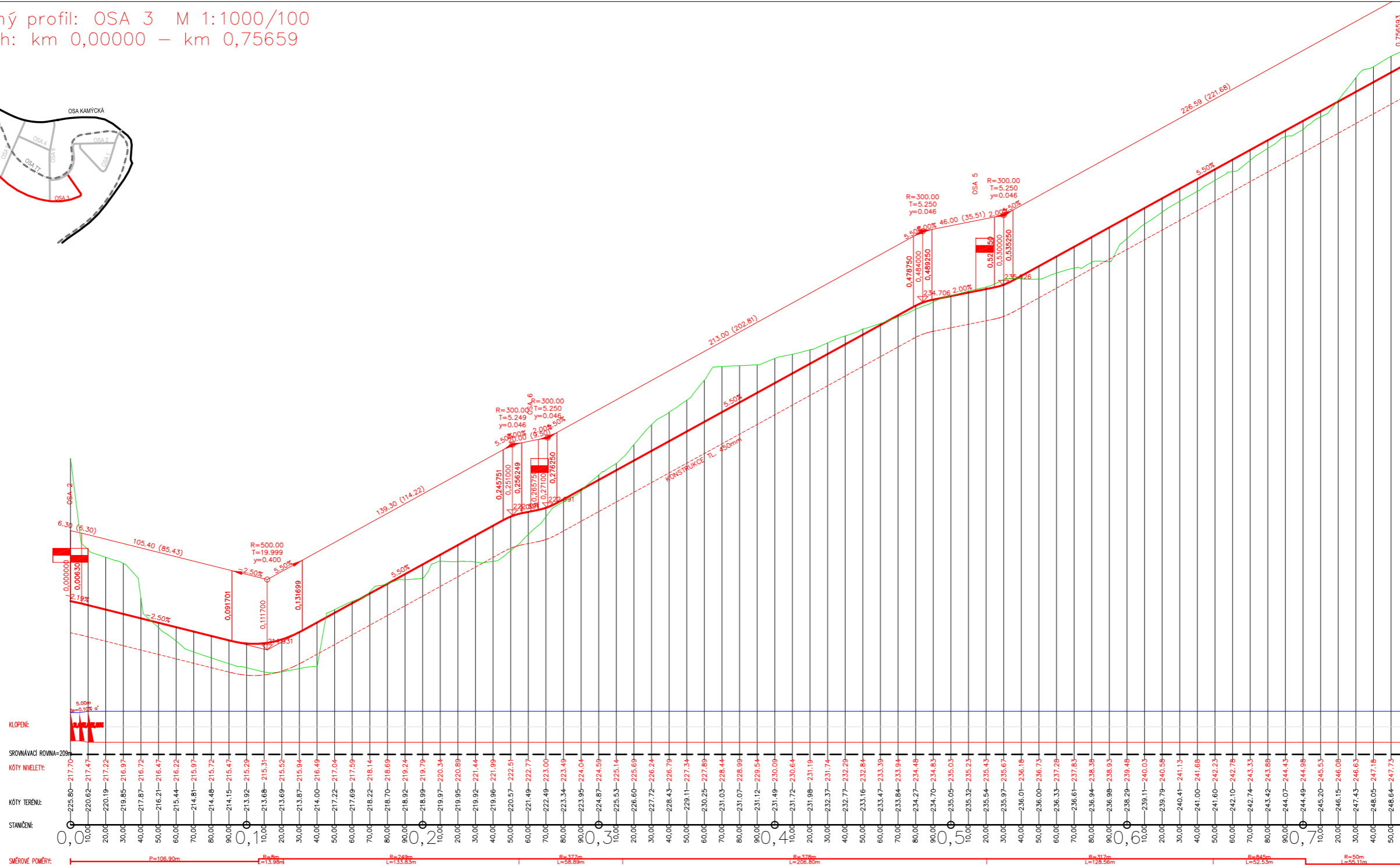
Podélný profil: OSA 4 M 1:1000/100  
Rozsah: km 0,00000 – km 0,15697



EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o. Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com	
Klient:	
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy	
Akce:	
Dopravní studie k Urbanistické studii Nový Sedlec	
Měřitko:	Výkres:
Datum:	NTS 04/2021
Kreslil:	Kontroloval:
Bc. Tomáš Miča	Ing. Karel Smejkal
Stupeň dokumentace:	Schválil:
studie	Ing. John Henley
Výkres č.:	
B3.2	



Podélný profil: OSA 3 M 1:1000/100  
Rozsah: km 0,00000 – km 0,75659



**EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.**  
Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb  
Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR  
tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271  
e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com

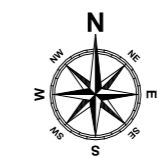
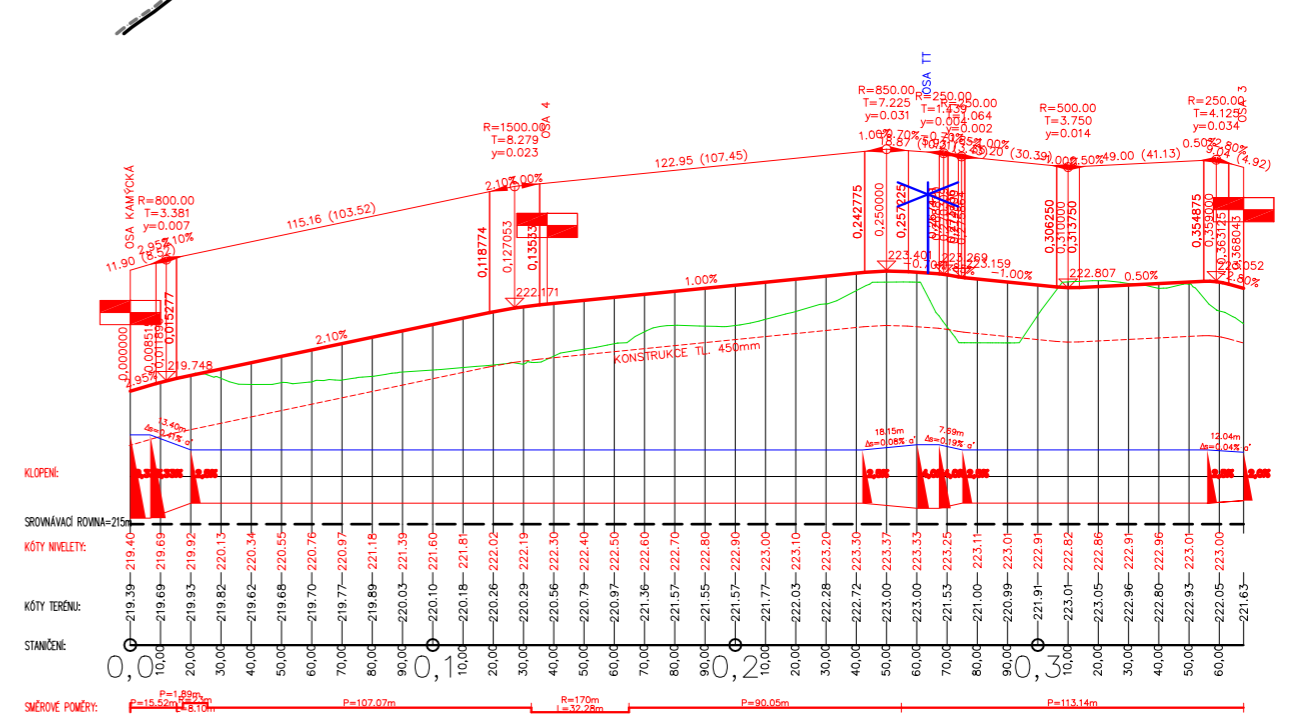
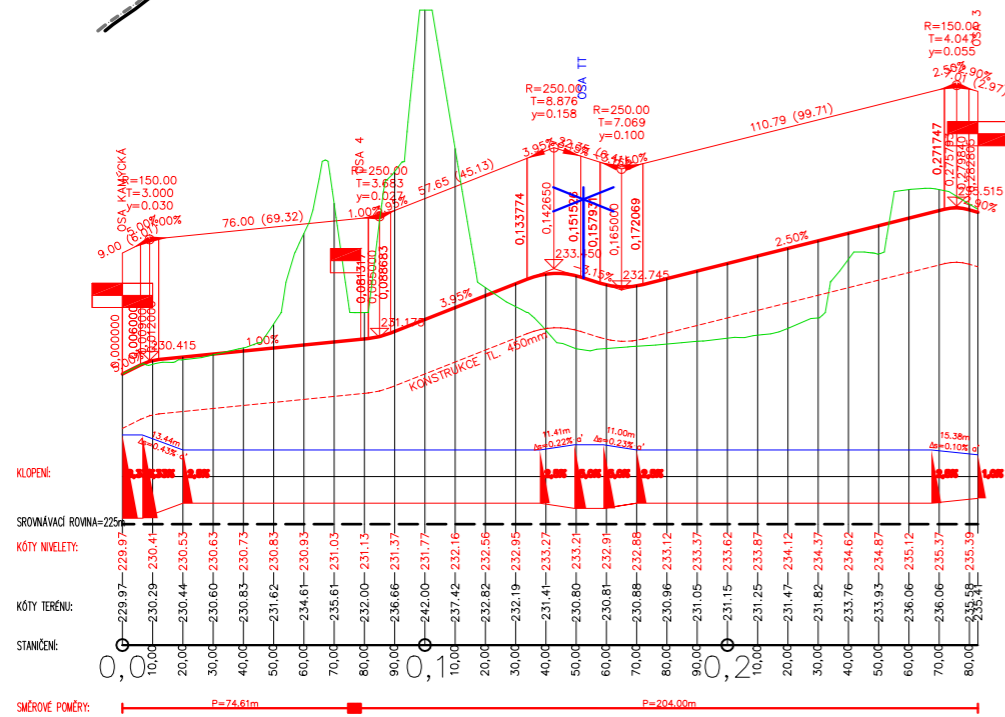
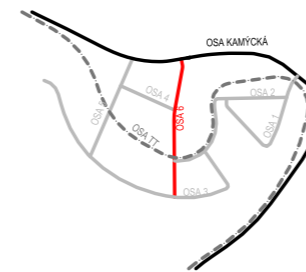
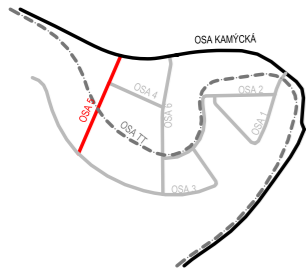
Klient:  
**Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy**

Akce:  
**Dopravní studie k Urbanistické studii  
Nový Sedlec**

Měřitko:	Výkres:
Datum:	<b>NTS</b>
Kreslil:	<b>PODÉLNÉ PROFILY 2</b>
Stupeň dokumentace:	Kontroloval: <b>Ing. Karel Smejkal</b> Schválil: <b>Ing. John Henley</b>
	Výkres č.: <b>B3.3</b>

Podélný profil: OSA 5 M 1:1000/100  
Rozsah: km 0,00000 – km 0,28281

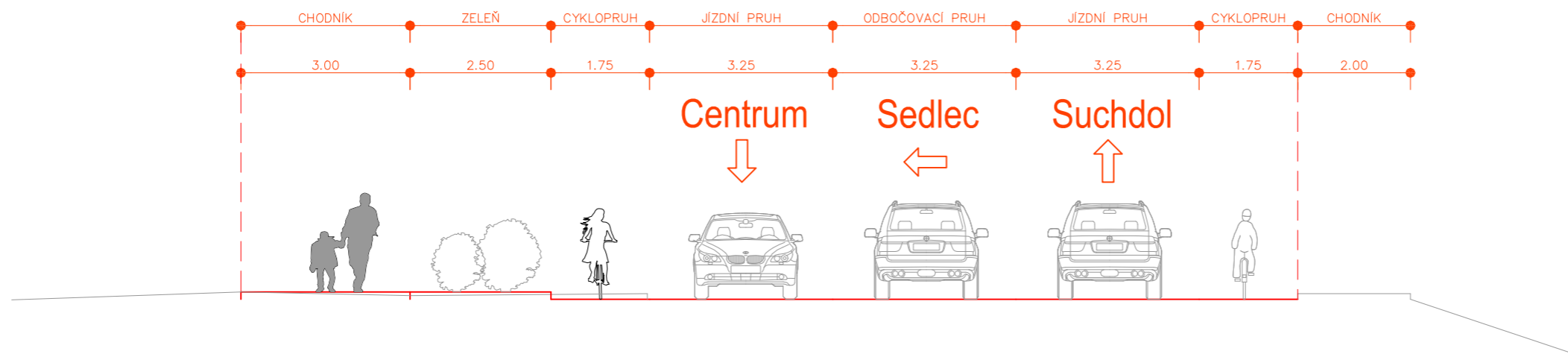
Podélný profil: OSA 6 M 1:1000/100  
Rozsah: km 0,00000 – km 0,36804



		<b>EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.</b> Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com	
Klient:			
<b>Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy</b>			
Akce:			
<b>Dopravní studie k Urbanistické studii Nový Sedlec</b>			
Měřítko:	NTS	Výkres:	
Datum:	04/2021	<b>PODÉLNÉ PROFILY 3</b>	
Kreslil:	Bc. Tomáš Miča	Kontroloval:	Ing. Karel Smejkal
		Schválil:	Ing. John Henley
Stupeň dokumentace:	studie	Výkres č.:	<b>B3.4</b>

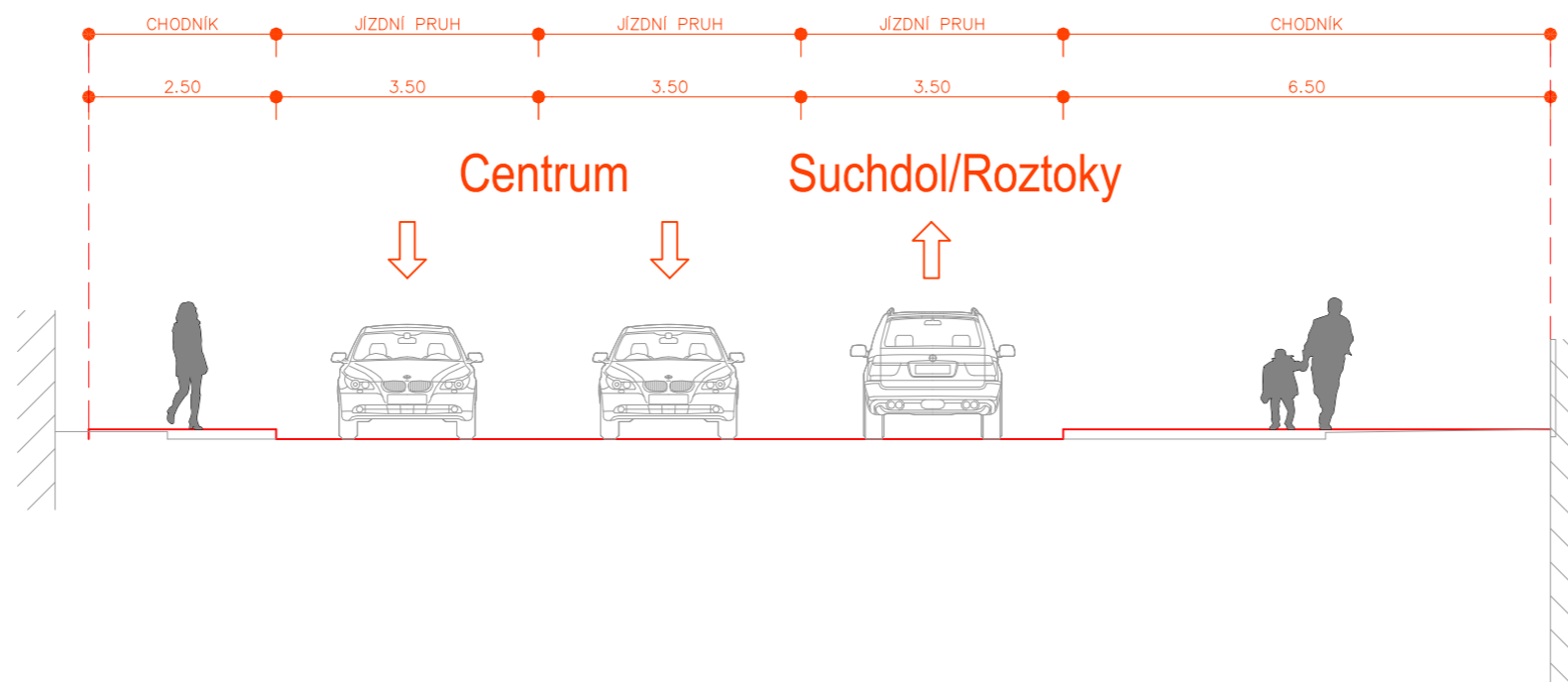
## SCHEMATICKÝ PŘÍČNÝ ŘEZ " A-A' "

### ulice Kamýcká



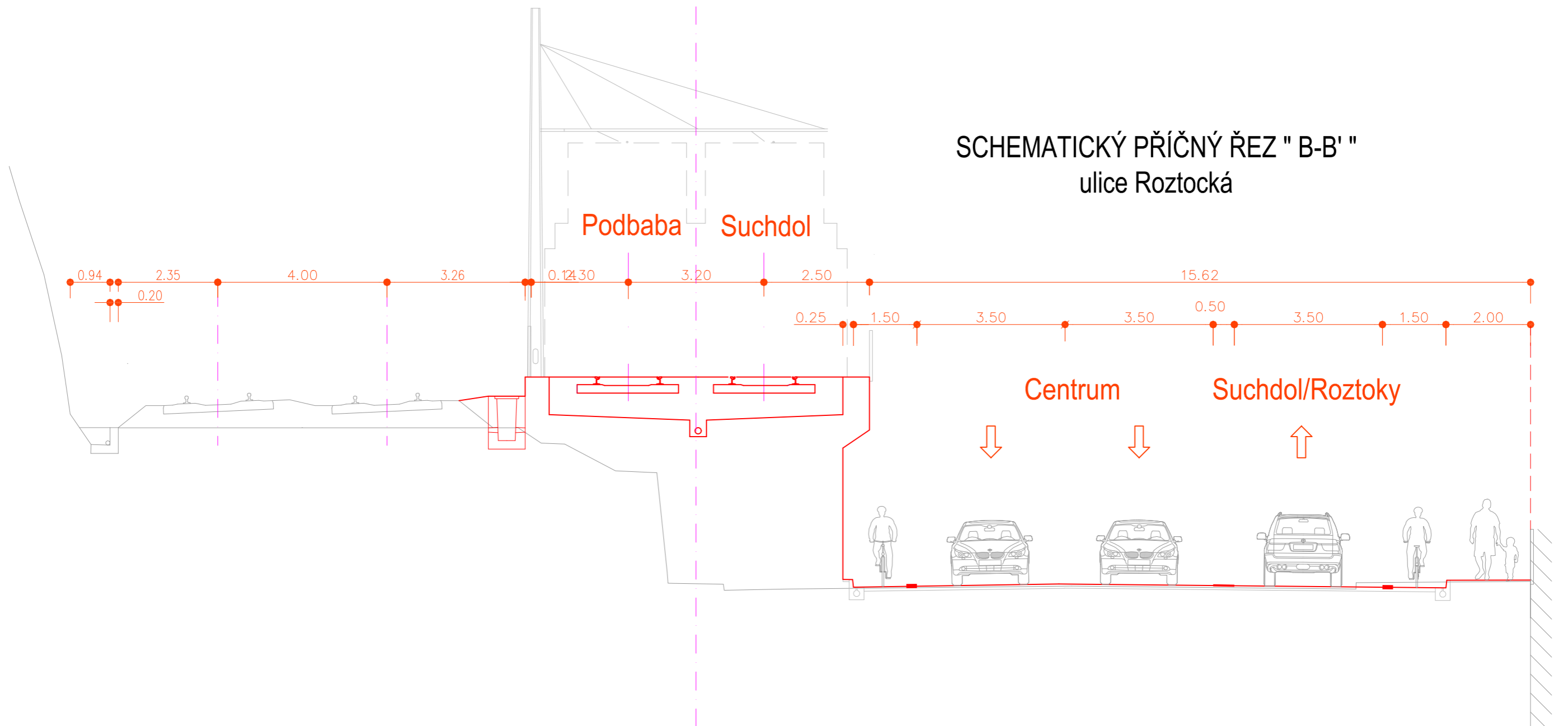
## SCHEMATICKÝ PŘÍČNÝ ŘEZ " C-C' "

### ulice Podbabská (v úseku Papírenská – Pod Paťankou)



		<b>EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.</b> Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com	
Klient:		<b>IPR PRAHA</b>	
Akce:		<b>DOPRAVNÍ STUDIE K URBANISTICKÉ STUDII NOVÝ SEDLEC</b>	
Měřítko:	1:100	Výkres: <b>SCHEMATICKÉ PŘÍČNÉ ŘEZY A, C</b>	
Datum:	30.6.2021		
Kreslil:	ING. PETR NĚMEČEK	Kontroloval:	ING. JIŘÍ SOUČEK
		Schválil:	ING. JOHN HENLEY
Stupeň dokumentace:	KONCEPT	Výkres č.:	<b>B4.1</b>

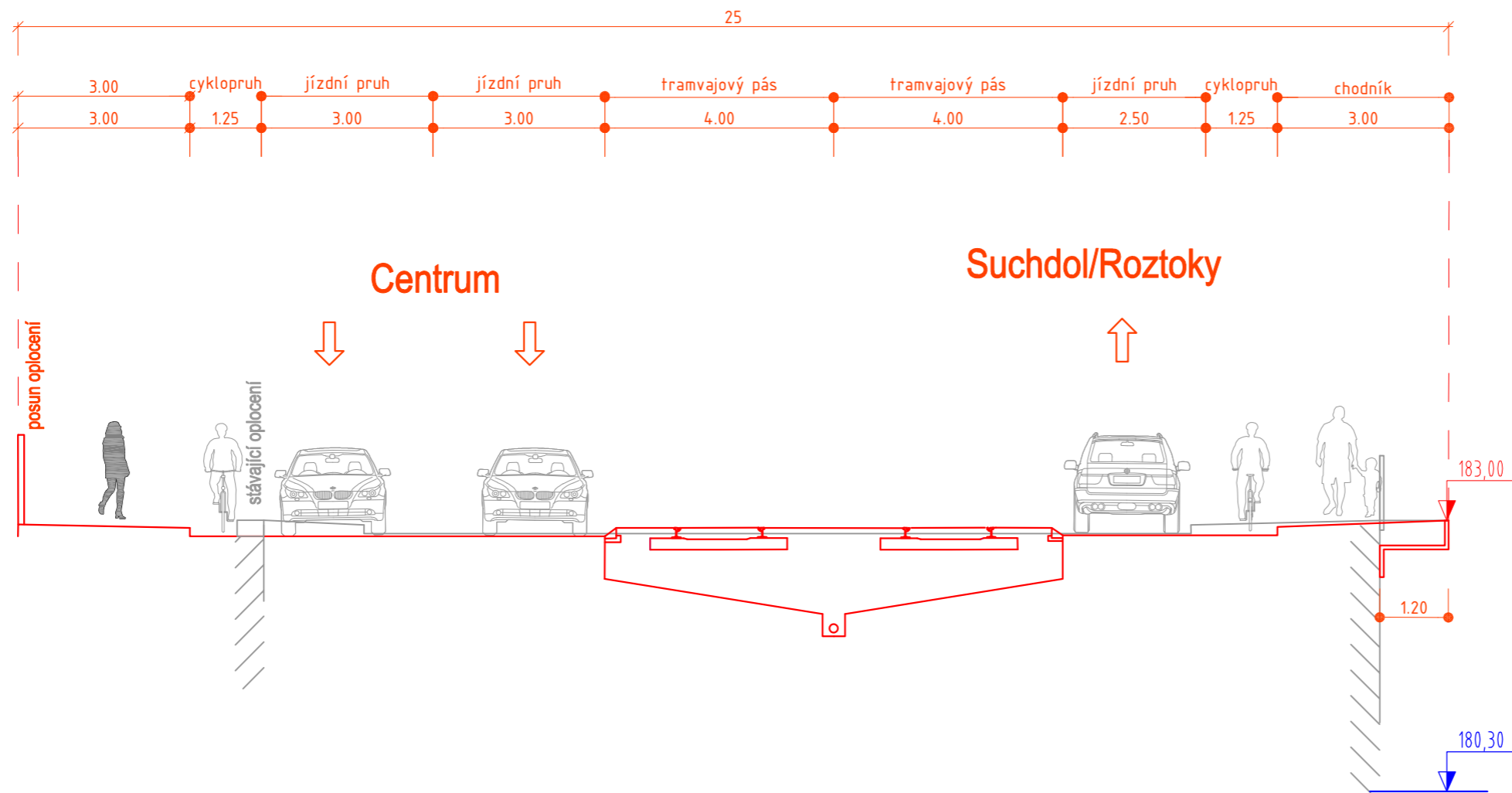
SCHEMATICKÝ PŘÍČNÝ ŘEZ " B-B' "  
ulice Roztocká




		<b>EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.</b> Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com	
Klient:			
<b>IPR PRAHA</b>			
Akce:			
<b>DOPRAVNÍ STUDIE K URBANISTICKÉ STUDII NOVÝ SEDLEC</b>			
Měřítko:	1:100	Výkres:	<b>SCHEMATICKÝ PŘÍČNÝ ŘEZ B</b>
Datum:	30.6.2021		
Kreslil:	ING. PETR NĚMEČEK	Kontroloval:	ING. JIŘÍ SOUČEK
		Schválil:	ING. JOHN HENLEY
Stupeň dokumentace:	KONCEPT	Výkres č.:	<b>B4.2</b>

# SCHEMATICKÝ PŘÍČNÝ ŘEZ " D-D' "

## ulice Podbabská



		<b>EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.</b> Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com	
Klient:			
<b>IPR PRAHA</b>			
Akce:			
<b>DOPRAVNÍ STUDIE K URBANISTICKÉ STUDII NOVÝ SEDLEC</b>			
Měřítko:	1:100	Výkres:	<b>SCHEMATICKÝ PŘÍČNÝ ŘEZ D</b>
Datum:	27.8.2021		
Kreslil:	Valerija Surovtseva	Kontroloval:	ING. JIŘÍ SOUČEK
		Schválil:	ING. JOHN HENLEY
Stupeň dokumentace:	KONCEPT	Výkres č.:	<b>B4.3</b>