

Dopravně inženýrské podklady Florenc 21 – Praha 1



Obsah

Identifikační údaje zhotovitele	3
Předmět dokumentace	3
DIP od TSK	4
DIP od IPR	46

Identifikační údaje zhotovitele

Ateliér DUA, s.r.o., Šaldova 30, 186 00 Praha 8

Statutární zástupce: Ing. Petr Zajíc, jednatel společnosti

DIČ: CZ 47123486

zápis do OR, vedeném u MS v Praze, oddíl C, vložka 12787

e-mail: zajic@dua.cz

tel: 222 315 937, resp. mobil 724 742 076

Předmět dokumentace

Celý tento dokument vychází z úkolu č. 25-2135-093z-TGr, zpracovatel TSK Praha a úkolu č. j. IPR 4660/26, zpracovatel IPR Praha. Tyto jsou základním obsahem a cílem tohoto dokumentu je primárně jejich spojení v jednotnou přílohu.

V rámci přípravy dokumentace EIA bylo nutné zajistit potřebná data o dopravě v okolí připravovaného záměru, a to jak pro horizont dostavby, tak i pro horizont naplnění UPn. Tyto samostatné úkoly byly objednány u TSK Praha a IPR Praha. Jejich výstupy jsou tímto dokumenty prezentovány v ucelené formě.

TSK Prahy zpracovalo svůj úkol již v roce 2025, ale vzhledem k dokončení celé dokumentace pro oznámení až v roce 2026 byl vydán od TSK i dokument potvrzující platnost tohoto úkolu z roku 2025 i pro rok 2026. Toto potvrzení je vloženo za kompletní úkol TSK.

Co se týče DIPu od IPR Praha, tak zde není vložen celý úkol, ale pouze kartogramy výhledového horizontu UPn ve stavu se záměrem a rozpad Z-C dopravy. Kartogram výhledového stavu horizontu naplnění UPn bez záměru byl vytvořen odečtovou metodou předchozích dvou kartogramů.

DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ PODKLADY pro záměr „Praha Florenc, Praha 1 (F21)“



Ředitel úseku dopravního inženýrství:

Ing. Michal Peterka

Vedoucí odd. dopravních analýz a DI koordinace:

Ing. Richard Burgr

Vedoucí odd. modelování dopravy:

Ing. Jiří Zeman

Vedoucí oddělení řízení dopravy:

Ing. Eva Kosteasová

Odpovědný projektant:

Ing. Tomáš Gregora

Zpracovatel:

Ing. Rudolf Kisvetr

Zpracovatel:

Ing. Tomáš Gregora

Zpracovatel:

Ing. Tomáš Havlíček, Ph.D.

Praha, únor 2026

OBSAH:

1	ÚVOD.....	3
2	VÝCHOZÍ PODKLADY	3
3	INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY	4
3.1	Intenzita průměrného pracovního dne	4
3.2	Způsob výpočtu intenzit automobilové dopravy	4
3.3	Posuzované stavy	5
3.4	Komunikační síť	5
3.4.1	Stávající stav, rok 2025	5
3.4.2	Výhledové stavy, rok 2030	5
3.4.3	Výhledové stavy, rok 2035	5
3.4.4	Výhledové stavy, rok 2038	6
3.5	Dopravní vztahy	6
3.5.1	Současný stav, rok 2025	6
3.5.2	Výhledové stavy, rok 2030	7
3.5.3	Výhledové stavy, rok 2035	7
3.5.3.1	Vyvolaná doprava ze záměru „Florenc 21“	7
3.5.4	Výhledové stavy, rok 2038	8
3.5.4.1	Vyvolaná doprava ze záměru „Florenc 21“	8
4	VÝSLEDNÉ DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ ÚDAJE	9
4.1	Kartogramy intenzit	9
4.2	Kartogramy směrového rozdělení vyvolané dopravy	9
4.3	Kartogramy počtu spojů linek PID	9
4.4	Grafikony křižovatek	9
4.5	Některé další dopravněinženýrské údaje	9
5	KAPACITNÍ POSOUZENÍ KŘÍŽOVATEK.....	11
5.1	Kapacitní posouzení neřízené křižovatky Na Florenci – Křižíkova	12
5.2	Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky 8.238 Křižíkova – Ke Štvanici	12
5.3	Kapacitní posouzení neřízené křižovatky Křižíkova – Prvního pluku.....	12
5.4	Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky 8.202 Prvního pluku – výjezd z nádraží ČAD ...	12
6	ZÁVĚR.....	12
7	SEZNAM ZKRATEK	14
8	SEZNAM PŘÍLOH.....	14

1 ÚVOD

Úkol byl zpracován na základě objednávky firmy Ateliér DUA s.r.o. č. TSK/51233/2135/TGr ze dne 14. 11. 2025. Hlavním cílem úkolu bylo zpracování dopravněinženýrských podkladů (DIP**) pro záměr „Florenc 21“. Jednalo se zejména o provedení modelových výpočtů intenzit dopravy pro současný stav (2025) a výhledové stavy roku 2030, 2035 a 2038.

Zpracovány byly následující stavy:

- Stav A, kartogram intenzit automobilové dopravy, rok 2025 (modelový výpočet současného stavu, bez krátkodobých omezení),
- Stav B0, kartogram intenzit automobilové dopravy, rok 2030, bez záměru „Florenc 21“,
- Stav B1*, kartogram intenzit automobilové dopravy, rok 2030, bez záměru „Florenc 21“ a s obousměrným uzavřením Hlávkova mostu,
- Stav B2*, kartogram intenzit automobilové dopravy, rok 2030, bez záměru „Florenc 21“ a s obousměrným uzavřením Hlávkova mostu pro vozidla nad 3,5 t,
- Stav B3*, kartogram intenzit automobilové dopravy, rok 2030, bez záměru „Florenc 21“ a s obousměrným uzavřením Seifertovy ulice (Krásova – Olšanské náměstí),
- Stav C1, kartogram intenzit automobilové dopravy, rok 2035, bez záměru „Florenc 21“,
- Stav C2, kartogram intenzit automobilové dopravy, rok 2035, se záměrem „Florenc 21“ mimo objekty B01-1 a B04a a bez napojovacího bodu V3,
- Stav D1, kartogram intenzit automobilové dopravy, rok 2038, bez záměru „Florenc 21“,
- Stav D2, kartogram intenzit automobilové dopravy, rok 2038, se záměrem „Florenc 21“.

Provedené modelové výpočty byly zpracovány pro průměrný pracovní den. Kartogram s vyčíslením staveništní dopravy pro stav B0 po dohodě s objednatelem nebyl zpracován. Pro stavy C2 a D2 byly vygenerovány kartogramy rozpadu dopravy vyvolané záměrem „Florenc 21“. Pro stav D2 byl dále vygenerován grafikon křižovatek K1 – K4. Tyto 4 vybrané křižovatky byly následně kapacitně posouzeny.

**) Pozn.: na základě požadavku objednatele budou stavy B1 až B3 vydány v samostatném dokumentu (mimo DIP)*

***) Pozn.: Předané DIP jsou určeny pro zpracování výše uvedené akce. Bez písemného souhlasu TSK nemohou být DIP použity pro jiný účel.*

2 VÝCHOZÍ PODKLADY

- Intenzity automobilové dopravy na sledované komunikační síti hl. města Prahy (TSK, 2025)
- Situační výkres a podklady o záměru „Florenc 21“ (Ateliér DUA, 2025)
- Kapacitní posouzení vybraných křižovatek pro stav s rozvojovými záměry v okolí AN Florenc, č. TSK 24-2135-090z-JSv (TSK, 2024)
- Situační výkres nového stavebního stavu křiž. Prvního pluku x výjezd z AN (Ateliér DUA, 2025)
- Soubor programů PTV – Vision (PTV Group)
- Program KAPNEKR pro výpočet kapacity neřízených křižovatek (TSK)
- Program KAPRIKR pro výpočet kapacity světelně řízených křižovatek (TSK)
- Program Křižovatka pro návrh signálního plánu (TSK)

3 INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

Intenzitou dopravy se rozumí počet vozidel projíždějících určitým profilem komunikace za jednotku času (např. za 24 hodin). Elementární zjištění intenzity se provádí dopravními průzkumy, které TSK periodicky koná na celé sledované síti (IDIS). Dalším zdrojem informací o intenzitách dopravy je i síť automatických sčítačů dopravy na komunikacích hlavního města Prahy. Vzniká tak celá komplexní databáze průzkumů, která může být dále doplněna i o údaje zjištěné místními šetřeními.

V rámci tohoto úkolu byly intenzity pro současný stav 2025 i výhledové stavy 2030, 2035 a 2038 počítány pomocí dopravního modelu. Vliv na hodnotu intenzit má především rozsah komunikační sítě, rozvoj území, organizace a regulace dopravy, dělba přepravní práce a dopravní vztahy.

3.1 Intenzita průměrného pracovního dne

Z průběhu týdenních variací dopravy na území hl. m. Prahy jednoznačně vyplývá, že pro hodnocení dopravní zátěže jsou rozhodující pracovní dny, o víkendech je provoz slabší.

V Praze se počítá průměrný den (průměrný pracovní den – PPD, popřípadě i jiné typy dní) pouze ze sčítání v obdobích s nejvyšší intenzitou v roce – jaro a podzim (duben, květen, červen, září, říjen, listopad) dle specifické metodiky platné již desítky let pouze pro Prahu. Tato metodika má opodstatnění vzhledem ke specifickým podmínkám Prahy – při velmi vysokém automobilovém provozu je v Praze vhodnější kapacitně posuzovat i dimenzovat komunikace na tyto intenzity.

Na ostatním území státu se počítá průměrný den dle celostátní metodiky již desítky let jako roční průměrná denní intenzita RPDI, ve které je zahrnut i vliv období s nižší intenzitou, jako zimní měsíce (leden, únor, částečně i březen), letní prázdniny (červenec, srpen) vánoční období apod.

Na základě analýzy časových variací automobilové dopravy, provedené z výsledků manuálních průzkumů, z vyhodnocení dat ze sčítacích technologií Technické správy komunikací hlavního města Prahy a z vyhodnocení registrů sčítání v radičních světelné signalizace byl stanoven průměrný přepočtový koeficient:

$$RPDI = PPD \times 0,863$$

3.2 Způsob výpočtu intenzit automobilové dopravy

TSK disponuje dopravním modelem pro hl. m. Prahu a jeho okolí, který je zpracován a aktualizován v softwarovém prostředí PTV – VISION (VISUM/VISEM). Modelem zpracované území je rozděleno do cca 1600 zón, mezi kterými existují dopravní vztahy. V rámci konkrétních úloh je posuzované území dále zpřesněno, v případě potřeby je možné model lokálně zpodrobnit až na úroveň vjezdů do jednotlivých objektů.

Výpočty intenzit automobilové dopravy na vybrané komunikační síti města a jeho regionu byly provedeny současně pro všechny druhy vozidel, vyjma vozidel PID. Při tomto způsobu výpočtu jsou v každém dílčím iteračním kroku vyhledány trasy a vyčísleny impedance postupně pro všechny druhy vozidel s tím, že je při výpočtu impedancí pro danou síť zohledněno čerpání kapacity jednotlivých úseků komunikací všemi systémy dohromady. Vlastní zatěžování probíhalo tak, že byly matice dopravních vztahů přidělovány na komunikační síť v osmi postupových krocích a následně bylo provedeno iterační vyrovnaní.

Modelový výpočet intenzit automobilové dopravy pro výchozí stávající stav rok 2025 byl kalibrován na základě údajů, které vycházely zejména z dostupné databáze sčítání TSK. Syntéza dopravních průzkumů

dílčího území a modelové předpoklady pro stav bez dopravních omezení byly převzaty z úkolu 24-2135-090z-JSv. Následně byly provedeny modelové výpočty intenzit pro prognózované období let 2030, 2035 a 2038.

3.3 Posuzované stavy

V rámci DIP bylo zpracováno celkem 6 stavů.

Označení stavu	Horizont	Florenc 21
A	2025	-
B0	2030	-
B1*	2030	-
B2*	2030	-
B3*	2030	-
C1	2035	-
C2	2035	Částečně (mimo B01-1 a B04a)
D1	2038	-
D2	2038	Kompletně

Tabulka 1 – Přehled stavů

*) Pozn.: stavy B1 až B3 budou vydány v samostatném dokumentu (mimo DIP)

3.4 Komunikační síť

3.4.1 Stávající stav, rok 2025

Komunikační síť pro období roku 2025 v širších vztazích odpovídá současnému rozsahu komunikací bez dočasných dopravních omezení.

3.4.2 Výhledové stavy, rok 2030

Uspořádání nadřazených komunikací pro rok 2030 předpokládá scénář návazné výstavby komunikační sítě zohledňující zejména tyto stavby:

- realizace Pražského okruhu (PO) 511 v úseku dálnice D1 – Běchovice,
- přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly,
- zkapacitnění PO 510 v úseku Běchovice – Satalice,
- zkapacitnění PO 515 Slivenec – Třebonice.

3.4.3 Výhledové stavy, rok 2035

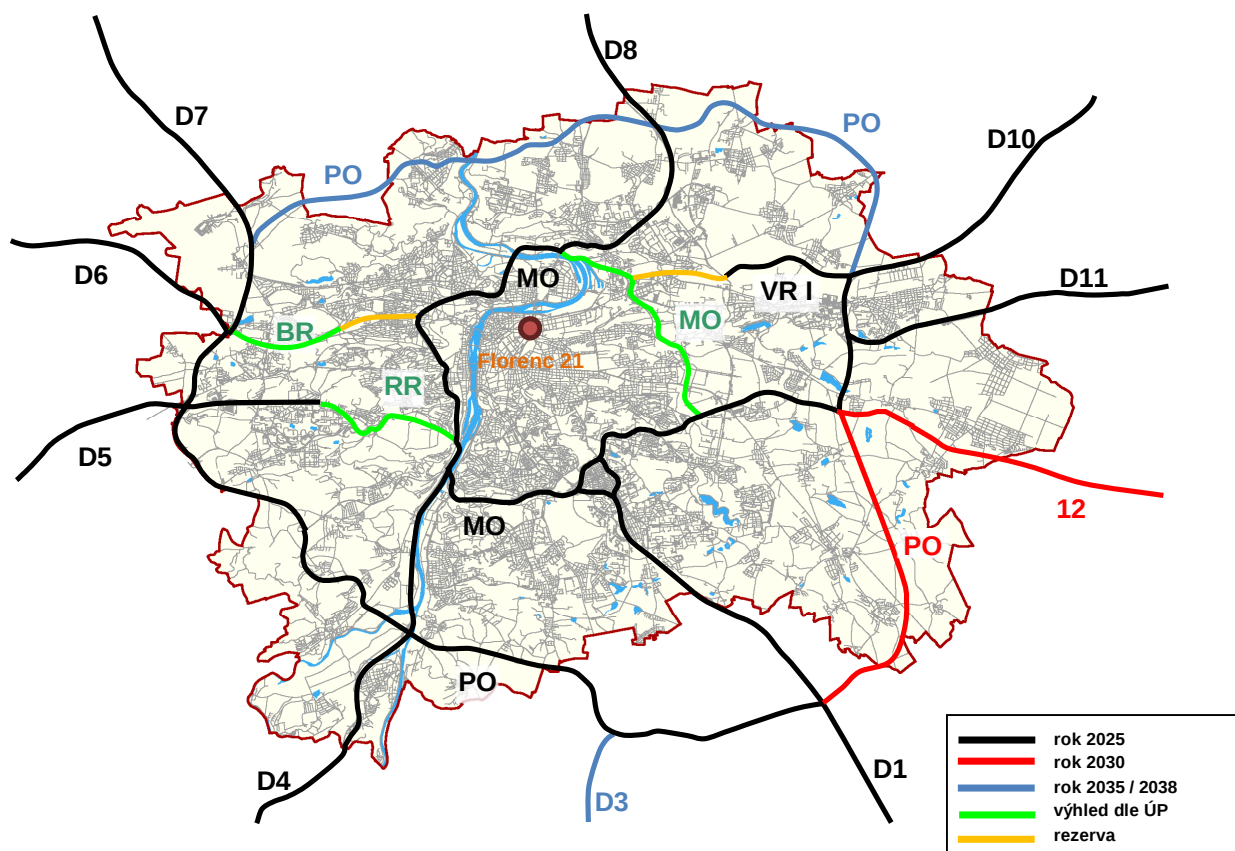
Uspořádání nadřazených komunikací pro rok 2035 je doplněno o realizaci těchto staveb:

- realizace Pražského okruhu (PO) 518–520 v úseku dálnice D7 – D10 (Ruzyně – Suchdol – Březiněves – Satalice),
- zprovoznění dálnice D3 z jižních Čech až k PO,
- omezení Smetanova nábřeží a Malé Strany.

Naopak nebyla v modelových výpočtech zahrnuta východní část Městského okruhu (stavby č. 0081, 0094), Radlická, Břevnovská a Vysočanská radiála II a humanizace SJM.

3.4.4 Výhledové stavy, rok 2038

Uspořádání nadřazených komunikací pro rok 2038 předpokládá scénář návazné výstavby komunikační sítě stejný jako pro rok 2035. Stavby se liší pouze ve fázích výstavby záměru „Florenc 21“.



Obr. 1 – Schéma nadřazené komunikační sítě

3.5 Dopravní vztahy

V souladu s požadavkem objednatele byl výpočet intenzit automobilové dopravy proveden rozvrhováním dopravních vztahů pro období let 2025, 2030, 2035 a 2038.

3.5.1 Současný stav, rok 2025

Tento stav vychází ze standardního dopravního modelu TSK, který se pro potřeby hlavního města Prahy průběžně aktualizuje.

Dopravní model byl vypracován na základě výsledků vyhodnocení řady speciálních dopravních a dopravněsociologických průzkumů provedených v letech 1995–2024 a se zapracováním vstupních demografických údajů jako je rozmístění obyvatel, pracovních příležitostí a dalších aktivit jako obchody, úřady, kulturní a sportovní zařízení atd.

Do dopravních vztahů byly zahrnuty i objemy jízd návštěvníků hlavního města a pásma regionu a objemy tranzitních jízd vůči celému pražskému regionu, dále i jízdy vyvolané významnými dopravotvornými aktivitami jako např. Letiště Václava Havla Praha, rozsáhlé obchodně-administrativní areály, apod. Dopravní vztahy použité v dopravním modelu současného stavu byly kalibrovány na hodnoty intenzit

dopravy, zjištěné na komunikačních profilech dopravním sčítáním a odpovídají dopravním vztahům, které se realizují v průměrném pracovním dni.

3.5.2 Výhledové stavy, rok 2030

Základní principy jsou totožné s modelem současného stavu. Při konstrukci modelových výpočtů pro výhledové stavy se vycházelo z předpokladů postupného naplňování ÚP hl. m. Prahy. Přestože bude v tomto horizontu přesunuto autobusové nádraží do spodní polohy, doprava autobusů mimo PID od AN bude beze změn. V těchto stavech dochází k výstavbě záměru „Florenc 21“, staveništní doprava ale po dohodě s objednatelem nebyla zohledněna v žádném stavu. Stavy B1 až B3 počítají s vybranými dopravními opatřeními a jsou vydány zvlášť mimo tyto DIP.

3.5.3 Výhledové stavy, rok 2035

Základní principy jsou totožné s modelem současného stavu. Při konstrukci modelových výpočtů pro výhledové stavy se vycházelo z předpokladů postupného naplňování ÚP hl. m. Prahy. Doprava autobusů mimo PID od AN bude stále beze změn. Ve stavu C2 jsou již v provozu všechny objekty a napojovací body záměru „Florenc 21“ kromě objektů B01-1 a B04a a napojovacího bodu V3.

3.5.3.1 Vyvolaná doprava ze záměru „Florenc 21“

Objemy zdrojové a cílové dopravy ze záměru byly vypočítány z podkladů poskytnutých objednatelem. Předpokládané počty jízd vozidel do 3,5 t v jednom směru za 24 h průměrného pracovního dne (pro příjezd a odjezd se předpokládá stejný počet) jsou uvedeny v následující tabulce. Celková obrátka na jedno parkovací stání je v souladu s výsledky průzkumů obdobných funkcí. Hodnoty obrátky mají pouze kontrolní charakter. V tabulce je uvedena generovaná doprava u nových objektů, které budou v horizontu roku 2035 v provozu (tj. všechny mimo B01-1 a B04a).

Označení objektu	Funkce	HPP [m ²]	Počet PS	Jízdy vozidel do 3,5 t	Kontrolní obrátka
B01-2	Obchody jednotlivé v parteru	1 467	5	33	8,5
B01-2	Administrativa s malou návštěvností	11 730	81	106	1,3
B01-2	Provozovny se shromažďovacími prostory	782	3	16	7,0
B02	Obchody jednotlivé v parteru	2 776	4	31	7,8
B02	Bydlení	20 107	288	256	0,9
B03	Obchody jednotlivé v parteru	1 238	2	14	7,0
B03	Bydlení	7 753	112	100	0,9
B04b	Obchody jednotlivé v parteru	1 649	2	19	9,5
B04b	Ubytování krátkodobé	7 874	22	91	4,1
B04c	Obchody jednotlivé v parteru	1 726	2	20	10,0
B04c	Bydlení	6 959	111	99	0,9
B05	Obchody jednotlivé v parteru	651	1	7	7,0
B05	Bydlení	6 794	104	92	0,9
B06	Obchody jednotlivé v parteru	3 092	4	35	8,8
B06	Administrativa s malou návštěvností	20 311	99	126	1,3
	Celkem	94 909	840	1 045	1,2

Tabulka 2 – Bilance dopravy záměru „Florenc 21“ pro stav C2

Vozidla nad 3,5 t byla uvažována v počtu 10 jízd. **Celkový objem generované dopravy se tedy předpokládá 1 055 všech vozidel v každém směru za 24 hodin průměrného pracovního dne (viz příloha 2.4, resp. 3.1).**

Pozn.: V průběhu kompletace výstupů došlo ke korekci záměru v podobě navýšení počtu PS. Původní objem generované dopravy pro stav C2 činil 998 jízd všech vozidel v každém směru za 24 hodin průměrného pracovního dne. Kartogramy intenzit automobilové dopravy byly na základě této úpravy podkladů aktualizovány.

3.5.4 Výhledové stavy, rok 2038

Základní principy jsou totožné s modelem současného stavu. Při konstrukci modelových výpočtů pro výhledové stavy se vycházelo z předpokladů postupného naplňování ÚP hl. m. Prahy. Doprava autobusů mimo PID od AN bude stále beze změn. Vzhledem k tomu, že u stavu D1 není možné kvantifikovat rozdíl vůči modelovému stavu C1, jsou výstupy těchto stavů totožné. Ve stavu D2 jsou již v provozu všechny objekty a napojovací body záměru „Florenc 21“ včetně objektů B01-1 a B04a a napojovacího bodu V3.

3.5.4.1 Vyvolaná doprava ze záměru „Florenc 21“

Objemy zdrojové a cílové dopravy ze záměru byly vypočítány z podkladů poskytnutých objednatelem. Předpokládané počty jízd vozidel do 3,5 t v jednom směru za 24 h průměrného pracovního dne (pro příjezd a odjezd se předpokládá stejný počet) nově zprovozněných objektů B01-1 a B04a jsou uvedeny v následující tabulce. Celková obrátka na jedno parkovací stání je v souladu s výsledky průzkumů obdobných funkcí. Hodnoty obrátky mají pouze kontrolní charakter.

Označení objektu	Funkce	HPP [m ²]	Počet PS	Jízdy vozidel do 3,5 t	Kontrolní obrátka
B01-1	Obchody jednotlivé v parteru	723	3	20	6,7
B01-1	Administrativa s malou návštěvností	5 778	39	48	1,2
B01-1	Provozovny se shromažďovacími prostory	385	2	5	2,5
B04a	Obchody jednotlivé v parteru	1 080	2	12	6,0
B04a	Bydlení	5 828	80	71	0,9
	Celkem	13 794	126	156	1,2

Tabulka 3 – Balance dopravy nových objektů záměru „Florenc 21“ pro stav D2

Vozidla nad 3,5 t byla uvažována v počtu 1 jízdy. **Celkový objem generované dopravy nových objektů se tedy předpokládá 157 všech vozidel v každém směru za 24 hodin průměrného pracovního dne. Objem dopravy pro celý záměr „Florenc 21“ se předpokládá celkem 1 212 všech vozidel v každém směru za 24 hodin průměrného pracovního dne (v provozu všechny objekty včetně B01-1 a B04a a napojovací body včetně V3, viz přílohy 1 a 2.6, resp. 3.2).**

Pozn.: V průběhu kompletace výstupů došlo ke korekci záměru v podobě navýšení počtu PS. Pro stav D2 byla původně předpokládána generovaná doprava v objemu 130 všech vozidel v každém směru za 24 hodin průměrného pracovního dne. Původní celkový objem generované dopravy pro záměr „Florenc 21“ činil 1 128 jízd všech vozidel v každém směru za 24 hodin průměrného pracovního dne. Kartogramy intenzit automobilové dopravy byly na základě této úpravy podkladů aktualizovány.

4 VÝSLEDNÉ DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ ÚDAJE

4.1 Kartogramy intenzit

Intenzity automobilové dopravy v podobě kartogramů intenzit pro jednotlivé stavy jsou znázorněny v přílohách 2.1 až 2.6. Na kartogramech jsou zobrazeny intenzity po směrech v počtech všech vozidel / z toho vozidel nad 3,5 t za 24 hodin průměrného pracovního dne, zaokrouhlené na stovky, resp. na desítky. Jízdní souprava se uvažuje jako jedno vozidlo. V kartogramech **nejsou zahrnuty počty jízd autobusů PID**.

Pozn.: Ve výhledových kartogramech se navzdory malému nárůstu dopravy generované přímo záměrem objevuje nárůst intenzit dopravy (vůči odpovídajícím výhledovým stavům bez záměru) v řádu stovek na ul. Hybernská a Opletalova. Jedná se o vlastnost modelu, kdy se při snížené kapacitě jednoho úseku zatíží úseky jiné. S nárůstem intenzit dopravy o generovanou dopravu tedy dojde k přerozdělení dopravy na větší části sítě. Tento jev je zřejmý od sjezdové rampy ze SJM po Hybernskou a Opletalovu ul.

4.2 Kartogramy směrového rozdělení vyvolané dopravy

Rozpad nově vyvolané zdrojové a cílové automobilové dopravy ze záměru „Florenc 21“ je znázorněn pro stav C2 v příloze 3.1 a pro stav D2 v příloze 3.2. Intenzity všech vozidel za průměrný pracovní den jsou uvedeny bez zaokrouhlení.

4.3 Kartogramy počtu spojů linek PID

V příloze 4.1 je samostatně uveden kartogram roku 2024 počtu spojů linek PID (autobusů MHD, příměstských linek a tramvají) za 24 h průměrného pracovního dne / počet spojů v nočním období (22-6 h). Pro období roku 2030 (stav B0), kdy lze očekávat zprovoznění nových tramvajových tratí na Rohanském mostě, v Opletalově ulici, na Václavském náměstí a dalších dopravních staveb v širším okolí, jsou výhledové počty spojů linek PID uvedeny v příloze 4.2 (vychází z výhledových předpokladů společnosti ROPID). Počty spojů jsou uvedeny bez zaokrouhlení.

4.4 Grafikony křižovatek

Pro stavy D2 byly vyčísleny grafikony křižovatek K1 – K4 v podrobnosti křižovatkových pohybů. Ty jsou uvedeny za 24 h průměrného pracovního dne a jsou zaokrouhleny na stovky u všech vozidel (na desítky u vozidel nad 3,5 t). Grafikony **zahrnují** jízdy autobusů PID (horizont roku 2030, převzato z výhledových předpokladů společnosti ROPID, resp. úkolu TSK 24-2135-090z-JSv) a jsou uvedeny v přílohách 5.

Pozn.: V průběhu prací došlo ke korekci záměru, resp. vstupních podkladů v podobě navýšení počtu PS. Dopady této úpravy by se v grafikonech projevíly pouze minimálně (celkové navýšení generované dopravy činí cca 7 %), viz kap. 3.5.3.1 a 3.5.4.1. Grafikony, ani návazné kapacitní posouzení proto aktualizovány nebyly.

4.5 Některé další dopravněinženýrské údaje

Pro návazné dopravněinženýrské analýzy jsou v následující tabulce doloženy údaje o podílu jízd vozidel v nočním období (22-6 h) z celodenního množství jízd (0-24 h) pro všechna vozidla a vozidla nad 3,5 t NPH v procentech, údaje o podílu těžkých vozidel (TV) z vozidel nad 3,5 t v procentech a průměrné jízdní rychlosti na dotčených komunikacích za celodenní (0-24 h) a noční (22-6 h) období (tab. 4).

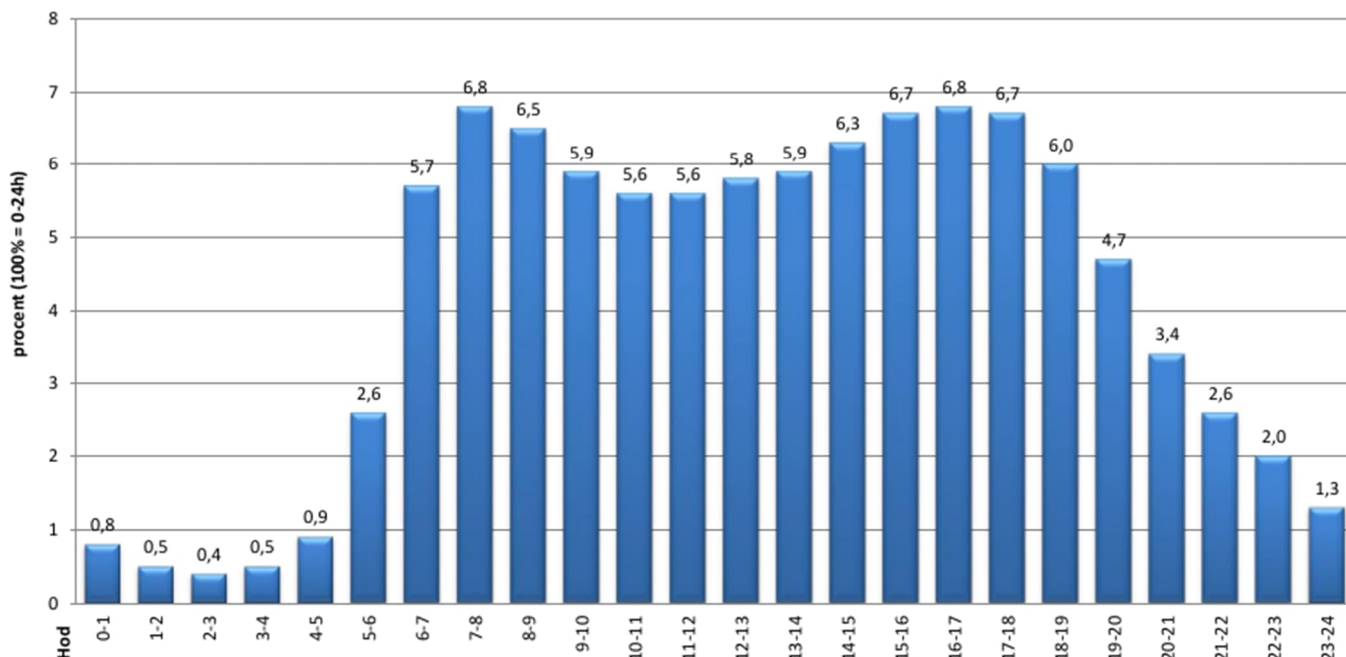
Komunikace (úsek)	Podíl 22-6 h z 0-24 h		Podíl TV	Průměrná jízdní rychlost [km/h]	
	všechna vozidla [%]	z toho nad 3,5t [%]	z vozidel nad 3,5t [%]	0-24 h	22-06 h
nábř. L. Svobody (Nové mlýny x Holbova)	10	7	60	35	40
Těšnovský tunel (Holbova x Ke Štvanici)	10	10	40	35	40
Rohanské nábr. (Ke Štvanici x U Nádražní lávky)	7	7	70	40	45
Rohanské nábr. (U Nádražní lávky x Thámová)	7	10	40	35	45
Holbova + Klimentská (Těšnovský tunel x Stárkova)	7	10	30	35	40
Klimentská (Stárkova x Wilsonova)	7	10	30	35	40
Ke Štvanici (Těšnovský tunel x rampa Wilsonova)	7	10	50	25	35
Rampa Wilsonova (Wilsonova x Ke Štvanici)	7	10	30	25	25
Ke Štvanici (rampa Wilsonova x Sokolovská)	7	10	60	25	35
Ke Štvanici (Sokolovská x Křižíkova)	7	10	60	25	35
Wilsonova (Hlávkův most x rampa Wilsonova)	10	14	20	40	50
Wilsonova (rampa Wilsonova x U Bulhara)	10	10	40	45	60
Wilsonova (U Bulhara x Legerova)	10	14	40	45	70
Na Florenci (Havlíčková x Křižíkova)	5	7	50	25	25
Křižíkova (Na Florenci x Ke Štvanici)	5	7	50	25	25
Křižíkova (Ke Štvanici x Prvního pluku)	7	10	50	25	35
Prvního pluku (Křižíkova x výjezd z AN Florenc)	7	10	50	35	35
Trocnovská (Prvního pluku x Husitská)	7	10	50	25	35
Husitská (Trocnovská x Prokopova)	10	10	30	25	35
Husitská (Seifertova x Trocnovská)	10	10	30	25	35
Seifertova (Husitská x Italská)	10	10	15	25	35
Seifertova (Wilsonova x Husitská)	10	10	30	35	35
Hybernská (Opletalova x Wilsonova)	7	7	15	25	25
Opletalova (Bolzanova x Hybernská)	7	7	30	25	25
Hybernská (Dlážděná x Opletalova)	5	7	15	25	35
Hybernská (Senovážná x Dlážděná)	5	7	15	25	25
Dlážděná (Senovážné nám. x Hybernská)	5	7	15	25	25

Tabulka 4 – Další DI údaje, pro všechny horizonty.

Pozn.: Podíl těžkých vozidel (TV) z vozidel nad 3,5 t za 24 h vychází z charakteru komunikace.
Průměrné rychlosti vychází z dat r. 2017, ostatní údaje z dat r. 2023.

Pro případné další analýzy uvádíme i celoměstskou variaci dopravy, která vychází z dostupné databáze průzkumů roku 2024, viz obr. 2.

Denní variace 2024
Praha, celá síť, vozidla celkem



Obr. 2 – Denní variace dopravy

5 KAPACITNÍ POSOUZENÍ KŘÍŽOVATEK

Na základě požadavku objednatele bylo pro vybraný stav D2 – rok 2038 se záměrem „Florenc 21“ provedeno kapacitní posouzení dvou řízených a dvou neřízených křižovatek. Jedná se o křižovatky:

- Na Florenci – Křížíkova (neřízená, stávající stavební stav)
- Křížíkova – Ke Štvanici (SSZ 8.238, upravený stavební stav)
- Křížíkova – Prvního pluku (neřízená, upravený stavební stav)
- Prvního pluku – výjezd z nádraží ČAD (SSZ 8.202, upravený stavební stav)

Kapacitní posouzení světelně řízených křižovatek bylo provedeno pomocí výpočetního programu KAPRIKR, který vychází z délky cyklu, délek zelených, hodinových údajů saturovaných toků, intenzit dopravy a vzorců pro výpočet kapacity dle technických podmínek 188 – Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací, schválených Ministerstvem dopravy ČR pod č. j. 127/2018-120-TN/1 s účinností od 15. září 2018. Jako vstupní hodnoty pro kapacitní výpočty byly použity špičkové hodinové intenzity průměrného pracovního dne, které byly odvozeny podílem 7 % z celodenních intenzit.

Kapacitní posouzení neřízených křižovatek bylo provedeno pomocí výpočetního programu KAPNEKR, který vychází z geometrického uspořádání křižovatky, rychlosti jízdy na hlavní komunikaci, úpravy přednosti v jízdě, intenzit dopravy a ze vzorců pro výpočet kapacity dle technických podmínek 188 – Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací, schválených Ministerstvem dopravy ČR pod č. j. 127/2018-120-TN/1 s účinností od 15. září 2018. Jako vstupní hodnoty pro kapacitní výpočty byly použity intenzity průměrné osmé hodiny průměrného pracovního dne, které byly odvozeny podílem 6,4 % z celodenních intenzit.

5.1 Kapacitní posouzení neřízené křižovatky Na Florenci – Křižíkova

Pro stav D2 (rok 2038 se záměrem „Florenc 21“) byla kapacitně posouzena neřízená křižovatka Na Florenci – Křižíkova. Situační schéma křižovatky je doloženo v příloze č. 5.1.1. Grafikon výhledových intenzit dopravy pro stav D2 je doložen v příloze č. 5.1.2. Kapacitní výpočet neřízené křižovatky je doložen v příloze č. 5.1.3.

Křižovatka Na Florenci – Křižíkova kapacitně vyhoví jako neřízená (úroveň kvality dopravy na hlavní komunikaci A – velmi dobrá a na vedlejší komunikaci rovněž A – velmi dobrá). Požadovaná úroveň kvality dopravy dle ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na pozemních komunikacích“ je splněna.

5.2 Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky 8.238 Křižíkova – Ke Štvanici

Pro stav D2 (rok 2038 se záměrem „Florenc 21“) byla kapacitně posouzena světelně řízená křižovatka Křižíkova – Ke Štvanici (číslo SSZ 8.238). Stavební stav křižovatky byl na základě požadavku objednatele uvažován dle dodané výhledové situace.

Situační schéma křižovatky s označením signálních skupin je zobrazeno v příloze č. 5.2.1. Grafikon výhledových intenzit dopravy pro stav D2 je doložen v příloze č. 5.2.2. Pro orientační signální program Px/80, který je doložen v příloze č. 5.2.3, křižovatka v posuzovaném stavu kapacitně vyhoví (úroveň kvality dopravy B – dobrá, viz příloha č. 5.2.4). Požadovaná úroveň kvality dopravy dle ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na pozemních komunikacích“ je splněna.

5.3 Kapacitní posouzení neřízené křižovatky Křižíkova – Prvního pluku

Pro stav D2 (rok 2038 se záměrem „Florenc 21“) byla kapacitně posouzena křižovatka Křižíkova – Prvního pluku. Stavební stav křižovatky byl na základě požadavku objednatele uvažován dle dodané výhledové situace bez SSZ. Hlavní komunikace je uvažována jako v současném stavu.

Situační schéma křižovatky s označením signálních skupin je zobrazeno v příloze č. 5.3.1. Grafikon výhledových intenzit dopravy pro stav D2 je doložen v příloze č. 5.3.2. Křižovatka Křižíkova – Prvního pluku kapacitně vyhoví jako neřízená (úroveň kvality dopravy na hlavní komunikaci A – velmi dobrá, viz příloha č. 5.3.3). Požadovaná úroveň kvality dopravy dle ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na pozemních komunikacích“ je splněna.

5.4 Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky 8.202 Prvního pluku – výjezd z nádraží ČAD

Pro stav D2 (rok 2038 se záměrem „Florenc 21“) byla kapacitně posouzena světelně řízená křižovatka Prvního pluku – výjezd z nádraží ČAD (číslo SSZ 8.202). Stavební stav křižovatky byl na základě požadavku objednatele uvažován dle dodané výhledové situace.

Situační schéma křižovatky s označením signálních skupin je zobrazeno v příloze č. 5.4.1. Grafikon výhledových intenzit dopravy pro stav D2 je doložen v příloze č. 5.4.2. Pro orientační signální program Px/60, který je doložen v příloze č. 5.4.3, křižovatka v posuzovaném stavu kapacitně vyhoví (úroveň kvality dopravy B – dobrá, viz příloha č. 5.4.4). Požadovaná úroveň kvality dopravy dle ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na pozemních komunikacích“ je splněna.

6 ZÁVĚR

Účelem této studie bylo zpracování aktualizace dopravněinženýrských podkladů pro oblast Florenc 21. Kartogram stávající dopravy 2025 i kartogramy pro výhledové stavy roku 2030, 2035 a 2038 byly spočteny

matematickým modelem PTV. Výpočty vycházejí z podkladů objednatele, očekávaného harmonogramu výstavby a předpokladů o rozvoji komunikační sítě.

Plánovaný záměr bude generovat **1 212 jízd všech vozidel** v každém směru*, tyto jízdy budou rozloženy do komunikační sítě v okolí podle kartogramu rozpadu. Výstavbou záměru dojde k přesunutí AN Florenc a přilehlého parkoviště do spodní polohy, respektive garáží nového záměru. Počet jízd generovaných těmito původními objekty zůstane ve všech stavech stejný.

Všechny posuzované křižovatky pro stav D2 – rok 2038 se záměrem „Florenc 21“ kapacitně vyhoví s dostatečnou rezervou. Posuzované neřízené křižovatky vyhoví na stupeň ÚKD A a řízené křižovatky vyhoví na stupeň ÚKD B.

**) Pozn.: Po kompletaci výstupů došlo ze strany objednatele k aktualizaci vstupních podkladů k řešenému záměru. Původně odvozená generovaná doprava ve výši 1 128 vozidel byla úpravou počtu PS navýšena na 1 212 vozidel (nárůst o cca 7 %). Tato úprava byla zohledněna pouze v kartogramech, grafikony a návazné kapacitní posouzení křižovatek aktualizovány nebyly. Vzhledem k minimální změně lze však konstatovat, že na vyznění kapacitních posouzení nemá tato úprava vliv.*

7 SEZNAM ZKRATEK

AD	automobilová doprava
AN	autobusové nádraží
IAD	individuální automobilová doprava
MHD	městská hromadná doprava
MO	Městský okruh
NPH	nejvyšší povolená hmotnost
PID	pražská integrovaná doprava
PO	Pražský okruh
PPD	průměrný pracovní den
PS	parkovací stání
ROPID	Regionální organizátor pražské integrované dopravy
RPDI	roční průměrná denní intenzita
SJM	severojižní magistrála
SSZ	světelné signalizační zařízení
TV	těžká vozidla = TNA+NAV+BUS
	<i>TNA těžké nákladní automobily (tří – a vícenápravové, speciální – jeřáby, bagry, traktory), typicky cca 20–32 t NPH</i>
	<i>NAV návěsové a přívěsové soupravy, typicky kolem 40 t NPH</i>
	<i>BUS autobusy mimo MHD</i>
TSK	Technická správa komunikací hl. m. Prahy (od 1. 4. 2017 - a.s.)
ÚKD	úroveň kvality dopravy
ÚPSÚ	Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy
VŠE	VŠECHNA VOZIDLA = OA + LN + TV
<i>poznámka: jízdní souprava se považuje za jedno vozidlo</i>	

8 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1 Situační schéma

Kartogramy intenzit automobilové dopravy:

Příloha 2.1	STAV A, kartogram intenzit automobilové dopravy, rok 2025 (modelový výpočet současného stavu, bez krátkodobých omezení)
Příloha 2.2	STAV B0, kartogram intenzit automobilové dopravy, rok 2030, bez záměru „Florenc 21“
Příloha 2.3	STAV C1, kartogram intenzit automobilové dopravy, rok 2035, bez záměru „Florenc 21“
Příloha 2.4	STAV C2, kartogram intenzit automobilové dopravy, rok 2035, se záměrem „Florenc 21“, mimo objekty B01-1 a B04a a bez napojovacího bodu V3
Příloha 2.5	STAV D1, kartogram intenzit automobilové dopravy, rok 2038, bez záměru „Florenc 21“
Příloha 2.6	STAV D2, kartogram intenzit automobilové dopravy, rok 2038, se záměrem „Florenc 21“

Kartogram směrového rozdělení vyvolané dopravy:

Příloha 3.1	STAV C2, směrové rozdělení dopravy vyvolané záměrem „Florenc 21“, mimo objekty B01-1 a B04a a bez napojovacího bodu V3, rok 2035
Příloha 3.2	STAV D2, směrové rozdělení dopravy vyvolané záměrem „Florenc 21“, rok 2038

Kartogramy počtu spojů linek PID:

- Příloha 4.1 Počet spojů linek PID (TRAM / BUS) a Bus Areálový (linka AE) - stav listopad 2024
Příloha 4.2 Počet spojů linek PID (TRAM / BUS) - výhledový stav 2030

Kapacitní posouzení neřízené křižovatky Na Florenci – Křižíkova

- Příloha 5.1.1 Situační schéma
Příloha 5.1.2 Grafikon intenzit – stav D2, rok 2038
Příloha 5.1.3 Výpočet kapacity neřízené křižovatky

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky 8.238 Křižíkova – Ke Štvanici

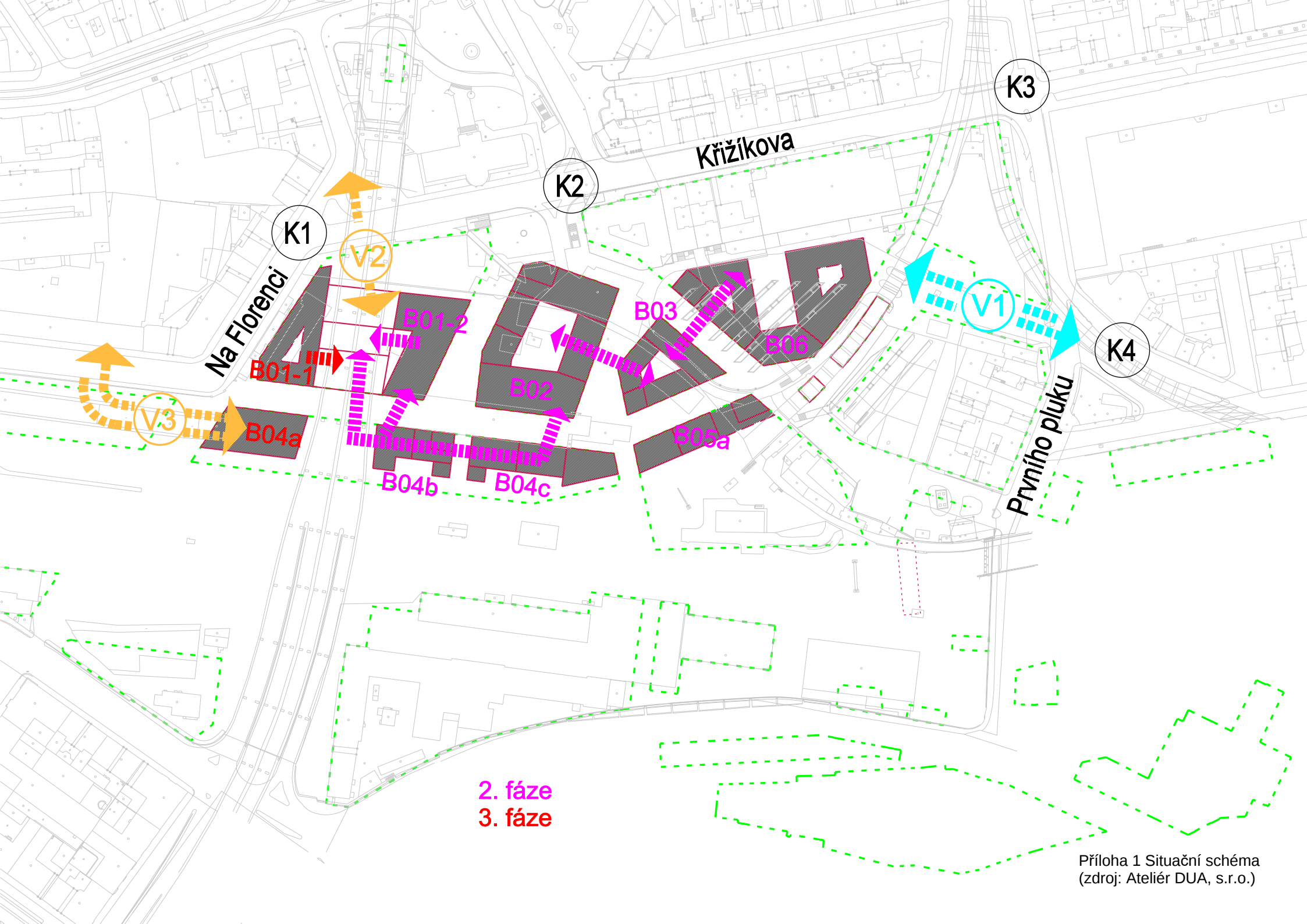
- Příloha 5.2.1 Situační schéma
Příloha 5.2.2 Grafikon intenzit – stav D2, rok 2038
Příloha 5.2.3 Orientační signální program Px/80
Příloha 5.2.4 Výpočet kapacity světelně řízené křižovatky

Kapacitní posouzení neřízené křižovatky Křižíkova – Prvního pluku

- Příloha 5.3.1 Situační schéma
Příloha 5.3.2 Grafikon intenzit – stav D2, rok 2038
Příloha 5.3.3 Výpočet kapacity neřízené křižovatky

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky 8.202 Prvního pluku – výjezd z nádraží ČAD

- Příloha 5.4.1 Situační schéma
Příloha 5.4.2 Grafikon intenzit – stav D2, rok 2038
Příloha 5.4.3 Orientační signální program Px/60
Příloha 5.4.4 Výpočet kapacity světelně řízené křižovatky



Na Florenci

Křižíkova

K3

K2

K1

K4

Prvního pluku

V3

V2

V1

B01-1

B01-2

B02

B03

B06

B04a

B04b

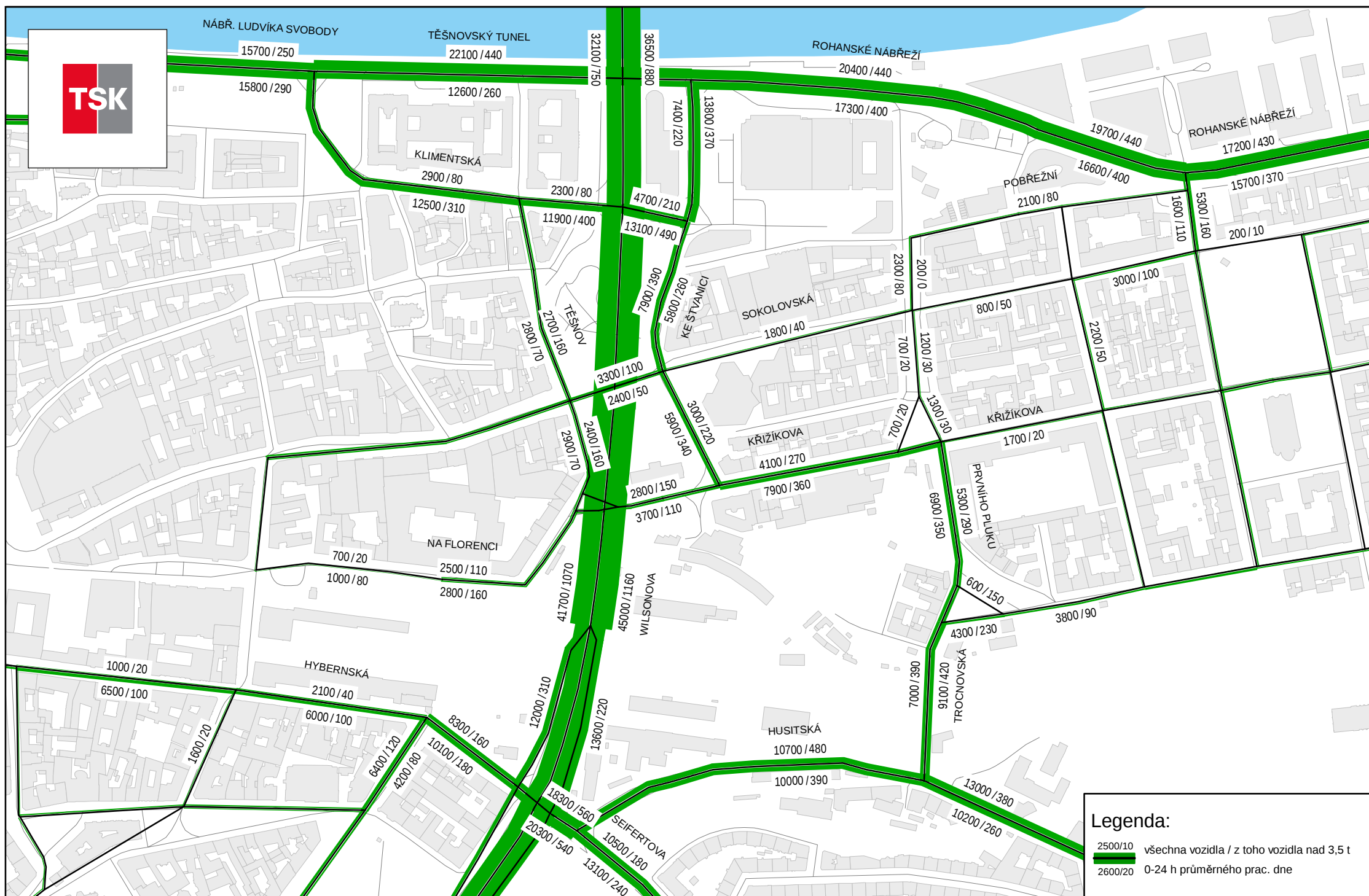
B04c

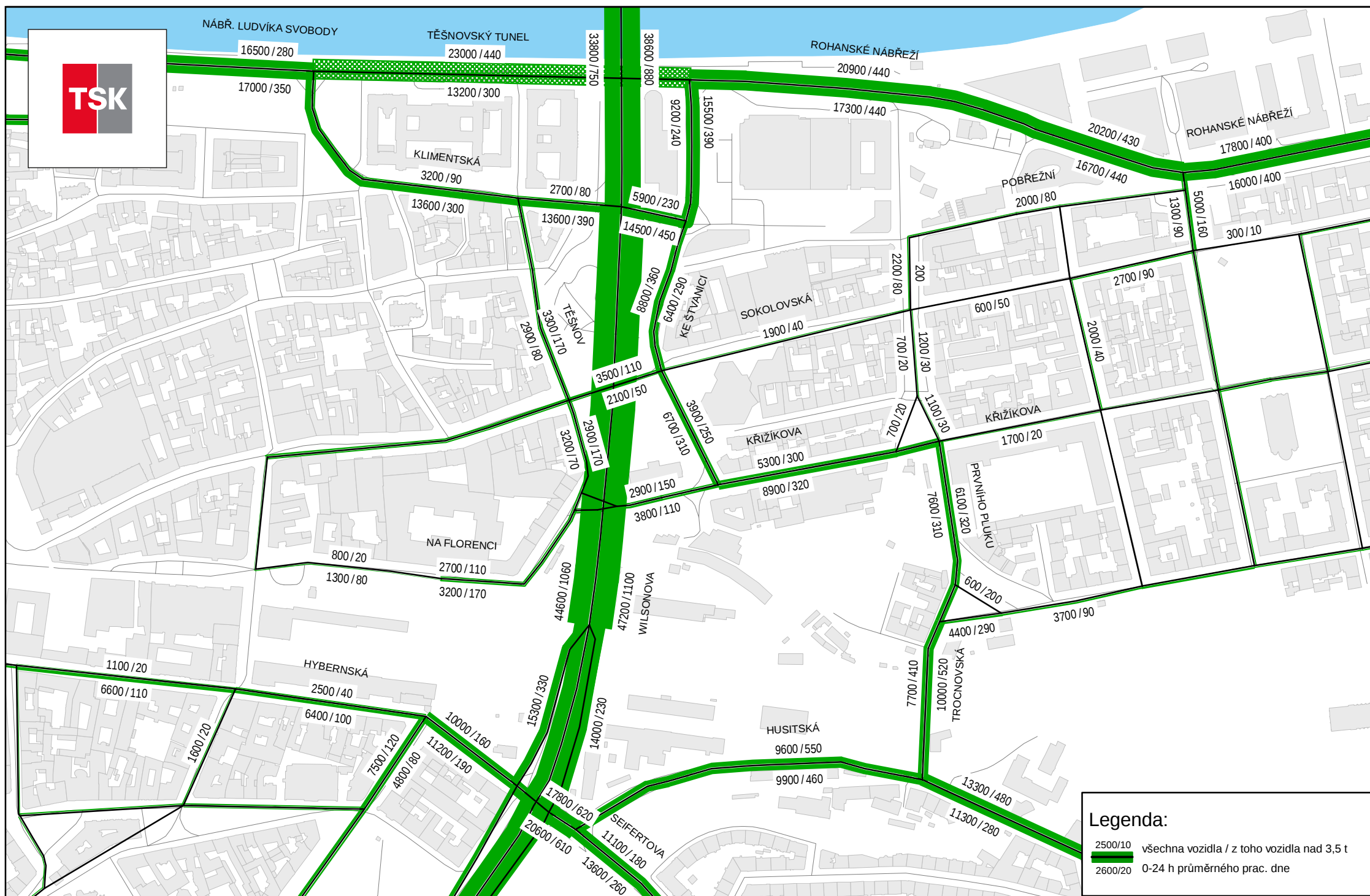
B05a

2. fáze
3. fáze

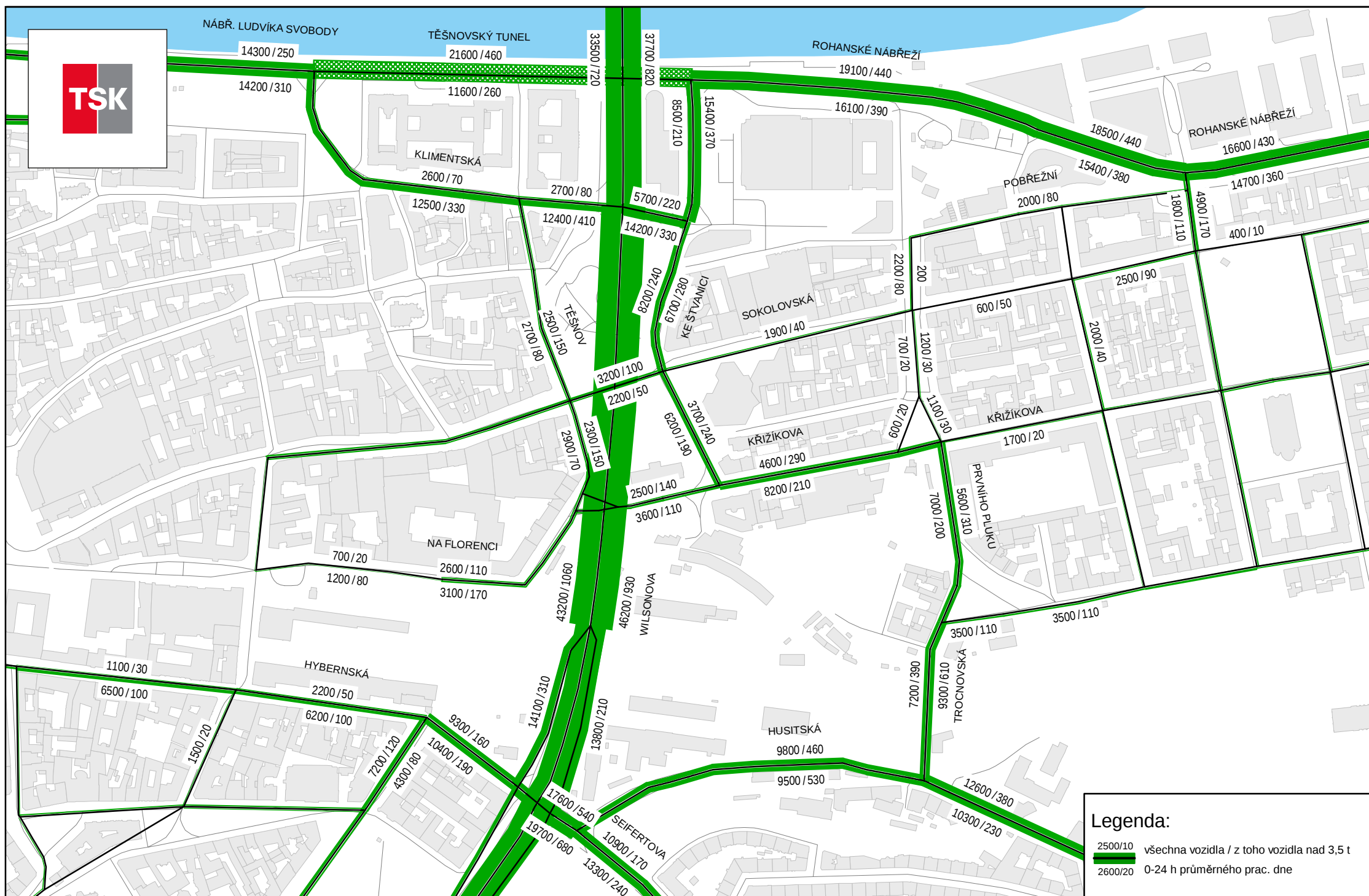
Příloha 1 Situační schéma
(zdroj: Ateliér DUA, s.r.o.)

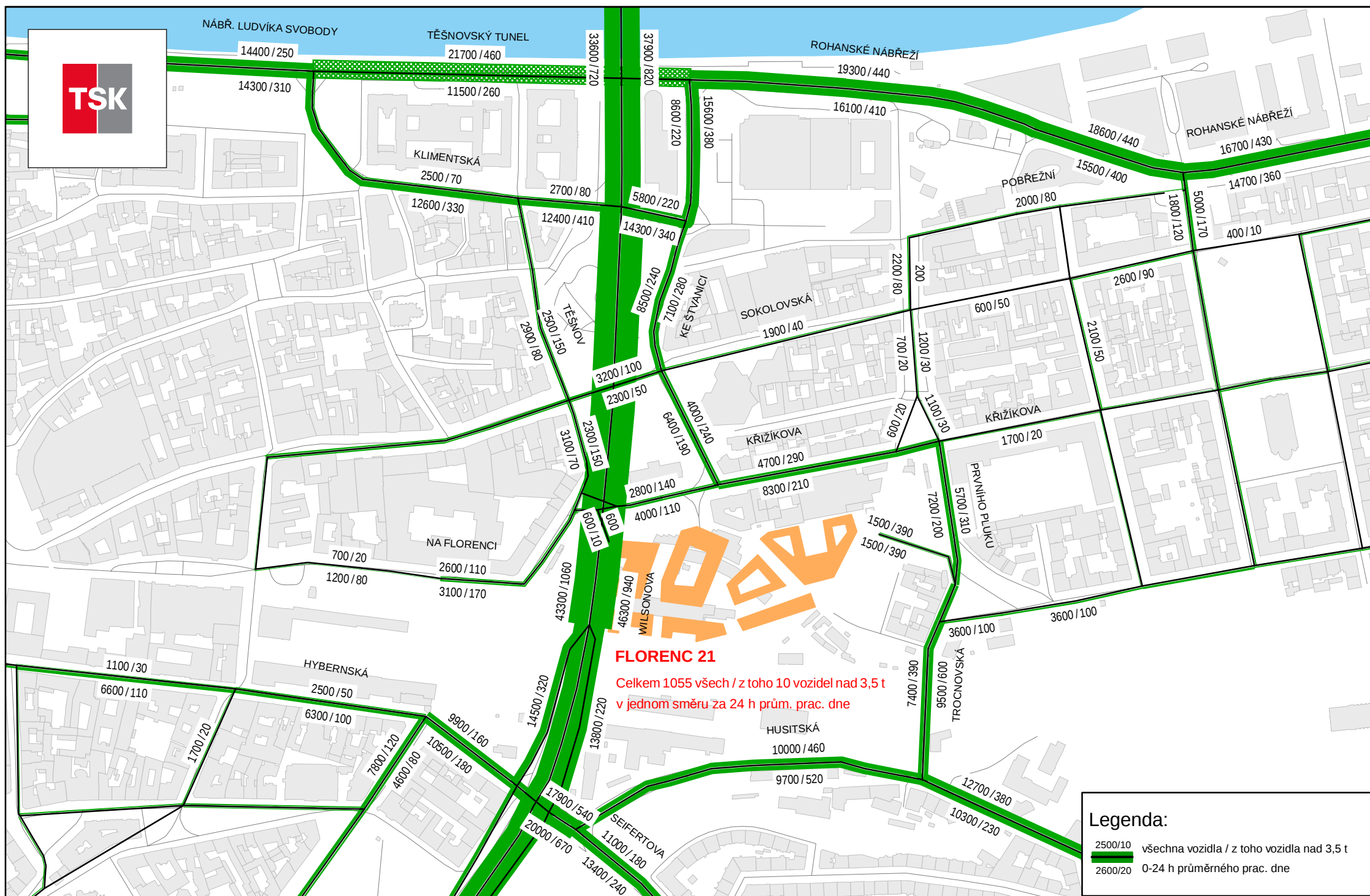
TSK



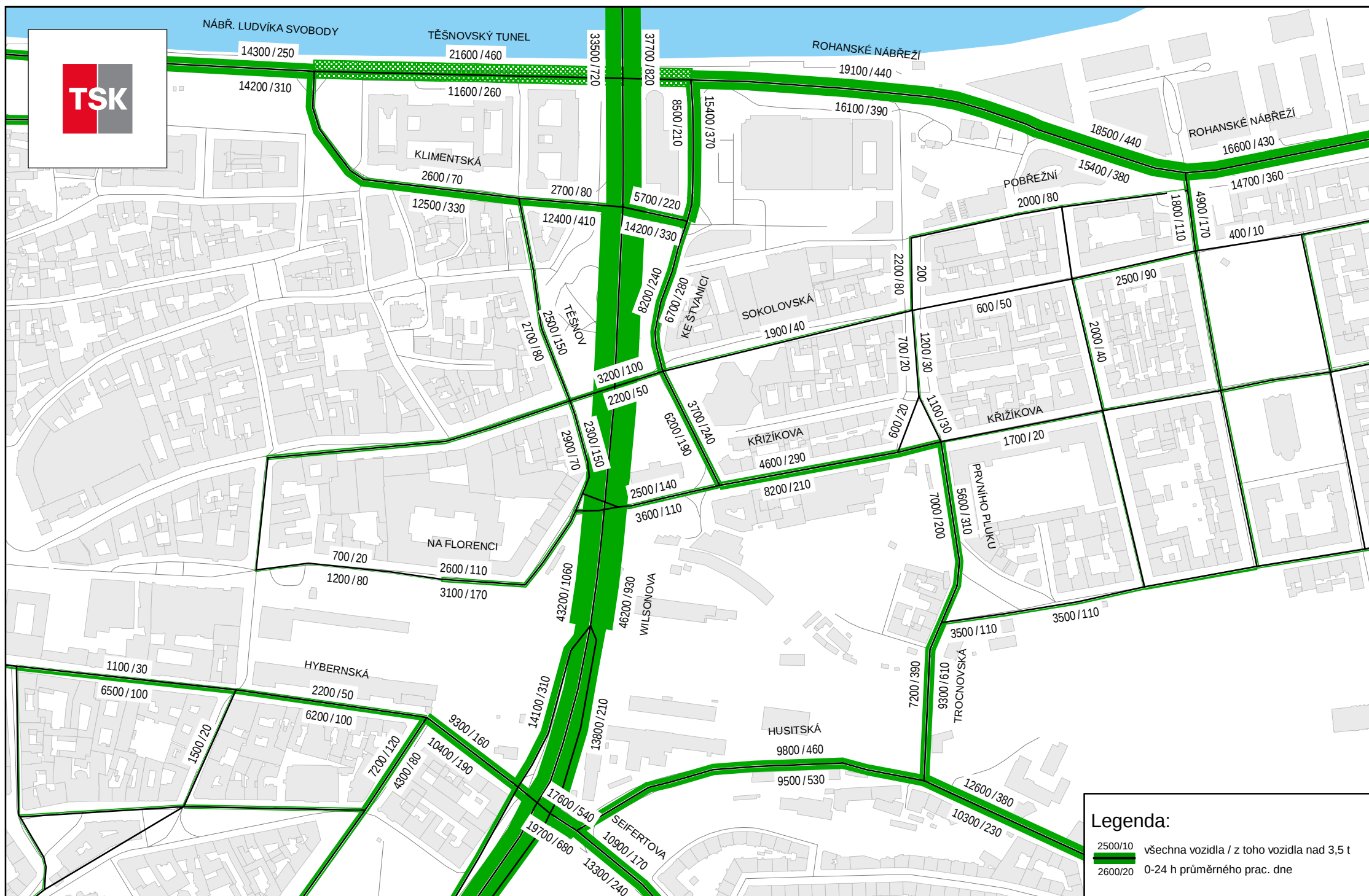


TSK

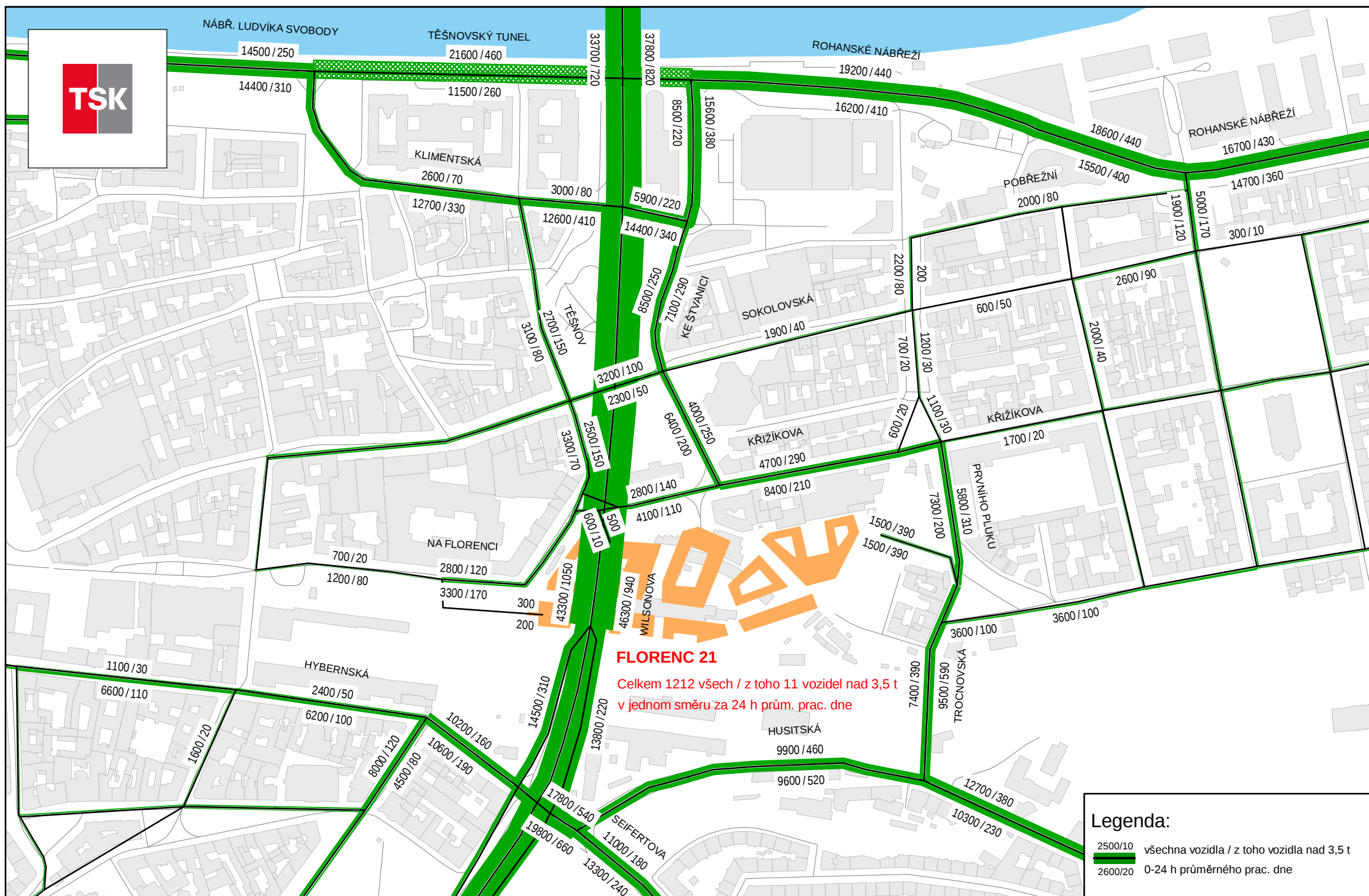




TSK



TSK



TSK

NÁBR. LUDVÍKA SVOBODY

TĚŠNOVSKÝ TUNEL

ROHANSKÉ NÁBŘEŽÍ

ROHANSKÉ NÁBŘEŽÍ

KLIMENTSKÁ

SOKOLOVSKÁ

POBŘEŽNÍ

KŘÍŽIKOVA

NA FLORENCI

HYBERNSKÁ

FLORENC 21

Celkem 1055 všech / z toho 10 vozidel nad 3,5 t
v jednom směru za 24 h prům. prac. dne

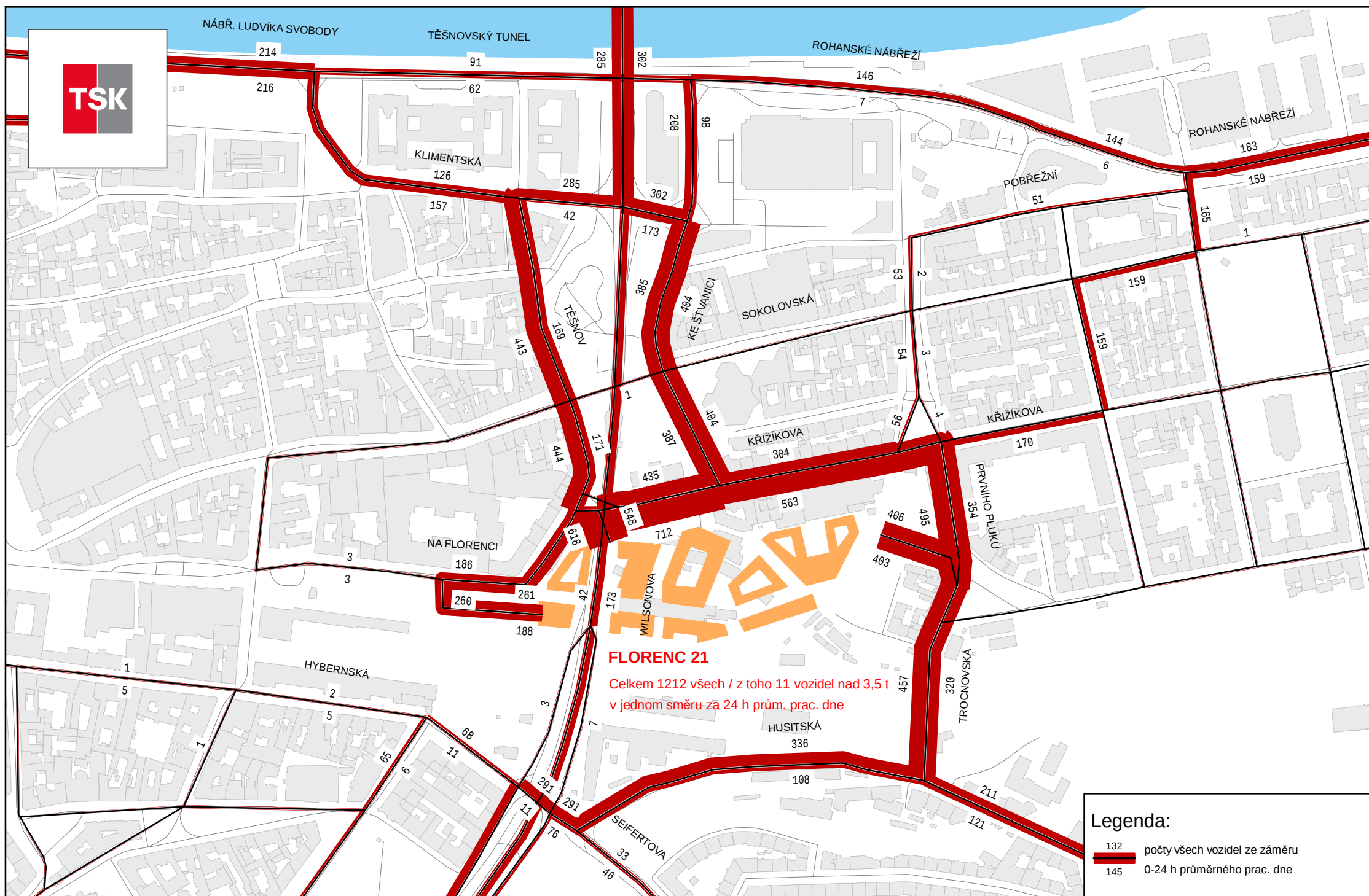
HUSITSKÁ

SEIFERTOVA

Legenda:

132 počty všech vozidel ze záměru
145 0-24 h průměrného prac. dne

TSK



TSK

NÁBR. LUDVÍKA SVOBODY

TĚŠNOVSKÝ TUNEL

ROHANSKÉ NABŘEŽÍ

ROHANSKÉ NABŘEŽÍ

POBŘEŽNÍ

SOKOLOVSKÁ

KŘÍŽIKOVA

NA FLORENCI

HYBERNSKÁ

HUSITSKÁ

TROCNOVSKÁ

WILSONOVA

SEIFERTOVA

Legenda:

Výluky: TRAM (Libeňský most); Lanovka (Petřín)

- 298 / 45 tramvaje za 0-24 / 22-06 h
298 / 45
298 / 45 BUS PID za 0-24 / 22-06 h
298 / 45
298 BUS areálový (linka AE) za 00-24 h
298

TSK

NÁBR. LUDVÍKA SVOBODY

TĚŠNOVSKÝ TUNEL

ROHANSKÉ NABŘEŽÍ

ROHANSKÉ NABŘEŽÍ

POBŘEŽNÍ

KLIMENTSKÁ

SOKOLOVSKÁ

KE ŠTŮVNÍCI

KŘÍŽIKOVA

NA FLORENCI

HYBERNSKÁ

HUSITSKÁ

TROČNOVSKÁ

WILSONOVA

SEIFERTOVA

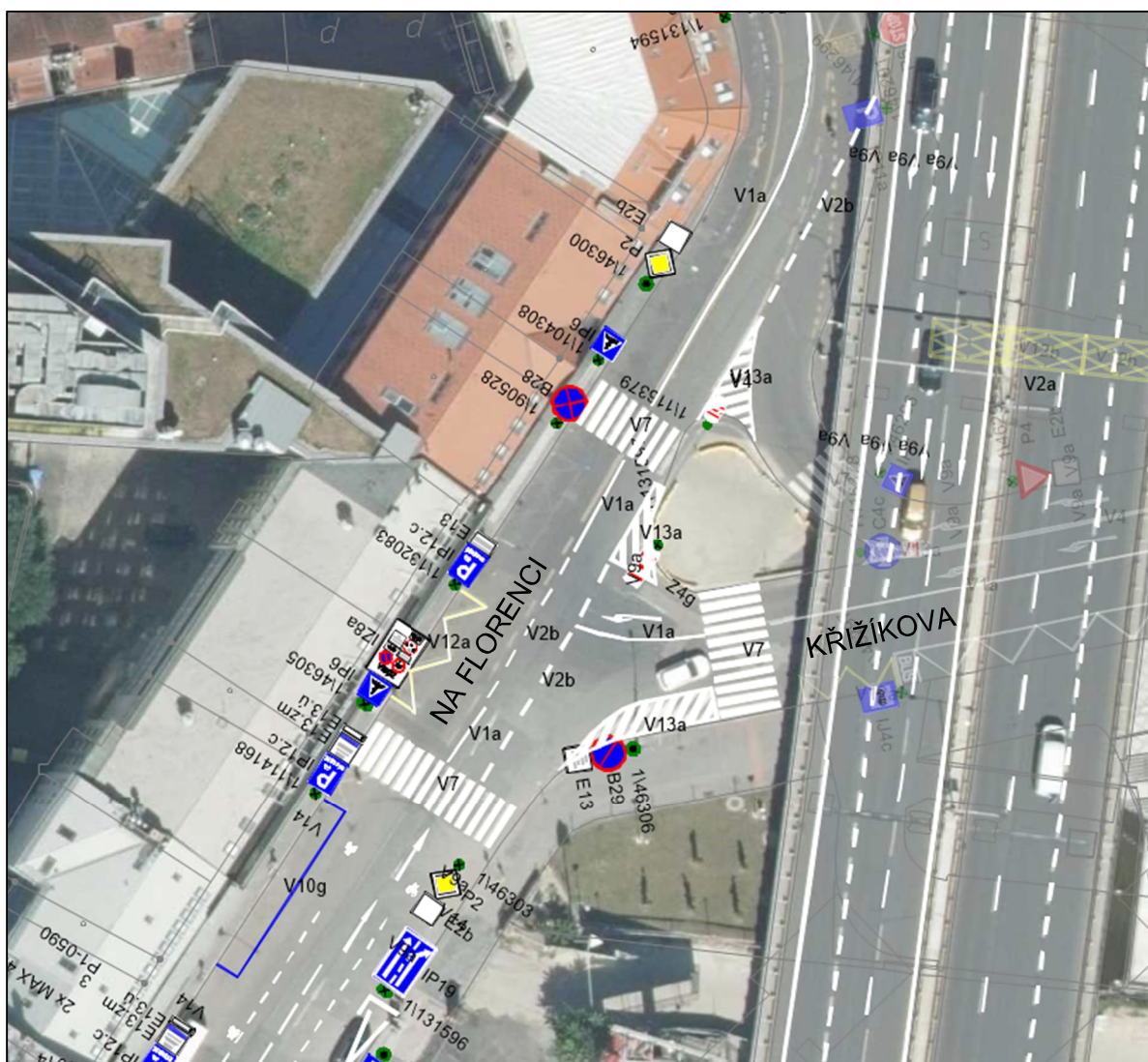
Legenda:

298 / 45
250 / 45
298 / 45
250 / 45

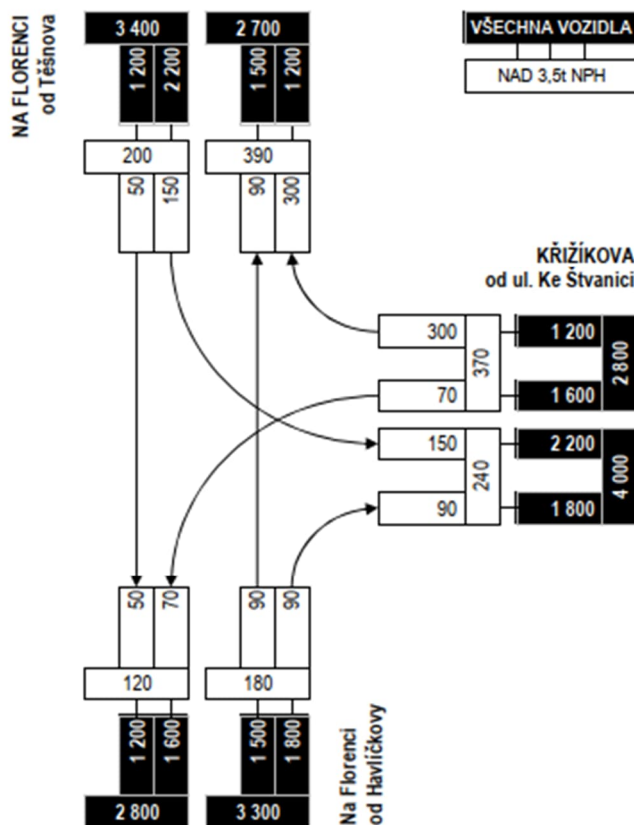
tramvaje za 0-24 / 22-06 h

BUS PID za 0-24 / 22-06 h

SITUAČNÍ SCHÉMA NA FLORENCI – KŘÍŽÍKOVA



GRAFIKON INTENZIT – STAV D2 NA FLORENCI – KŘÍŽÍKOVA



Stav D, rok 2038, se záměrem „Florenc 21“

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne

Grafikon zahrnuje jízdy autobusů PID

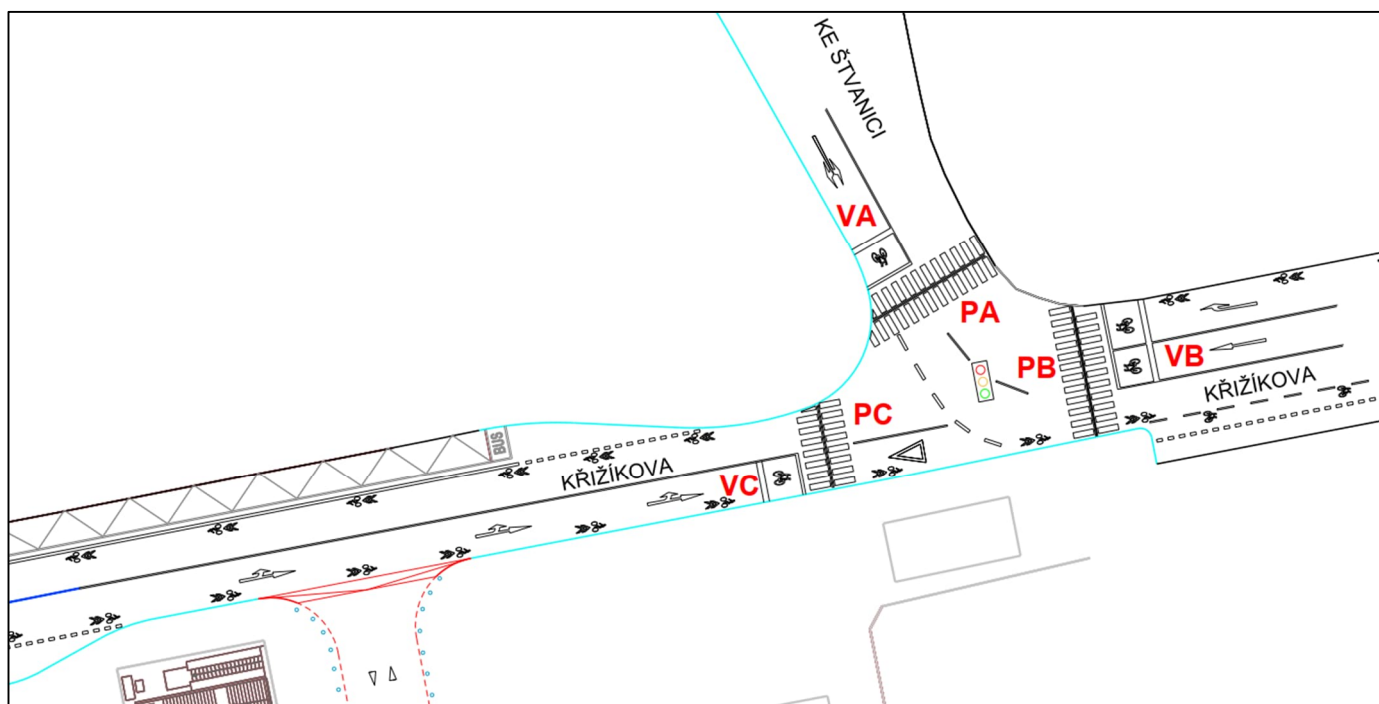
Vytištěno: 01/2026



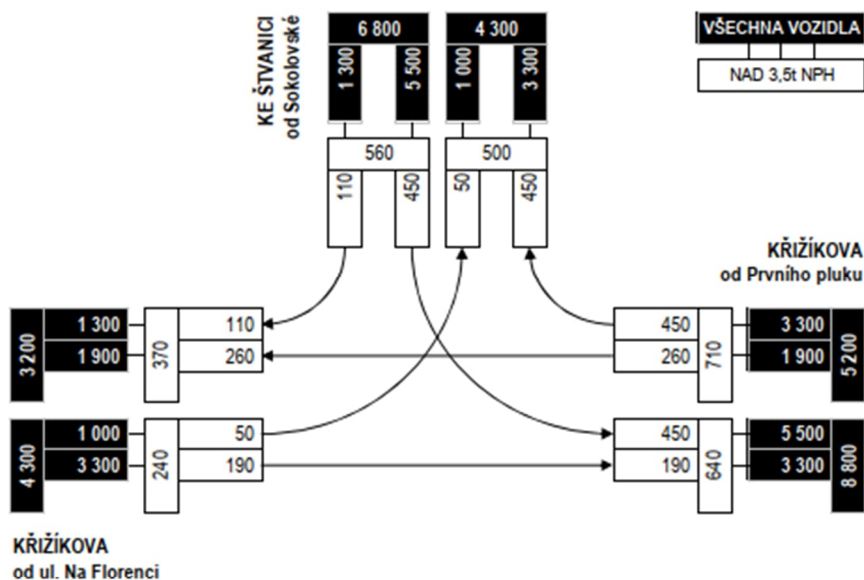
VÝPOČET KAPACITY NEŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY
NA FLORENCI – KŘÍŽÍKOVA

Kapacitní posouzení neřízené křižovatky podle TP 188											
Název křižovatky: NA FLORENCI - KŘÍŽÍKOVA											
Posuzovaný stav: stav D2, rok 2038 se záměrem Florenc 21, průměrná osmá hodina											
Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita	Rezerva	Fronta	Zdržení	Počet	ÚKD
		OA	N+B	celk.	skladba	C _n		L _{95%}	t _w	zast	
		voz/h	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	m	s	voz/h	
Přednost: Hlavní											
NA FLORENCI od Na Poříčí	Vlevo	131	10	141	146	Spol. pruh					
	Přímo	74	3	77	78	Spol. pruh					
	VL+PŘ	205	13	218	224	1316	1092	5	3	60	A
Přednost: Vedlejší											
KŘÍŽÍKOVA	Vlevo	98	4	102	105	643	538	5	7	62	A
	Vpravo	58	19	77	86	1015	929	5	4	23	A
Přednost: Hlavní											
NA FLORENCI od Havlíčkovy	Přímo	90	6	96	99	Spol. pruh					
	Vpravo	109	6	115	118	Spol. pruh					
	PŘ+VP	199	12	211	217	1800	1583				
Zdržení celkem 0,47 h; 2,8 s/voz Počet zastavení celkem 145 voz/h; 24 % voz											
Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci A – Velmi dobrá											
Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci A – Velmi dobrá											
Poznámka:											

SITUAČNÍ SCHÉMA KŘÍŽÍKOVA – KE ŠTVANICI



GRAFIKON INTENZIT – STAV D2 KŘIŽÍKOVA – KE ŠTVANICI



Stav D, rok 2038, se záměrem „Florenc 21“

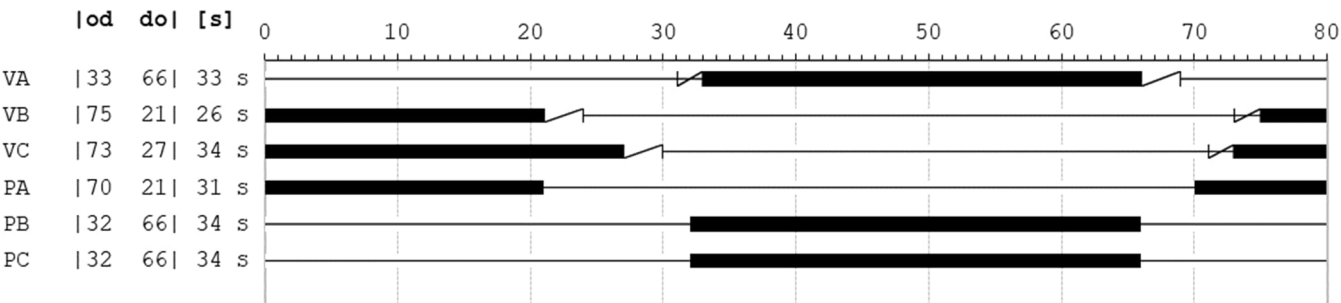
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne

Grafikon zahrnuje jízdy autobusů PID

Vytištěno: 01/2026



ORIENTAČNÍ SIGNÁLNÍ PROGRAM Px/80
KŘÍŽÍKOVA – KE ŠTVANICI



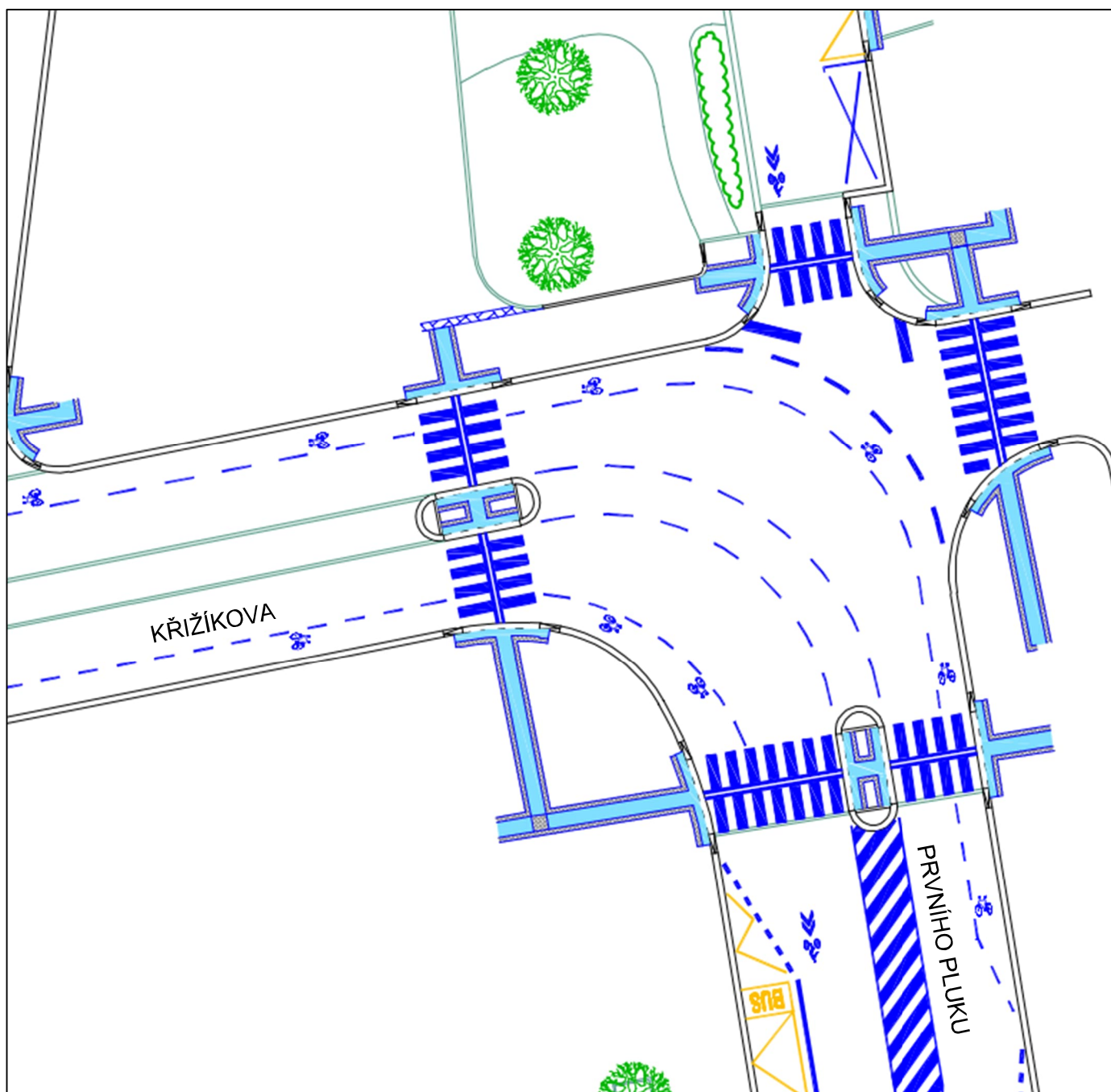
LEGENDA:

- | | |
|--|--|
|  zelená - volno |  červená - stůj |
|  červenožlutá - pozor |  žlutá - pozor |
|  blikavá žlutá |  tma - vypnuto |

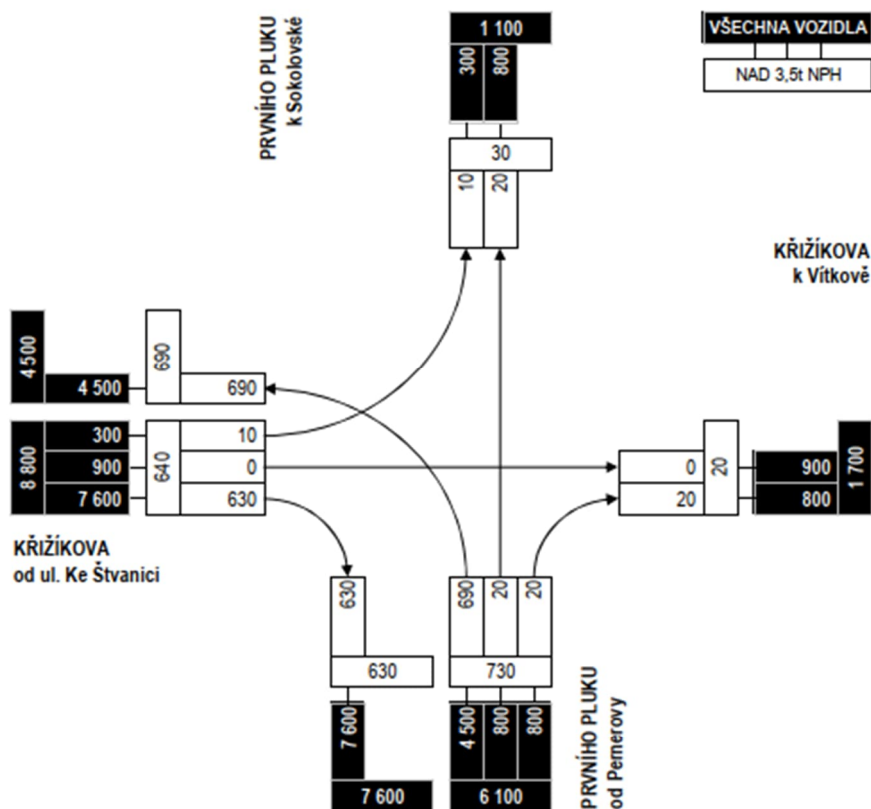
VÝPOČET KAPACITY SVĚTELNĚ ŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY
KŘÍŽÍKOVA – KE ŠTVANICI

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 188												
Název křižovatky: SSZ 8.238 KŘÍŽÍKOVA - KE ŠTVANICI												
Posuzovaný stav: stav D2, rok 2038 se záměrem Florenc 21, špičková hodina										Délka cyklu t_c [s]		80
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy												
Vjezd (signální skupina)	Intenzita			Sat. tok	Zelená	Kapacita	Rezerva	Délka	Počet	Zdržení	ÚKD	
	VOZ	N+B	celkem / v	S_v	z	C_v	Rez	fronty L_F	zast.	t_w	Požado- vaná	Dosa- žená
VA <>	476	39	503	1680	33	693	27	44	359	23,9	E	B
VB ^	133	18	146	2000	26	650	78	13	87	18,4	E	A
VB >	231	32	253	1600	26	520	51	23	167	22,4	E	B
VC <^	301	17	313	1620	34	689	55	24	193	16,7	E	A
Zdržení celkem 6,68 h; 21,1 s/pvoz						Počet zastavení celkem 806 voz/h; 71 % voz						
Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy světelně řízené křižovatky B – Dobrá												
Poznámka:												

SITUAČNÍ SCHÉMA KŘIŽÍKOVA – PRVNÍHO PLUKU



GRAFIKON INTENZIT – STAV D2 KŘÍŽÍKOVA – PRVNÍHO PLUKU



Stav D, rok 2038, se záměrem „Florenc 21“

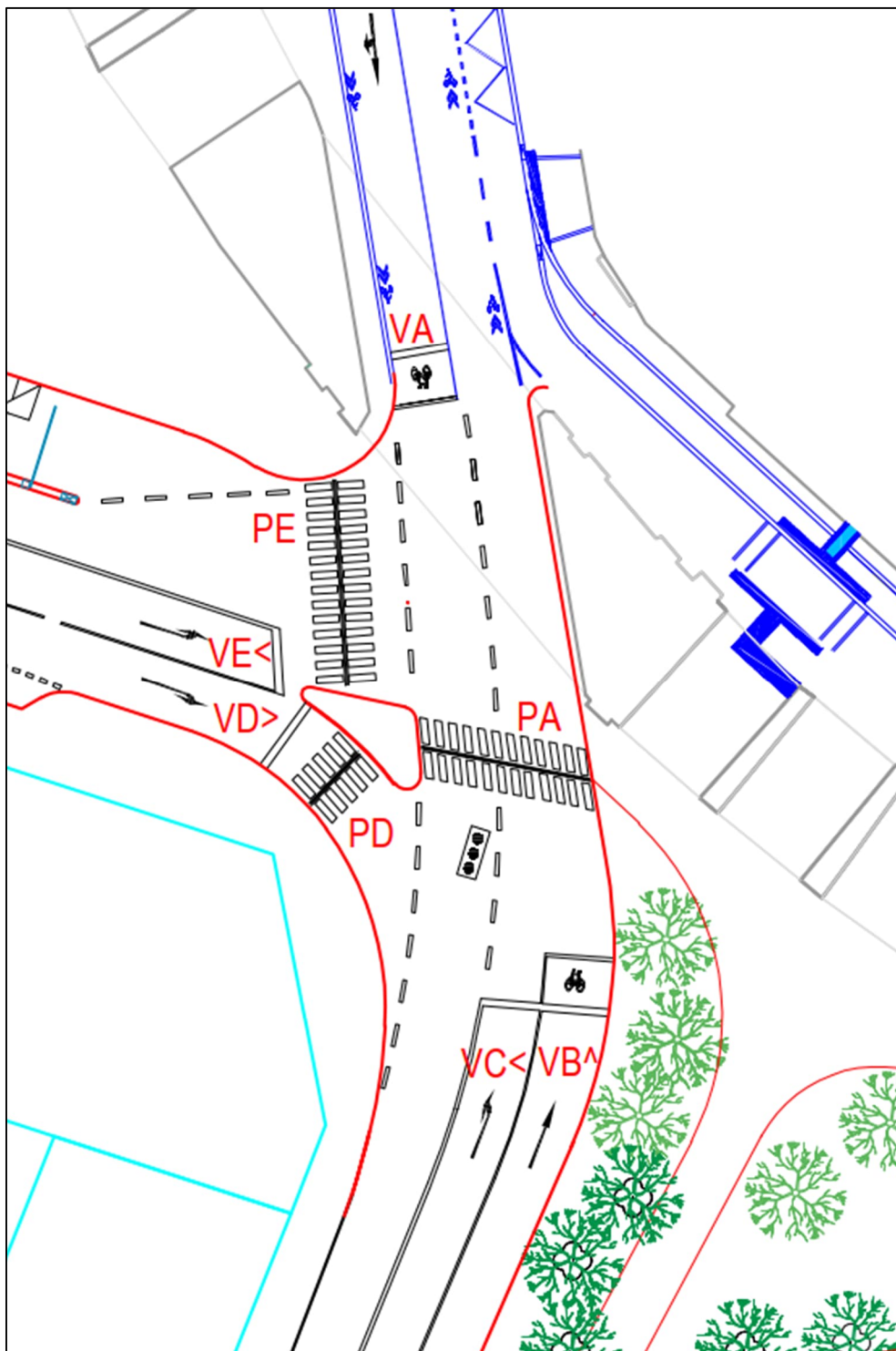
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
Grafikon zahrnuje jízdy autobusů PID
Vytisknuto: 01/2026



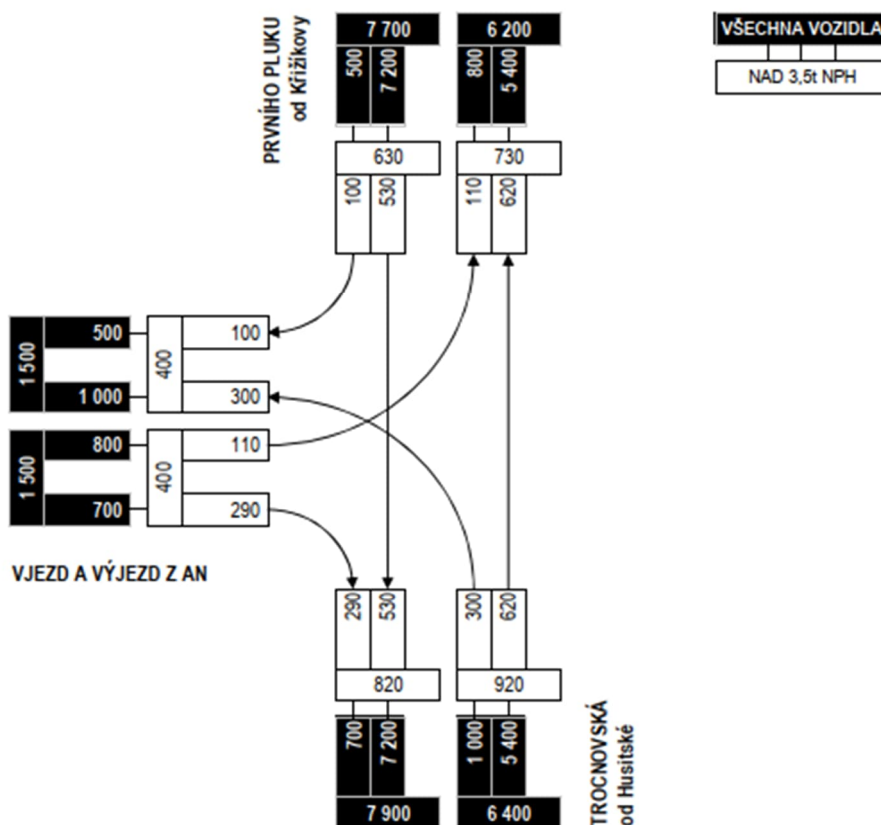
VÝPOČET KAPACITY SVĚTELNĚ ŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY
KŘÍŽÍKOVA – PRVNÍHO PLUKU

Kapacitní posouzení neřízené křižovatky podle TP 188											
Název křižovatky: KŘÍŽÍKOVA - PRVNÍHO PLUKU											
Posuzovaný stav: stav D2, rok 2038 se záměrem Florenc 21, průměrná osmá hodina											
Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita	Rezerva	Fronta	Zdržení	Počet	ÚKD
		OA	N+B	celk.	skladba	C _n		L _{95%}	t _w	zast	
		voz/h	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	m	s	voz/h	
Přednost: Hlavní											
PRVNÍHO PLUKU od Trocnovské	Vlevo	244	44	288	310	Spol. pruh					
	Přímo	50	1	51	52	Spol. pruh					
	Vpravo	50	1	51	52	Spol. pruh					
	VL+PŘ+VP	344	46	390	414	1800	1386				
Přednost: Hlavní											
KŘÍŽÍKOVA od Ke Štvanici	Vlevo	18	1	19	20	Spol. pruh					
	Přímo	58	0	58	58	Spol. pruh					
	Vpravo	446	40	486	507	Spol. pruh					
	VL+PŘ+VP	522	41	563	585	1623	1038	10	3	11	A
Zdržení celkem 0,54 h; 2 s/voz Počet zastavení celkem 11 voz/h; 1 % voz											
Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci A – Velmi dobrá											
Poznámka:											

SITUAČNÍ SCHÉMA PRVNÍHO PLUKU – VÝJEZD Z NÁDRAŽÍ ČAD



GRAFIKON INTENZIT – STAV D2 PRVNÍHO PLUKU – VÝJEZD Z NÁDRAŽÍ ČAD



Stav D, rok 2038, se záměrem „Florenc 21“

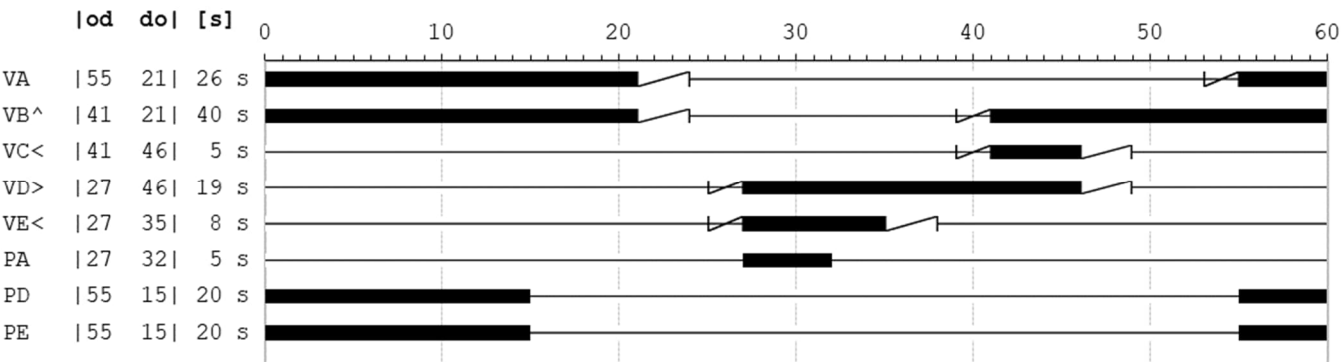
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne

Grafikon zahrnuje jízdy autobusů PID

Vytištěno: 01/2026



ORIENTAČNÍ SIGNÁLNÍ PROGRAM Px/60
PRVNÍHO PLUKU – VÝJEZD Z NÁDRAŽÍ ČAD



LEGENDA:

- | | |
|----------------------|----------------|
| zelená - volno | červená - stůj |
| červenožlutá - pozor | žlutá - pozor |
| blikavá žlutá | tma - vypnuto |

VÝPOČET KAPACITY SVĚTELNĚ ŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY
PRVNÍHO PLUKU – VÝJEZD Z NÁDRAŽÍ ČAD

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 188												
Název křižovatky: SSZ 8.202 PRVNÍHO PLUKU - VÝJEZD Z NÁDRAŽÍ ČAD												
Posuzovaný stav: stav D2, rok 2038 se záměrem Florenc 21, špičková hodina										Délka cyklu t_c [s]		60
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy												
Vjezd (signální skupina)	Intenzita			Sat. tok	Zelená	Kapacita	Rezerva	Délka	Počet	Zdržení	ÚKD	
	VOZ	N+B	celkem I_V	S_V	z	C_V	Rez	fronty L_F	zast.	t_w	Požado- vaná	Dosa- žená
VA ^>	539	44	570	1980	26	858	34	33	386	15,9	E	A
VB^ ^	378	43	408	2000	40	1333	69	14	142	4,3	E	A
VC< <	70	21	85	1600	5	160	47	8	60	34,6	E	B
VD> >	49	20	63	1780	19	564	89	5	31	13,4	E	A
VE< <	56	8	62	1600	8	227	73	5	45	23,4	E	B
Zdržení celkem 4,05 h; 13,4 s/pvoz Počet zastavení celkem 664 voz/h; 61 % voz												
Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy světelně řízené křižovatky B – Dobrá												
Poznámka:												



Adresát: Ateliér DUA, s.r.o.
Šaldova 408/30
186 00 Praha 8 – Karlín

Vaše č. j.:
Naše č. j.: TSK/11889/26/2135/025d-TGr/039
Vyřizuje / tel.: Tomáš Gregora / 722 980 424
Dne: 20. 3. 2026

Potvrzení platnosti dopravněinženýrských podkladů pro záměr „Praha Florenc, Praha 1 (F21)“

Na základě Vašeho požadavku ze dne 4. 3. 2026 Vám zasíláme stanovisko k dodatečné úpravě vstupních parametrů záměru F21 a k jejich ovlivnění dopravněinženýrských podkladů (DIP) pro záměr „Praha Florenc, Praha 1“, úkol č.: 25 – 2135 – 093z – TGr, které jsme zpracovali v 02/2026.

Odvození generované dopravy

Na žádost objednatele byly pro výhledové stavy se záměrem C2 a D2 aktualizovány tabulky generované dopravy.

Označení objektu	Funkce	HPP [m ²]	Počet PS	Jízdy vozidel do 3,5 t	Kontrolní obrátka
B01-2	Obchody jednotlivé v parteru	1 297	3	18	6,0
B01-2	Administrativa s malou návštěvností	9 035	28	36	1,3
B02	Obchody jednotlivé v parteru	2 776	6	38	6,3
B02	Bydlení	20 107	283	251	0,9
B03	Obchody jednotlivé v parteru	1 238	3	17	5,7
B03	Bydlení	7 753	109	97	0,9
B04b	Obchody jednotlivé v parteru	959	2	17	8,5
B04b	Ubytování krátkodobé	7 874	13	54	4,2
B04c	Obchody jednotlivé v parteru	1 726	3	23	7,7
B04c	Bydlení	6 959	142	127	0,9
B05	Obchody jednotlivé v parteru	651	2	12	6,0
B05	Bydlení	6 794	192	170	0,9
B06	Obchody jednotlivé v parteru	3 092	6	42	7,0
B06	Administrativa s malou návštěvností	20 311	62	79	1,3
	Celkem	90 572	854	981	1,1

Tabulka 1 – Bilance dopravy záměru „Florenc 21“ pro stav C2

Vozidla nad 3,5 t byla uvažována v počtu 11 jízd. Celkový objem generované dopravy se tedy nově předpokládá **992 všech vozidel** v každém směru za 24 hodin průměrného pracovního dne. V porovnání s původním výpočtem došlo aktualizací k poklesu objemu všech vozidel v každém směru o 63. V rámci

úprav počtu stání u jednotlivých objektů a funkcí bylo nutné počítat s částečným převedením počtu vozidel mezi jednotlivými vjezdy, resp. výjezdy do garáží záměru.

Označení objektu	Funkce	HPP [m ²]	Počet PS	Jízdy vozidel do 3,5 t	Kontrolní obrátka
B01-1	Obchody jednotlivé v parteru	893	2	16	8,0
B01-1	Administrativa s malou návštěvností	8 473	26	33	1,3
B01-1	Provozovny se shromažďovacími prostory	1 167	3	12	4,0
B04a	Obchody jednotlivé v parteru	1 080	2	12	6,0
B04a	Bydlení	5 828	78	69	0,9
B04b	Obchody jednotlivé v parteru	690	1	8	8,0
	Celkem	18 131	112	150	1,3

Tabulka 2 – Bilance dopravy záměru „Florenc 21“ pro stav D2

Vozidla nad 3,5 t byla uvažována v počtu 1 jízdy. Celkový objem generované dopravy nových objektů dle tab. 2 se tedy předpokládá **151 všech vozidel** v každém směru za 24 hodin průměrného pracovního dne. Oproti datům ve vydaných DIP se jednalo o pokles 6 vozidel v každém směru.

Objem dopravy pro celý záměr „Florenc 21“ se předpokládá celkem **1 143 všech vozidel** v každém směru za 24 hodin průměrného pracovního dne. Aktualizací údajů o záměru F21 tedy dojde ke snížení generované dopravy o 69 vozidel, **výstupy z vydaných DIP „Florenc 21“ (25 – 2135 – 093z – TGr) lze tedy považovat za stále platné.**

S pozdravem

Ing. Jiří Zeman
vedoucí oddělení modelování dopravy, na základě pověření

Upozornění:

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

