

Váš dopis značky / ze dne 7. 7. 2026

spisová značka 2026/63a/900200
ZN/4661/26

číslo jednací DP/1197/26/900200/JK

vyřizuje / linka

místo odeslání / dne Praha/9. 7. 2026

POSKYTNUTÍ INFORMACÍ
podle § 14 odst. 5 písm. d) zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu
k informacím, ve znění pozdějších předpisů

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, jako povinný subjekt ve smyslu § 2a odst. 1 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**InfZ**“), obdržel dne 7. 7. 2026 Vaši doplňující žádost k níže uvedenému vyjádření DPP, č. j. DP/1120/26/900200/JK:

„Ve smyslu ustanovení zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, Vás jako podíloví spoluvlastníci bytové jednotky č. 213/5 a garáže č. 213/13 v domě č. p. 213 na pozemku parc. č. 161/3 v k. ú. Sedlec žádáme o bezplatné poskytnutí následujících informací:

1. Statistika zpoždění a nedojetí spojů:

Žádám o poskytnutí přehledu, statistik či reportů o zpoždění nebo nedojetí (neodbavení) plánovaných spojů povrchové městské hromadné dopravy (zejména autobusových linek projíždějících uzlem a ulicí V Sedlci, Kamýcká, Roztocká a Podbabská) za uplynulých 5 let (tj. období 2021–2026), u kterých byl jako primární důvod identifikován dopravní kolaps, kongesce, nárůst intenzity automobilové dopravy nebo snížená propustnost dotčené uliční sítě.

2. Kumulativní posouzení obslužnosti s ohledem na další záměry v ulici V Sedlci:

Žádám o poskytnutí informace, jakým konkrétním způsobem, pomocí jakých opatření v organizaci dopravy a s jakým navýšením kapacit linek bude ze strany DPP, a.s. zajištěna dopravní obslužnost celé lokality za situace, kdy je vedle první fáze projektu SOFIL (500 bytů, žadatel Flams a.s., na pozemcích parc. č. 144/1, 144/2, 144/25) v bezprostředním okolí ulice V Sedlci připravován další investorský záměr v rámci změny Z 3537 o rozsahu 400 až 500 bytů, následně další záměr v rámci změny Z 3569 o rozsahu cca 100 až 166 bytů a současně obří megalomanský projekt Nový Sedlec (celkově výhledově 3 329 nových bytů a 4 401 parkovacích míst v místě, kde dnes žije pouhých 249 registrovaných obyvatel).

3. Dopravní obslužnost bez tramvajové trati v kritickém mezidobí:

Žádám o sdělení, jakým způsobem bude tato masivní kumulativní zástavba (tisíce nových bytů) dopravně obsloužena v situaci, kdy nová tramvajová trať Podbaba – Suchdol nebude do doby nastěhování obyvatel fyzicky existovat. Podle oficiálních informací a zpráv ze sekretariátu 1. náměstka primátora hl. m. Prahy pro dopravu (zpráva poradce ze dne 22. 6. 2026) se totiž dokončení realizační fáze tramvajové trati kvůli těžkému časovému skluzu aktuálně odhaduje a plánuje až na léta 2030 až 2033.

4. Vliv na průjezdnost ulicí Jugoslávských partyzánů a Vítězné náměstí:

Žádám o poskytnutí dopravně-provozních analýz, modelů nebo odborných stanovisek DPP, a.s., které vyhodnocují dopady tohoto masivního nárůstu počtu obyvatel a automobilů v kaňonu Vltavy na plynulost

povrchové veřejné dopravy (autobusů a tramvají) v navazujících kritických hrdlech uliční sítě, konkrétně v celém průjezdu ulicí Jugoslávských partyzánů a v celkovém dopravním uzlu Vítězné náměstí (Kulaťák).

5. *Technická únosnost a pojezdnost nově realizovaného zatravněného tramvajového pásu v ulici Podbabská pro techniku IZS:*

Žádám o poskytnutí technické informace z realizační a schválené projektové dokumentace traťového úseku v ulici Podbabská (v úseku od smyčky Podbaba po ulici Roztocká), která specifikuje konstrukční parametry nově položeného zatravněného tramvajového pásu (zeleného svršku s otevřeným kolejovým ložem):

a) *Vyazuje tento zatravněný pás konstrukční únosnost (např. integraci betonových či plastových zatravněvacích tvárnic, zpevněného štěrkového substrátu pod humusem) dimenzovanou na souvislý nebo operativní pojezd těžké požární techniky Hasičského záchranného sboru (HZS) o nápravovém zatížení 18 až 33 tun v krizovém režimu?*

b) *Disponuje DPP, a.s. interním provozním předpisem, bezpečnostní analýzou nebo závazným stanoviskem, které v odpolední špičce (15:00–18:00 hod.) při úplném kapacitním kolapsu (stupeň F) přilehlých jízdních pruhů legálně umožňuje a technicky garantuje bezpečný průjezd mobilní techniky IZS (vozů ZZS a HZS) po tomto zatravněném tělese, aniž by hrozilo zapadnutí těžké techniky, poškození podvozků sanitek či destrukce drážního svršku a návěstidel?*

c) *Pokud tento zelený pás konstrukčně pojezdový pro těžkou techniku IZS není, žádám o sdělení, zda DPP, a.s. ve svých vyjádřeních k developerským záměrům v k. ú. Sedlec (zejména k záměru SOFIL / FLAMS) výslovně upozornil na fakt, že tramvajové těleso nelze v odpolední špičce využít jako únikovou či průjezdnou trasu pro záchranné složky.*

6. *Bezpečnostní rizika a kapacitní přetížení prostor zastávek autobusů PID v k. ú. Sedlec:*

Žádám o poskytnutí informací, zda DPP, a.s. disponuje analýzou rizik nebo interním vyhodnocením kapacitní propustnosti nástupních hran a čekacích prostor autobusových zastávek „V Sedlci“ a „Sedlecký přívoz“ (v obou směrech):

a) *Jaké je průměrné a špičkové nahromadění cestujících na těchto zastávkách v ranní špičce (07:15–08:30 hod.) v situaci, kdy dochází k prokazatelnému zpoždění a sjíždění spojů linek 107 a 147 do vícenásobných kolonií (tzv. bus bunching) z důvodu zácpy v uličním hrdle Kamýcká?*

b) *Vyhovují stávající úzké uliční parametry chodníků a čekacích ploch těchto zastávek bezpečnostním normám z hlediska rizika pádu čekajících osob (zejména studentů ČZU a budoucích dětí z mateřské školy SOFIL) do vozovky pod kola projíždějících těžkých nákladních automobilů a domíchávačů staveništní dopravy?*

c) *Požadoval DPP, a.s. v rámci vyjádření k záměru SOFIL / FLAMS stavební rozšíření těchto zastávkových zálivů a čekacích ploch na náklady investora před zahájením výstavby?“*

V návaznosti na výše uvedené dotazy Vám sdělujeme následující informace:

Ad 1) DPP nedisponuje požadovanými informacemi.

Ad 2) Rozsah dopravní obsluhy linek PID v trvalém režimu je dán zadáním objednatelem dopravních výkonů – organizace ROPID. Provázanost rozvoje obytných souborů na dopravní infrastrukturu vč. MHD spadá do kompetence IPR Praha.

Ad 3) viz odpověď Ad 2)

Zároveň konstatujeme, že informace ohledně údajného zpoždění dokončení tramvajové trati do Suchdola není pravdivá.



Ad 4) DPP nedisponuje požadovanými informacemi. Posuzování dopadů rozvoje území na dopravní infrastrukturu a veřejnou dopravu, včetně zpracování dopravních analýz a modelů, je v kompetenci IPR Praha, případně organizace ROPID.

Ad 5) V ulici Podbabská v úseku od smyčky Podbaba po ulici Roztocká se nenachází tramvajová trať se zatravněným tramvajovým pásem, na kterou dotaz odkazuje. V úseku uvedeném v dotazu je plánována tramvajová trať v rámci studie TT Nádraží Podbaba – Suchdol, avšak nikoliv se zatravněným pásem. Tramvajová trať je plánována od smyčky Podbaba po křížení s ul. Pod Paťankou se zpevněným pojezdným krytem a dále na jih pak na samostatném tělese mimo pozemní komunikaci. Pro tento úsek však zatím neexistuje žádná schválená realizační projektová dokumentace, kterou dotaz poptává.

Ad 6 a) V příloze zasíláme tabulky s vyhodnocením dat z automatického počítání cestujících (APC) ve vybraných autobusech DPP. Pro rozbor dat z APC v BUS DPP jsme zvolili období 14.04. – 23.04.2026, pracovní dny ÚT, ST, ČT.

Zvolené období reflektuje náš požadavek vybrat měsíc/jeho část roku 2026, kdy je přepravní poptávka maximální a neovlivněná svátky/prázdninami.

V časovém období 07:15 – 08:30 hod.:

- Průměrný nástup v zastávce V Sedlci směr Kamýcká dle jednotlivých pořadí linek = 1 cestující / spoj (max. hodnota v tabulce)
- Průměrný výstup v zastávce V Sedlci směr Kamýcká dle jednotlivých pořadí linek = 1 cestující / spoj (max. hodnota v tabulce)
- Průměrný nástup v zastávce V Sedlci směr Roztocká dle jednotlivých pořadí linek = 3 cestující / spoj (max. hodnota v tabulce)
- Průměrný výstup v zastávce V Sedlci směr Roztocká dle jednotlivých pořadí linek = 3 cestující / spoj (max. hodnota v tabulce)
- Max. nástup v zastávce V Sedlci směr Kamýcká dle jednotlivých pořadí linek = 3 cestující / spoj
- Max. výstup v zastávce V Sedlci směr Kamýcká dle jednotlivých pořadí linek = 2 cestující / spoj
- Max. nástup v zastávce V Sedlci směr Roztocká dle jednotlivých pořadí linek = 6 cestujících / spoj
- Max. výstup v zastávce V Sedlci směr Roztocká dle jednotlivých pořadí linek = 6 cestujících / spoj

Pořadí linek, která neobsahují hodnoty, nebyla ve sledovaném období vybavena APC, tj. údaje nemáme k dispozici.

Autobusovou zastávku Sedlecký přívoz obsluhují linky PID č. 340 a 350. Tyto linky neprovozuje DPP, tj. údaje nemáme k dispozici.

Ad 6 b) – c) Kapacitní posouzení chodníků a vyčkávacích ploch autobusových zastávek není v kompetenci DPP. DPP pouze ověřuje, zda zastávky splňují normou definované minimální požadavky.

Doplňující žádost:

„Děkuji velice. Prosím tedy o informaci:

- 1) *Jaké má DPP hl.m. Prahy konkrétní informace a pokyny k tramvajové trati v k.ú. Sedlec.*
- 2) *Jaký je konkrétní harmonogram.*
- 3) *Kdy bude tramvajová trať uvedena do provozu.*
- 4) *Jaká je rozpracovanost.“*



Ad 1) Předmětná tramvajová trať je dlouhodobě plánována ze strany hl. m. Prahy, což je podloženo jejím zahrnutím do dokumentu Strategie rozvoje tramvajových tratí do roku 2030. Aktuální verze tohoto dokumentu byla schválena usnesením Rady hl. m. Prahy č. 1261 ze dne 31. 5. 2021, kde je tato trať zahrnuta do skupiny 3 k možné projektové přípravě do roku 2030. Samotná projektová příprava této trati byla DPP přidělena usnesením Rady hl. m. Prahy č. 1479 ze dne 13. 6. 2022, přičemž DPP neprodleně konal, nicméně je nutno zdůraznit, že k zásadním dohodám v území předmětné trati umožňujícím zpracovat projekční návrh došlo až na počátku roku 2026 usazením prostorových řešení souvisejících s koordinací se stavbou Pražského okruhu v Suchdole. K tomuto tématu bylo mimo jiné svoláno veřejné jednání února 2026, kde zástupce DPP informoval přítomnou veřejnost. Jako zásadní podklad v k. ú. Sedlec byla zadána Urbanistická studie Nového Sedlce, zajištěná ze strany IPR Praha. Usnesení RHMP jsou veřejně dostupná, pro usnadnění je přikládáme.

Dále je DPP známo, že v roce 2026 byl schválen nový územní plán hl. m. Prahy, tzv. Metropolitní plán, kterým byla předmětná tramvajová trať zanesena do územněplánovací dokumentace jako veřejně prospěšná stavba.

Ad 2) Aktuálně probíhají práce na technické studii ke zjišťovacímu řízení EIA, což je první krok v rámci povolovacího procesu staveb tramvajových tratí. Dotčená studie je ve stavu konceptu, probíhá dopracování a připomínkování objednatelem, nejedná se o dokončený dokument, a proto studii není možné poskytnout. Zjišťovací řízení EIA je veřejný proces a až bude probíhat, bude možné vyjádření veřejnosti.

V aktuální fázi prací nelze stanovit konkrétní harmonogram, lze pouze indikativně sdělit možné termíny dalších kroků v případě bezproblémového průběhu povolovacích procesů i veřejných zakázek s nimi spojených. V takovém ideálním případě by došlo k zajištění stanoviska EIA v roce 2027, povolení stavby v roce 2029 a realizace stavby v období 2030–2033. Zde je třeba důrazně upozornit, že uvedené orientační termíny se mohou výrazně měnit v případě nových požadavků na změny technického řešení vzešlých z projednání jednotlivých stupňů projektové dokumentace.

Ad 3) Nejdříve na konci roku 2033, viz výše v bodě 2).

Ad 4) Zpracovává se technická studie pro oznámení EIA, viz výše v bodě 2).

.....
Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
vedoucí odboru Právní

Přílohy:

Usnesení-RHMP-1261-20210531

Usnesení-RHMP-1479-2022

