

REZIDENCE JIH

DOKUMENTACE PRO POVOLENÍ ZÁMĚRU

výškový systém B.p.V.

AUTOR

AHK ARCHITEKTI

Pod Radnicí 2a/1235
150 00 Praha 5

tel.: 257 220 386
e-mail: architekti@ahk.cz

Schválil :

Ing. arch. Jan Křivský
Ing. Aleš Krpata

GENERÁLNÍ PROJEKTANT

AHK ARCHITEKTI

Pod Radnicí 2a/1235
150 00 Praha 5

tel.: 257 220 386
e-mail: architekti@ahk.cz

Schválil :

Ing. arch. Jan Křivský
Ing. Aleš Krpata

PROJEKTANT ČÁSTI DOKUMENTACE

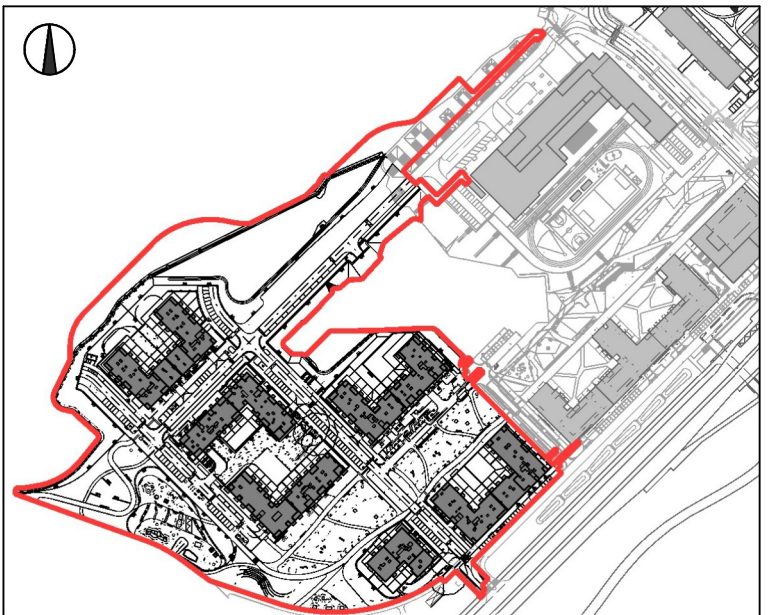
ETC s.r.o.

Anny Letenské 34/7
120 00, Praha 2

tel.: 608 504 616
e-mail: jsoucek@etc-transport.com

Ing. Jiří Souček

autorizace :



Stupeň dokumentace:

DPZ

DOKUMENTACE PRO POVOLENÍ ZÁMĚRU

Část dokumentace:

Profesní část:

Členění profesní části:

Další členění profesní části:

Název výkresu:

E.0.8 DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ PODKLADY

Č. paré :

Datum zpracování:
31/10/2025

Datum revize:

Měřítko :

Počet A4 :

projekt/plán/profil :

N218/P8099

Projekt	Fáze projektu	Profese	Druh výkresu	Číslo výkresu	Index
ZMRJ	DPZ	DOC		508E000000	-



EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY

ZÁPADNÍ MĚSTO - REZIDENCE JIH

DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ PODKLADY

**Červenec 2025
REV 00**

European Transportation Consultancy, s.r.o.
Anny Letenské 7 | Praha 2 - 120 00 | Czech Republic
T: +420 224.211.708 | W: www.etc-transport.com

OBSAH

KAPITOLA	STRÁNKA
1 ÚVOD A ÚČEL STUDIE	1
2 VÝCHOZÍ PODKLADY	1
3 STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ PODMÍNKY	2
3.1 KOMUNIKACE V ÚZEMÍ	2
4 STRUČNÝ POPIS NOVE VÝSTAVBY A DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ	4
4.0 PLÁNOVANÁ VÝSTAVBA A DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	4
4.1 ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU	4
5 DOPRAVA VYVOLANÁ PROVOZEM AREÁLU	5
6 VÝHLEDOVÉ DOPRAVNÍ PODMÍNKY, KUMULACE S DALŠÍMI ZÁMĚRY	6
KOMUNIKAČNÍ SÍŤ	6
INVESTIČNÍ VÝSTAVBA	7
7 INTENZITY DOPRAVY – MODEL Y DOPRAVY	8
7.0 ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ, VSTUPNÍ ÚDAJE A POPIS DOPRAVNÍCH MODELŮ	8
7.1 MODEL 1 – INTENZITY STÁVAJÍCÍ STAV – ROK 2025	9
7.2 MODEL 2 – INTENZITY VÝHLED ROK 2031	9
7.3 MODEL 3 – VÝHLED ÚZEMNÍHO PLÁNU (ORIENTAČNĚ ROK 2050)	10
8 DOPAD ZÁMĚRU NA KAPACITU KOMUNIKAČNÍ SÍŤE	12
8.1 KŘIŽOVATKA PONCAROVA X FERRARIHO	12
8.2 KŘIŽOVATKA JEREMIÁŠOVA X PONCAROVA	13
8.3 SHRUTÍ	15
9 DALŠÍ ÚDAJE NEZBYTNÉ PRO ZPRACOVÁNÍ STUDIE VLIVU STAVBY NA ŽP	16
INTENZITY VOZIDEL MHD	16
10 SOUHRN A ZÁVĚR	18

SEZNAM PŘÍLOH

- PŘÍLOHA 1: ŠIRŠÍ VZTAHY
- PŘÍLOHA 2: SITUACE AREÁLU
- PŘÍLOHA 3: VÝPOČET POTŘEBNÉHO POČTU PARKOVACÍCH STÁNÍ, VÝPOČET INTENZITY DOPRAVY GENEROVANÉ AREÁLEM
- PŘÍLOHA 4: MODEL 1 – INTENZITY STÁVAJÍCÍ STAV – ROK 2025
Příloha 4.1 – Schéma intenzit na síti – stávající stav 2025
Příloha 4.2 – Součtové tabulky – stávající stav 2025
- PŘÍLOHA 5: MODEL 2 – INTENZITY VÝHLED ROK 2031
Příloha 5.1 – Schéma intenzit na síti - výhled 2031, bez záměru
Příloha 5.2 – Schéma intenzit na síti – výhled 2031, se záměrem
Příloha 5.3 – Směrové rozdělení vyvolané dopravy záměru
Příloha 5.4 – Součtové tabulky – výhled 2031, bez záměru
Příloha 5.5 – Součtové tabulky – výhled 2031, se záměrem
- PŘÍLOHA 6: MODEL 3 – INTENZITY VE VÝHLEDU ÚP (ROK 2050)
Příloha 6.1 – Schéma intenzit na síti – výhled ÚP, se záměrem, varianta A
Příloha 6.2 – Schéma intenzit na síti – výhled ÚP, se záměrem, varianta B
Příloha 6.3 – Počty spojů MHD ve výhledu ÚP
Příloha 6.4 – Součtové tabulky – výhled ÚP, se záměrem, varianta A
Příloha 6.5 – Součtové tabulky – výhled ÚP, se záměrem, varianta B
- PŘÍLOHA 7: KAPACITNÍ POSOUZENÍ
- PŘÍLOHA 8: PODKLADY

SEZNAM TABULEK A OBRÁZKŮ

Tabulka 1: Počty spojů MHD v průběhu pracovního dne v roce 2025, 2031, a ve výhledu ÚP	17
Obrázek 1: Schéma komunikační sítě a jejího zatřídění	3
Obrázek 2: Uspořádání křižovatky Poncarova x Ferrariva	13
Obrázek 3: Uspořádání křižovatky Jeremiášova x Poncarova	14

1 ÚVOD A ÚČEL STUDIE

1.0.1 Tato zpráva byla vypracována společností **European Transportation Consultancy, s.r.o.** (dále jen „ETC“) pro objednatele výhradně pro jejich užití. Použití těchto informací třetí stranou není povoleno bez předchozího souhlasu objednatele.

1.0.2 Hlavním úkolem tohoto projektu bylo zajištění dopravně-inženýrských podkladů pro další hodnocení záměru „**ZÁPADNÍ MĚSTO - REZIDENCE JIH**“. Posouzení bylo uvažováno na stávající dopravní síti i ve výhledu, a to i s ohledem na další stavby připravované v daném území.

1.0.3 Řešené území se nachází na jihozápadním okraji Západního města, severně od ul. Poncarova. Návrh investora uvažuje s výstavbou nového bytového komplexu skládajícího se z nových 9 objektů. Stavba navazuje na další koordinované stavby v oblasti, např. území Základní školy či Domovů pro seniory.

2 VÝCHOZÍ PODKLADY

2.0.1 Při zpracování této studie byly použity tyto základní podklady:

- Digitální mapa zájmového území.
- Informace o rozvoji sítě pozemních komunikací.
- Urbanistická studie Západní město, AHK Architekti, 2021 [1]
- Dopravněinženýrské podklady pro komunikace Rozvadovská spojka, Jeremiášova a Poncarova, TSK Praha, 05/2025 [2]
- DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ PODKLADY pro záměr „Západní Město – Bytový dům Oliva“, TSK Praha, 04/2022 [3]
- Potvrzení platnosti dopravněinženýrských podkladů pro záměr „Bytový dům Oliva“, TSK Praha, 03/2023 [4]
- DIP pro záměr “ZÁPADNÍ MĚSTO – ADMINISTRATIVNÍ OBJEKTY KA1 – KA3 A INFRASTRUKTURA”, ETC, 03/2022 [5]
- DIP pro záměr „Západní město - aktualizace“, Praha 13 – Stodůlky, IPR hl. m. Prahy 07/2023 [6]
- DIP pro záměr „Západní město a komerční objekty podél Rozvadovské spojky“, Praha Třebonice IPR hl. m. Prahy, 01/2025 [7]
- DIP pro záměr “ZÁPADNÍ MĚSTO – REZIDENCE ZA VALEM”, ETC, 01/2025 [8]
- DIP pro záměr “ZÁPADNÍ MĚSTO – REZIDENCE ZA VALEM EFH”, ETC, 06/2025 [9]
- DIP pro záměr “ZÁPADNÍ MĚSTO – DOMOVY PRO SENIORY ABC / DOMOV SENIORŮ + DOMOV SE ZVLÁŠTNÍM REŽIMEM AMBEAT”, ETC, 06/2025 [10]
- DIP pro záměr “ZÁPADNÍ MĚSTO – REZIDENCE NAD ŠKOLOU”, ETC, 06/2025 [11]
- Variace intenzit automobilové dopravy na komunikační síti (údaje TSK Praha).
- Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy.
- Podklady o náplni a rozsahu záměru od budoucího investora.
- Databáze výsledků dopravních průzkumů variací dopravy v obdobných areálech (ETC).
- Situace komunikací s plánovaným areálem

- ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací
- TP 188 - Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací
- TP 189 – Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích
- TP 225 - Prognóza intenzit automobilové dopravy (III. vydání)

3 STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ PODMÍNKY

3.0.1 Řešené území se nachází na jihozápadním okraji Západního města, severně od ul. Poncarova. Jedná se o doposavad nezastavěné pozemky využívána jako pole. Záměr navazuje na sousední koordinované záměry NOVOSTAVBA ZŠ STODŮLKY PRAHA 13, DOMOVY PRO SENIORY – OBJEKTY A, B, C, či *OFFICE CENTER - ZÁPADNÍ MĚSTO KA1-KA3 a INFRASTRUKTURA*, na které svým technickým řešením a uspořádání komunikací navazuje. Záměr bude ve výsledku napojen na ul. Poncarovu a ul. Ferrariho. Infrastruktura dané části území bude přitom navázána na již povolené (ale zatím nerealizované) komunikace, které jsou součástí výše uvedených staveb.

3.0.2 Rozsah řešeného území i jeho poloha v rámci města je patrná z **Přílohy 1: Širší vztahy**.

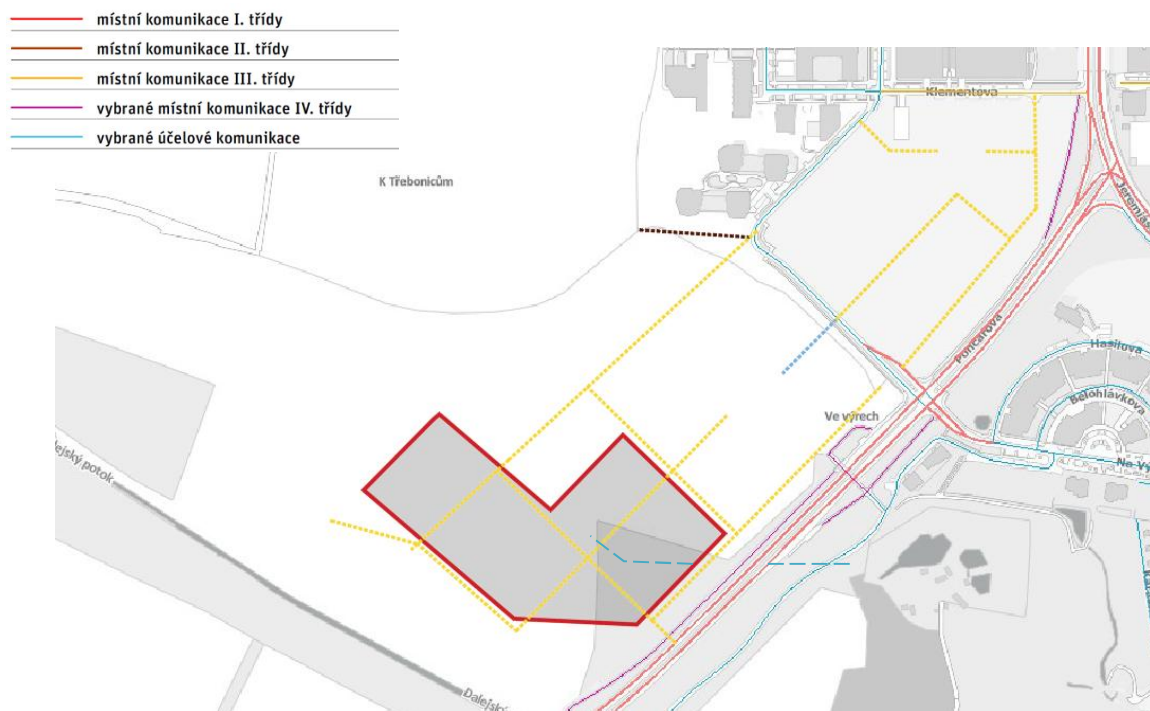
3.1 KOMUNIKACE V ÚZEMÍ

3.1.1 Mezi nejvýznamnější komunikace v řešeném území patří zejména ul. Jeremiášova a Poncarova. V obou případech se jedná o komunikace I. třídy, které zprostředkovávají vazby k nadřazené síti v okolí (D0 na jihu, Rozvadovská spojka na severu či ul. Radlická na východě).

3.1.2 Jedním z hlavních přístupů do území tvoří komunikace Bessemerova. V tomto případě se jedná o místní komunikace obslužného charakteru, tj. III. třídy, výhledově se však očekává její prodloužení až k MUK Řevnická, tj. výstavba tzv. komunikace V71. Následně lze očekávat přeřazení na komunikace do kategorie II. třídy.

3.1.3 Další hlavní vstup do území Západního města představuje ul. Ferrariho. V tomto případě se jedná o místní komunikaci obslužného charakteru, tj. III. třídy (část ul. Ferrariho, odpovídající výhledové trase V73 bude výhledově přeřazena na komunikaci II. třídy.).

3.1.4 Dále se v území nachází síť již založených obslužných komunikací, které jsou postupně budovány společně s jednotlivými záměry v celé oblasti Západního města. Jedná se např. o ulice Laurinova, Svitáková, Klementova atd. Dále jsou v území již povoleny další komunikace, které budou postupně síť doplňovat dle výstavby jednotlivých investičních záměrů. Celý princip přitom vychází ze schválené Územní studie Západního města. Schématická situace komunikací a jejich zařazení je dobře patrná z následujícího obrázku.



Obrázek 1: Schéma komunikační sítě a jejího zatřídění

3.1.5 V zásadě lze tedy konstatovat, že řešené území disponuje rychlou a kapacitní vazbou na nadřazenou komunikační síť, která zajistí hlavní přístup do nového záměru.

3.1.6 Území se nalézá v docházkové vzdálenosti stanice metra Stodůlky, která se nachází v docházkové vzdálenosti cca 650 - 800 m severně od řešených objektů. Ke stanici metra jsou/budou zajištěny kvalitní přístupové trasy pro pěší i cyklisty.

3.1.7 Výše uvedené současně dokládá, že návrh je v souladu s Obecnými zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy, jelikož je umístován v přímé vazbě na kapacitní kolejové systémy hromadné dopravy, představované stanicí metra Stodůlky a linkou B. Docházková vzdálenost je přitom zcela dostačující pro pokrytí potřeb řešeného záměru, jelikož za maximální docházkovou vzdálenost k systému MHD v Praze je považována vzdálenost 800 m.

3.1.8 Dále je obsluha území zajištěna autobusovými linkami z nejbližší zastávky Stodůlky na ul. Jeremiášova. Docházková vzdálenost ke stanici autobusu je podobná jako k metru.

3.1.9 Počty spojů na jednotlivých linkách uvádí Tabulka 2.

3.1.10 Celkově lze konstatovat, že území je velmi dobře obslouženo městskou hromadnou dopravou, což tvoří základní předpoklad pro minimalizaci dopravního dopadu záměru.

4 STRUČNÝ POPIS NOVÉ VÝSTAVBY A DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

4.0 PLÁNOVANÁ VÝSTAVBA A DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

4.0.1 Předmětem předkládaného záměru „ZÁPADNÍ MĚSTO - REZIDENCE JIH“. (dále jen záměr) je výstavba 9 bytových objektů doplněných o komerční plochy v parteru. Všechny objekty budou obsahovat odpovídající počet parkovacích stání umístěných převážně v hromadných podzemních garážích, z části i podél vnějších komunikací (převážně návštěvnická stání).

4.0.2 Dopravní řešení zahrnuje výstavbu nových komunikací, které budou ve výsledku navazovat na již vybudovanou či povolenou síť komunikací v oblasti. Jedná se zejména o ul. Poncarova a Ferrariho, ale i další komunikace budované v rámci sousedních záměrů (např. ZŠ Praha 13, Domovy pro Seniory ABC atd.). Ve výsledku tak bude vybudována kompletní komunikační síť pro dané území, která zajistí napojení do všech směrů. Hlavní dopravní napojení bude přes ul. Ferrariho a stávající světelně řízenou křižovatku Ferrariho – Poncarova, to bude dále doplněno pomocným napojením přímo z ul. Poncarova, které však bude omezeno pouze na pravá odbočení (tento sjezd je povolen v rámci dalších koordinovaných staveb v území). Záměr tedy bude disponovat velmi kvalitním napojením na vnější komunikační síť.

4.0.3 Dále záměr zahrnuje návrh nových parkovacích stání podél těchto komunikací, samotné řešení podzemních garáží a dále celou síť komunikací pro pěší.

4.0.4 Celkové řešení plánovaného záměru je patrné z **Přílohy 2 – Situace plánovaného areálu**

4.1 ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU

4.1.1 V rámci zpracování této dokumentace byl proveden výpočet potřebného počtu parkovacích stání dle výpočtu definovaného nařízením 12/2024 hl. m. Prahy (Pražské stavební předpisy – „PSP“). Konkrétní výpočet je uveden v příloze **3.1**. Výpočet vychází z aktuálně dostupných podkladů o funkčním využití a hrubých a čistých podlažních plochách budov.

4.1.2 Dle metodiky Pražských stavebních předpisů je **území zařazeno do Zóny 08**. U návštěvnických stání a vázaných stání nebytových funkcí je určen minimální počet stání na 100 % ze základního počtu parkovacích stání, maximum je pak bez omezení. U vázaných stání bydlení je pak minimum stanoveno na 140 % ze základního počtu stání, přičemž maximum není omezeno.

4.1.3 Z provedeného výpočtu vyplývá, že dle **PRAŽSKÝCH STAVEBNÍCH PŘEDPISŮ** by mělo být pro objekty záměru vybudováno **minimálně 1012 parkovacími stánými**, z nichž 938 je vázaných parkovacích stání a zbylých 74 návštěvnických stání. **Maximální počet stání je bez omezení.**

4.1.4 Pro potřeby záměru bude v souladu s platnou legislativou vybudováno **celkem 1099 parkovacích stání**. Vázaná stání budou realizována v garážích umístěných pod navrhovanými objekty (1025 PS), návštěvnická stání bydlení a obchodů (74 PS), stejně jako zásobovací stání, budou pak podél vnějších komunikací.

4.1.5 Vyjma stání určených přímo pro pokrytí potřeb záměru, bude na povrchu umístěno **dalších 54 PS**, které jsou určeny pro pokrytí dalších potřeb v území (zásobování, údržba) či jako rezerva pro další budoucí navazující výstavbu dle Urbanistické studie. **Celkem tedy bude v dokumentaci umístěno 1153 stání**

4.1.6 Výše uvedený počet byl stanoven s ohledem na požadavky městské části a zkušenosti z fungování dalších již dokončených objektů v oblasti Západní města (reálná poptávka po stáních).

4.1.7 Obecně je možné konstatovat, že požadavky PSP jsou z pohledu návrhu dostatečného počtu parkovacích stání splněny.

5 DOPRAVA VYVOLANÁ PROVOZEM AREÁLU

5.0.1 Pro potřeby dalšího vyhodnocení dopravních dopadů daného návrhu byly vytvořeny modely dopravy v blízkosti řešeného území pro fázi provozu záměru.

5.0.2 S ohledem na rozsah záměru byl proveden standardními dopravně-inženýrskými postupy odborný odhad zátěží vyvolané dopravy. Odhad vyvolané dopravy byl založen na kapacitách objektů (počty zaměstnanců, počty návštěvníků, počet jednotek pobytového zařízení, počty obyvatel, počty parkovacích stání apod.) a na základě předpokládané výměny vozidel během dne. Při odvození objemu vyvolané dopravy bylo vycházeno i z dopravních průzkumů prováděných ETC u obdobných areálů a hodnot poskytovaných TSK u obdobných areálů. Souhrnně je výpočet předpokládané generované dopravy uveden **v příloze 3.2**. Ve výhledu se nepředpokládají změny v dopravě generované areálem.

5.0.3 Detailní výpočet generované dopravy je založen na předpokládaných koeficientech obrátkovosti vozidel na jednotku HPP ve vztahu k funkčnímu využití daného parkovacího stání. Tyto koeficienty jsou stanoveny na základě databáze dopravních průzkumů prováděných v obdobných areálech. Současně je zohledněna dopravní dostupnost areálu pomocí MHD, která je na velmi dobré úrovni (areál se nachází v docházkové vzdálenosti stanice metra).

5.0.4 Navíc byl v roce 2022 proveden v oblasti Západního města rozsáhlý dopravní průzkum (ETC), který měl za úkol zmapovat celkové intenzity provozu a dopravu generovanou jednotlivými částmi celé zóny. Reálně zjištěná obrátkovost u stávajících bytových domů na území Západního města se pohybovala na úrovni okolo 0,9 obrátu na byt, resp. 0,8 - 0,9 obrátu na PS, resp. Dále doložený výpočet uvažuje s mírně vyšší hodnotou obrátu na stání, přičemž je současně zohledněn reálný poměr počtu bytů na 1 stání a další parametry. Výpočet je tak proveden na straně bezpečnosti.

5.0.5 Po dostavbě záměru je očekáváno celkem **1125 příjezdů a 1125 odjezdů všech vozidel z/do areálu denně**. Na základě údajů z jiných obdobných zařízení byl odhadnut počet příjezdů vozidel zásobování a svozu odpadu na cca 1% z celkového počtu příjezdů, tj. celkem **15 příjezdů a odjezdů nákladních vozidel za 24 hodin**.

5.0.6 Ve špičkové ranní hodině lze očekávat zhruba 68 příjezdů a 166 odjezdů/h, ve špičkové odpolední hodině pak do 136 příjezdů a 93 odjezdů/h. V noci (22:00-6:00) předpokládá maximálně 57 příjezdů a 57 odjezdů výhradně osobních vozidel.

5.0.7 Nejvyšší přetížení komunikační sítě se tedy předpokládá v průběhu ranní dopravní špičky, kdy může dosahovat až 234 pohybů za hodinu. Toto přetížení se projeví zejména na ul. Ferrariho a v křižovatce Poncarova - Ferrariho.

5.0.8 V odpolední dopravní špičce je očekává souhrnné přetížení obdobné, avšak rozdělení dopravy na směry je rovnoměrnější a současně dochází k výhodnějšímu směřování dopravy (větší přetížení kapacitnějších odbočení z hlavní komunikace). Z výše uvedených důvodů se jako rozhodující jeví zejména přetížení v ranní dopravní špičce, na kterou tak musí být nastavena kapacita komunikační sítě.

6 VÝHLEDOVÉ DOPRAVNÍ PODMÍNKY, KUMULACE S DALŠÍMI ZÁMĚRY

Komunikační síť

6.0.1 Výhledové dopravní podmínky jsou v jednotlivých horizontech hodnoceny rozdílně dle předpokládaného rozvoje komunikační sítě i záměrů v okolí.

6.0.2 Z hlediska širších vazeb a delšího časového horizontu může ovlivnit stav dopravy v daném území zejména plánovaná výstavba jednotlivých částí Pražského okruhu. Uspořádání nadřazených komunikací pro výhledový horizont roku 2031 již zohledňuje úsek dálnice D0 / Pražského okruhu PO 511 (D1-I/12) vč. přeložky silnice I/12 a zkapacitnění PO 510 a PO 515, naopak severní část PO vč. úseků PO 518 a 519 mezi dálnicí D7 a D8, PO 520 a D3 zahrnuta nebyla.

6.0.3 Ve střednědobém horizontu (2031) nebyla zohledněna tzv. Radlická radiála, která může také ovlivnit některé lokální proudy vozidel. U této stavby nelze očekávat její zprovoznění před rokem 2031, a je tedy zohledněna až v dlouhodobém výhledu ÚP (2050).

6.0.4 Ve všech zkoumaných výhledech jsou zohledněny již povolené přilehlé komunikace, které jsou součástí sousedních koordinovaných záměrů NOVOSTAVBA ZŠ STODŮLKY PRAHA 13, DOMOVY PRO SENIORY – OBJEKTY A, B, C, či OFFICE CENTER - ZÁPADNÍ MĚSTO KA1-KA3 a INFRASTRUKTURA.

6.0.5 Z hlediska místních vazeb pak může situaci v lokalitě ovlivnit zejména případná dostavba komunikační sítě definovaná v rámci platného ÚP. Zde se jedná zejména o komunikace označované jako V71 (propojení ul. Bessemerova směrem k MÚK Řevnická), která má procházet přímo vedle řešeného území a její první etapu představuje již dokončená část ul. Bessemerova, a komunikace V73 – propojení ul. Ferrariho západním směrem až k MUK Řevnická.

6.0.6 V případě V71 není aktuálně termín jejího dokončení a úplné propojení skrz území znám, přičemž její dokončení ve střednědobém horizontu 2031 je nepravděpodobné. Její dokončení je tedy zohledněno až ve výhledovém stavu ÚP – 2050 a to v obou verzích.

6.0.7 Ještě více nejasný je pak termín dostavby komunikace V73, jejíž dokončení je podmíněno vyřešením majetkoprávních vztahů a pravděpodobně i dalších změn ÚP. Z tohoto důvodu jsou ve výsledku doloženy 2 výhledy ÚP (2050). V prvním případě (varianta A) je doložen realistický scénář očekávaného rozvoje území, který počítá s dostavbou ploch ve východní polovině území Západního města a pouze dílčí dostavbou trasy komunikace V73. Dle aktuální znalosti situace v území, majetkoprávního uspořádání a průběhu změn územního plánu, se jedná o rozsah výstavby a

dopravního řešení, který je možné reálně očekávat ve výhledu do roku 2050, výstavba dalších částí se momentálně jeví pravděpodobně jako nenaplnitelná do daného horizontu.

6.0.8 Dále je však doložena i Varianta B, která dokládá finální očekávanou situaci v území po úplném naplnění rozvojových ploch a komunikačního skeletu dle platného ÚP a projednávaných změn. Jedná se např. o doplnění komunikací V73 a V72.

6.0.9 Díky takto zvolenému postupu bylo možné popsat očekávané rozhodující momenty z pohledu náplně území, které mohou představovat významně odlišné situace z hlediska dopravní zátěže oblasti.

6.0.10 Stav dopravy pro výhledový model Územního plánu (orientačně 2050) je uvažován dle podkladů od IPR hl. m. Prahy pro platný výhled územního plánu hl. m. Prahy, který počítá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch na území Prahy podle tohoto plánu. Z hlediska celkové dopravní situace je zohledněna i výstavba navazující nadřazené komunikační sítě (např. dokončení předpokládaných částí Městského a Pražského okruhu).

Investiční výstavba

6.0.11 V širším území je uvažováno či je již povolena výstavba dalších záměrů, z nichž část bude generovat dopravu (zdroj dopravy – běžně jednotky pobyt. zařízení, domy) a část bude dopravu přitahovat (cíl dopravy – např. kanceláře, obchody), přičemž značná část dopravy z těchto záměrů bude využívat obdobnou komunikační síť, jaká bude využívána záměrem, který je předmětem této studie.

6.0.12 Část záměrů je přímo započtena v předchozích modelových podkladech TSK, další nezapočtené záměry pak byly do zpracovaných modelů započteny dle jejich předpokládaného rozsahu a distribuce dopravy.

6.0.13 Výstavba jednotlivých záměrů je přitom zohledněna v postupných horizontech dle jejich očekávaného zprovoznění. Ve výhledovém modelu dopravy pro rok 2031 jsou mimo jiné zohledněny blízké záměry Rezidence Za Valem, Rezidence Za Valem EFH, objekty L, M, N, Oliva, BD Kopanina, MŠ Švestka, Administrativní budova Klementova, administrativní objekty KA I-III, Parkovací dům, Obytný soubor Stodůlky JIH, DOMOVY PRO SENIORY – OBJEKTY A, B, C A PARK / DOMOV PRO SENIORY A DOMOV SE ZVLÁŠTNÍM REŽIMEM, NOVOSTAVBA ZŠ STODŮLKY PRAHA 13, Rezidence nad školou atd. Z hlediska širších vazeb je ve všech horizontech zahrnut významný záměr Nový Zličín.

6.0.14 Další menší záměry v území jsou navíc zohledněny principem postupného naplňování Územního plánu. Model připravovaný TSK uvažuje, že až 1/3 ze všech ploch definovaných Územním plánem k zástavbě bude v provozu a generovat dopravu již v krátkodobém výhledu 5-let. Významná část takto definovaného růstu dopravy se vztahuje k dalším již povoleným či uvažovaným záměrům v území. Takto definovaným nárůstem jsou pak v modelu zohledněny veškeré v úvahu připadající záměry v území s dostatečnou rezervou (reálně lze předpokládat, že nebude takováto náplň ÚP v daném horizontu realizována). Model tedy zohledňuje předpokládaný nárůst dopravy v celé širší oblasti. Je tedy možné konstatovat, že základní model pro rok 2031, založený na výhledovém modelu TSK, který již zohledňuje etapovou výstavbu vybraných významných záměrů v okolí, stejně jako dalších menších záměrů v území formou postupného naplňování územního plánu, i předpokládaný růst obecné dopravy na území hl. m. Prahy, je vytvořen s takovými předpoklady, které jednoznačně definují

kumulativní dopad záměru s dalšími v úvahu připadajícími záměry v širším území, jejichž realizace připadá v úvahu v daném časovém horizontu.

6.0.15 Záměr je součástí širší rozvojové lokality Západního města, pro které byla zpracována Urbanistická studie (autor spol. AHK Architekti) [1], která zároveň slouží i jako podklad pro změnu ÚP. Tato studie představuje variantu maximálního naplnění celého rozvojového území a byla na základě principu předběžné opatrnosti zvolena jako podklad pro vypracování dlouhodobého horizontu naplně ÚP (2050). Tento výhled tedy představuje maximální očekávaný rozvoj celého širšího území a zahrnuje kumulace se všechny v úvahu připadající záměry v území (nad výše přímo vyjmenované). Stav dopravy pro výhledový model Územního plánu (orientačně 2050) je uvažován dle podkladů od IPR hl. m. Prahy pro platný výhled územního plánu hl. m. Prahy, který počítá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch na území Prahy podle tohoto plánu.

6.0.16 Ve variantě A výhledu ÚP je zohledněn reálně očekávaný rozsah zástavby dokončený v tomto horizontu. Jedná se zejména v objekty ve východní polovině území. Ve variantě B je pak uvažováno s kompletní rozvojem celé oblasti i západním směrem až k Třebonicům.

6.0.17 Současně jsou do modelu zaneseny nejenom veškeré známé projekty v širším území, ale i celková náplň rozvojových ploch na území hl. m. Prahy. V rámci tohoto modelu jsou tak vyhodnoceny i kumulace se všemi v úvahu připadajícími záměry v území.

6.0.18 Výše uvedené skutečnosti prokazují, že v rámci **dopravní studie jsou dostatečně vyhodnoceny kumulativní dopady se všemi v úvahu připadajícími záměry v okolí**, a to i bez ohledu na skutečnost, zda jsou tyto záměry taxativně vyjmenovány v některé z částí této studie.

7 INTENZITY DOPRAVY – MODELÝ DOPRAVY

7.0 ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ, VSTUPNÍ ÚDAJE A POPIS DOPRAVNÍCH MODELŮ

7.0.1 S ohledem na harmonogram výstavby a zprovoznění komunikační sítě byly dopravně-inženýrské podklady zpracovány v následujících postupných horizontech:

- **Model 1 – Intenzity stávající stav – rok 2025**
- **Model 2 – Intenzity výhled rok 2031**
 - bez realizace záměru
 - se záměrem
 - rozpad dopravy záměru
- **Model 3 – intenzity ve výhledu ÚP – rok 2050**
 - Varianta A – realistická náplň území (vč. záměru)
 - Varianta B – kompletní náplň území (vč. záměru)

7.0.2 V rámci posouzení jsou dopravně-inženýrské podklady rozděleny na celkový počet vozidel a z toho osobní vozidla / lehká nákladní vozidla / těžká nákladní vozidla. Pro orientaci v čase byly informace zjišťovány za interval 24hod, za denní provoz (6:00 – 22:00), za noční provoz (22:00 – 6:00) na různých sledovaných profilech.

7.0.3 Podíl nočních intenzit (22:00-06:00) v % z celodenního množství bude uvažován na základě koeficientů poskytnutých TSK Praha. Návrhová špičková hodina pak byla stanovena na základě konzultace s TSK, která pro potřeby kapacitních posouzení výhledového stavu dopravy a návrh dopravních řešení uvažuje jednotný navýšený podíl zatížení ve špičkové hodině na úrovni 8,0% z celodenních zatížení.

7.1 MODEL 1 – INTENZITY STÁVAJÍCÍ STAV – ROK 2025

7.1.1 Údaje o stávajících intenzitách průměrného pracovního dne ve sledovaných úsecích byly stanoveny a na základě dat společností TSK Praha v rozsahu sledované sítě, s přihlédnutím k jiným stávajícím podkladům [2-10], a současně i průzkumům dopravy, které zpracovatel této studie prováděl v území v předchozích letech.

7.1.2 Pro sestavení celkového modelu stávajících intenzit dopravy byly tedy využity jak data TSK hl. m Prahy za rok 2024), tak i výsledky zpracovaného průzkumu. Celý model byl standartními dopravně-inženýrskými postupy kalibrován tak, aby byl vytvořen celkový obraz stávajícího stavu dopravy na sledované síti komunikací. **Model 2025**, který byl vytvořen dle platných TP 189 a TP 225, lze považovat za reálný aktuální stav dopravy v území.

7.1.3 Podrobně jsou intenzity rozepsány pro jednotlivé směry ve schématu v **příloze 4.1 - Schéma intenzit na síti – stávající stav 2025**. V **příloze 4.2** jsou pak dále uvedeny součtové tabulky pro jednotlivé měřené profily (uvedeny obousměrné intenzity).

Pozn.: V modelech a součtových tabulkách nejsou započítány cesty vozidel MHD, které je nutné k uváděné IAD připočíst (viz. další podklady).

7.2 MODEL 2 – INTENZITY VÝHLED ROK 2031

7.2.1 Model 2 představuje výhledový stav pro rok očekávaného zprovoznění záměru a jeho napojení na komunikační síť. Ta je uvažována v zásadě ve stávajícím stavu, v tomto výhledu tedy není zohledněn vliv komunikace V71, V73. Naopak je zohledněn vliv SOKP 511 a dalších výše uvedených doprovodných staveb.

7.2.2 Model byl připraven zvlášť pro stav bez výstavby (0-vá varianta), tj. při zachování stávajícího funkčního využití areálu a dále pro stav po dokončení záměru.

7.2.3 Výhledový stav obecné dopravy je uvažován dle podkladů od TSK hl. m. Prahy střednědobý výhled 2031, přičemž jsou v modelu zohledněny i další významné stavby v území, u kterých se předpokládá jejich dokončení (uvedeno v předchozích kapitolách). Do modelu byly následně zohledněny (přidány) další záměry v širším území (například Rezidence Za Valem, Rezidence Za Valem EFH, objekty L, M, N, Oliva, BD Kopanina, MŠ Švestka, Administrativní budova Klementova, administrativní objekty KA I-III, Parkovací dům, Obytný soubor Stodůlky JIH, DOMOVY PRO SENIORY – OBJEKTY A, B, C A PARK / DOMOV PRO SENIORY A DOMOV SE ZVLÁŠTNÍM REŽIMEM, NOVOSTAVBA ZŠ STODŮLKY PRAHA 13 apod.), jejichž dokončení lze reálně očekávat v daném výhledu. Jejich výčet je doložen v předchozích kapitolách.

7.2.4 Intenzity dopravy pro rok 2031 v případě zachování stávajícího funkčního využití území jsou znázorněny na schématu v **příloze 5.1 Schéma intenzit na síti - výhled 2031 - bez záměru**. Tento model uvažuje s výstavbou nejvýznamnějších záměrů v blízkém okolí a současně i částečným naplněním dalších rozvojových ploch na území hl. m. Prahy. V rámci tohoto modelu jsou tak vyhodnoceny i kumulace se všemi záměry v území, u nichž lze očekávat zprovoznění v daném časovém horizontu.

7.2.5 V rámci modelového výhledu se záměrem se předpokládá výše uvedené množství vyvolané dopravy, tj. celkem **1125 příjezdů/24h a stejné množství odjezdů**.

7.2.6 Celkové **výsledné intenzity** dopravy na jednotlivých profilech sledované sítě komunikací, vč. změn vyvolaných dokončením nového záměru, schematicky zobrazuje **Příloha 5.2 – Schéma intenzit na síti – výhled 2031, se záměrem**.

7.2.7 Rozpad areálové dopravy na komunikační síť byl proveden standartními dopravně-inženýrskými metodami, tj. zejména na základě rozboru zdrojů a cílů dopravy a ohodnocení příjezdových a odjezdových tras z/do areálu, s přihlédnutím ke stávajícímu směřování dopravy z území, zjištěnému na základě dopravního průzkumu. Předpokládaný rozpad areálové dopravy v roce 2031 je patrný z **Přílohy 5.3 – Směrové rozdělení vyvolané dopravy ze záměru (2031)**.

7.2.8 **Součtové tabulky** obousměrných intenzit v roce 2031 *ve stavu bez záměru* na jednotlivých profilech uvádí **příloha 5.4**. V příloze/tabulce 5.4 je tedy popsán výhledový stav intenzit dopravy v případě zachování stávající funkce areálu, tzn. v podstatě 0-ová varianta (stav bez výstavby).

7.2.9 **Součtové tabulky** obousměrných intenzit v roce 2031 *ve stavu po dokončení záměru* na jednotlivých profilech uvádí **příloha 5.5**. V **příloze 5.5** je tedy uveden výhledový stav intenzit dopravy po dokončení záměru na každém z úseků, odvozený z předpokládaného směrového rozdělení, dělení v průběhu dne a noci, dělení kategorie vozidel atd. Model zohledňuje i další výše uvedené skutečnosti (nárůst obecné dopravy, další rozvoj v území atd.).

Pozn.: V modelech a součtových tabulkách nejsou započítány cesty vozidel MHD, které je nutné k uváděné IAD připočíst (viz. další podklady).

7.3 MODEL 3 – VÝHLED ÚZEMNÍHO PLÁNU (ORIENTAČNĚ ROK 2050)

7.3.1 Model 3 představuje výhledový stav územního plánu (orientačně rok 2050) po plném dokončení plánovaného záměru. Tento model přitom uvažuje s realizací další zástavby Západního města dle Urbanistické studie (autor spol. AHK Architekti) [1]. Tato studie představuje variantu maximálního naplnění celého rozvojového území a byla na základě principu předběžné opatrnosti zvolena jako podklad pro vypracování dlouhodobého horizontu naplně ÚP (2050).

7.3.2 Jak je uvedeno výše, výhled ÚP je doložen ve dvou scénářích – Varianta A (realistická) a Varianta B (kompletní).

7.3.3 V prvním případě (varianta A) je doložen realistický scénář očekávaného rozvoje území, který počítá s dostavbou ploch ve východní polovině území Západního města a pouze dílčí dostavbou trasy komunikace V73. Dle aktuální znalosti situace v území, majetkoprávního uspořádání a průběhu změn

územního plánu, se jedná o rozsah výstavby a dopravního řešení, který je možné reálně očekávat ve výhledu do roku 2050, výstavba dalších částí se momentálně jeví pravděpodobně jako nenaplnitelná do daného horizontu.

7.3.4 Ve variantě B je pak uvažováno s kompletním rozvojem celé oblasti západním směrem až k Třebonicům, stejně jako s kompletní dostavbou komunikační sítě (např. V73, V72 atd.)

7.3.5 Stav dopravy pro výhledový model Územního plánu (orientačně 2050) je uvažován dle podkladů od IPR hl. m. Prahy pro platný výhled územního plánu hl. m. Prahy, který počítá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch na území Prahy podle tohoto plánu. Z hlediska dopravní situace je zohledněna především výstavba navazující nadřazené komunikační sítě (např. dokončení předpokládaných částí Městského a Pražského okruhu). Současně jsou do modelu zaneseny nejenom veškeré známé projekty v širším území, ale i celková náplň rozvojových ploch na území hl. m. Prahy. V rámci tohoto modelu jsou tak vyhodnoceny i kumulace se všemi v úvahu připadajícími záměry v území.

7.3.6 Intenzity dopravy pro výhledový stav dle ÚP po dokončení výstavby v území Západního města v rozsahu **VARIANTY A (realistická náplň)** je doložen v příloze **Příloha 6.1**, která zobrazuje celkové **výsledné intenzity** dopravy na jednotlivých profilech sledované sítě komunikací, vč. změn vyvolaných dokončením nového záměru.

7.3.7 Intenzity dopravy pro výhledový stav dle ÚP po dokončení **KOMPLETNÍ** výstavby v území Západního města v rozsahu **VARIANTY B (kompletní náplň)** je doložen v příloze **Příloha 6.2**, která zobrazuje celkové **výsledné intenzity** dopravy na jednotlivých profilech sledované sítě komunikací, vč. změn vyvolaných dokončením nového záměru

7.3.8 **Součtové tabulky** obousměrných intenzit v roce 2050 ve **VARIANTĚ A** na jednotlivých profilech uvádí **příloha 6.4**. **Součtové tabulky** obousměrných intenzit v roce 2050 ve **VARIANTĚ B** na jednotlivých profilech uvádí **příloha 6.5**.

Pozn.: V modelech a součtových tabulkách nejsou započítány cesty vozidel MHD, které je nutné k uváděné IAD připočíst (viz. další podklady).

8 DOPAD ZÁMĚRU NA KAPACITU KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ

8.0.1 Nejvyšší přetížení komunikační sítě se předpokládá v průběhu ranní dopravní špičky, kdy může dosahovat až 234 pohybů za hodinu, což odpovídá přibližně čtyřem vozidlům za minutu. V odpolední dopravní špičce je očekává souhrnné přetížení obdobné, avšak rozdělení dopravy na směry je rovnoměrnější a současně dochází k výhodnějšímu směřování dopravy (větší přetížení kapacitnějších odbočení z hlavní komunikace). Z výše uvedených důvodů se jako rozhodující jeví zejména přetížení v ranní dopravní špičce, na kterou tak musí být nastavena kapacita komunikační sítě.

8.0.2 Doprava generovaná územím Rezidence JIH se rozprostře na okolní dopravní síti, přičemž v plném rozsahu se projeví v podstatě v pouze v křižovatce ul. Ferrariho – Poncarova. Dopad na tuto křižovatku je nutno posoudit. Dopad do ostatních křižovatek na území Západního města bude zásadně omezen postupným rozpadem dopravního proudu.

8.0.3 Žádná ze vzdálenějších významných křižovatek v okolí nebude přetížena výše uvedenou hodnotou, ale pouze částí areálové dopravy. Po projetí křižovatky Ferrariho - Poncarova dojde k přirozenému k rozpadu generované dopravy řešeným územím a po průjezdu každou další křižovatkou bude docházet znovu k dalšímu postupnému rozpadu dopravního proudu z/do záměru a jeho vliv na zatížení křižovatek v území bude klesat.

8.0.4 V nejbližším okolí se navíc nenachází křižovatky, které by aktuálně vykazovaly zásadní problémy, větší dobu zdržení či tvorbu kolon.

8.0.5 Dopad na další vzdálenější křižovatky v území je v podstatě vyloučen, jelikož vlivem postupného rozpadu dopravního proudu se snižuje i nárůst dopravy vyvolaný ve vzdálenějších křižovatkách.

8.0.6 Kapacitně byly tedy posouzeny dvě nejbližší křižovatky, konkrétně pak křižovatky Ferrariho – Poncarova a Jeremiášova x Poncarova. Pro účely posouzení byly využity zatěžovací stavy, které jsou pro danou křižovátku nejkritičtější (zatížení je nejvyšší).

8.1 KŘÍŽOVATKA PONCAROVA X FERRARIHO

8.1.1 V nedávné době byla dokončena realizace nového SSZ v křižovatce Poncarova – Ferrariho, která zajišťuje kapacitní napojení řešeného území na nadřazenou síť. Uspořádání této světelně řízené křižovatky je patrné z následujícího obrázku.



Obrázek 2: Uspořádání křižovatky Poncarova x Ferrariho

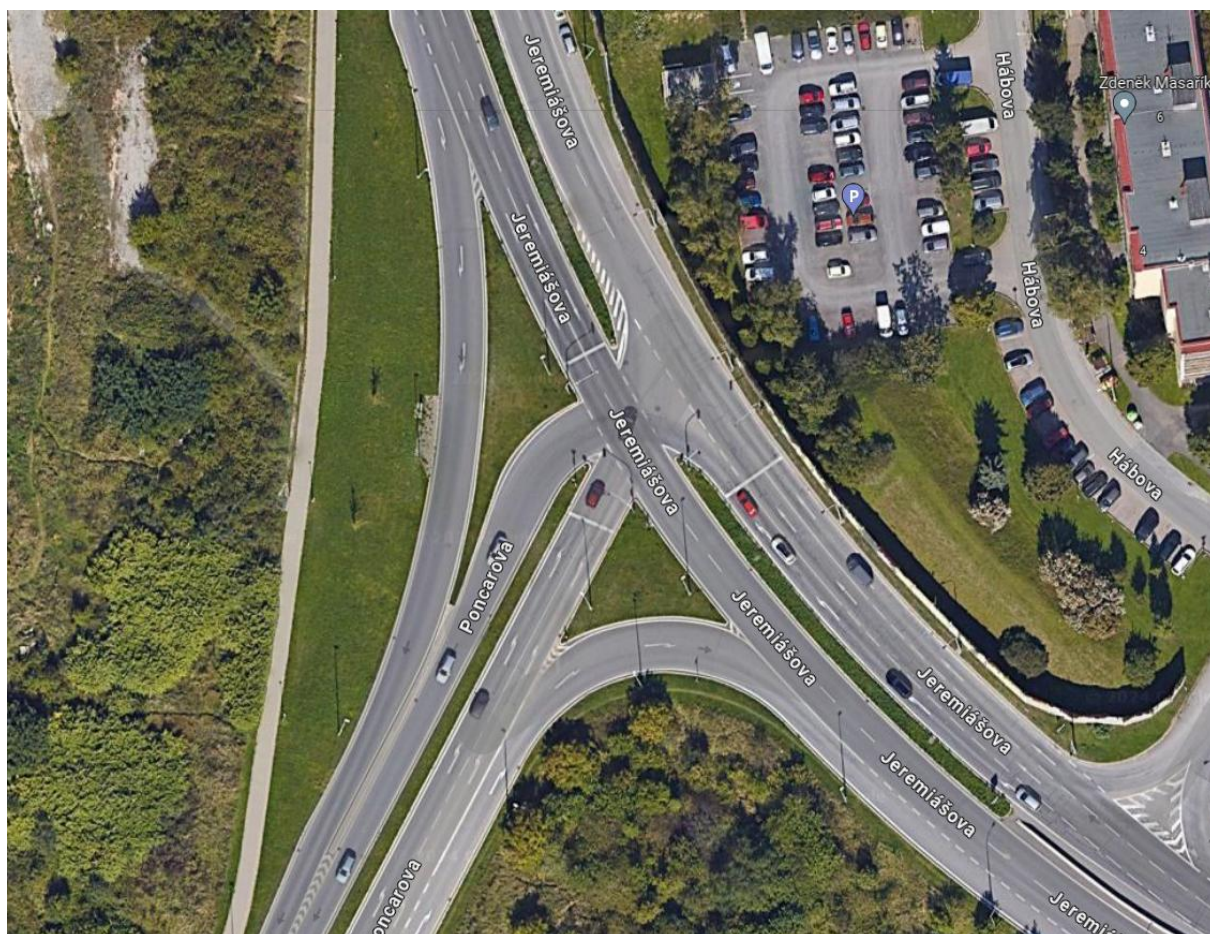
8.1.2 Kapacita řízené křižovatky se dle platných ČSN a TP188 pohybuje na úrovni až okolo 36 000 – 77 000 průjezdů za den. Křižovatka je vybudována s dostatečným počtem řadících/odbočovacích pruhů a lze tak reálně očekávat její kapacitu v horní polovině výše uvedeného rozptylu. Zatížení křižovatky přitom nepřesáhne v žádném ze sledovaných horizontů hodnotu 33 000 průjezdů/24h (nejkritičtější zatěžovací stav je pro tuto křižovatku výhled ÚP, v ostatních horizontech je zatížení nižší).

8.1.3 I přesto bylo v rámci prokázání plynulosti a bezpečnosti provozu na křižovatce bylo vyhotoveno kapacitní posouzení křižovatky. Jak je z posouzení dle TP188 patrné, křižovatka kapacitně vyhovuje s ÚKD na stupni A - C, a rezervou ve výši 25-82%. Pentlogram špičkových intenzit a protokol kapacitního posouzení je k dispozici v rámci přílohy 7.1.

8.1.4 Je tedy možné konstatovat, že daná **křižovatka bude disponovat dostatečnou kapacitou** i po realizaci záměru.

8.2 KŘIŽOVATKA JEREMIÁŠOVA X PONCAROVA

8.2.1 Zásadní zhoršení nelze očekávat ani v blízké křižovatce Jeremiášova – Poncarova. Jedná se o stávající tříramennou křižovatku, vybudovanou v rámci výstavby ul. Poncarova. Křižovatka je vybavena řadou odbočovacích pruhů, a zároveň i samostatnými nesignalizovanými by-passy pro pravá odbočení, což zásadně zvyšuje její propustnost (výhodné z hlediska řízení je i upořádání formou stykové křižovatky). Uspořádání křižovatky je patrné z následujícího obrázku.



Obrázek 3: Uspořádání křižovatky Jeremiášova x Poncarova

8.2.2 Opět lze očekávat, že kapacita uzlu se pohybuje na úrovni horní hranice běžné SSZ křižovatky. Nejvyšší zatížení křižovatky se opět očekává ve výhledu 2030, kdy bude dosahovat okolo cca 50 500 průjezdů/24h, z toho je ovšem 7000 vozidel odkloněno přes nesignalizované bypassy, reálné zatížení SSZ je tedy pod 44 000 vozidel/24h. Ve výhledu ÚP je zatížení o cca 3 % nižší. Opět je zřejmé, že křižovatka nepředstavuje zásadní omezení z hlediska kapacit provozu a lze reálně očekávat její dostatečnou kapacitu i po zprovoznění záměru.

8.2.3 Taktéž zde bylo v rámci prokázání plynulosti a bezpečnosti provozu na křižovatce bylo vyhotoveno kapacitní posouzení křižovatky. Jak je z posouzení dle TP188 patrné, křižovatka kapacitně vyhovuje s ÚKD na stupni A - C, a rezervou ve výši 20-64%. Pentlogram špičkových intenzit a protokol kapacitního posouzení je k dispozici v rámci přílohy 7.2.

8.2.4 Je tedy možné konstatovat, že daná **křižovatka bude disponovat dostatečnou kapacitou** i po realizaci záměru.

8.3 SHRnutí

8.3.1 Dopad na další vzdálenější křižovatky v území je v podstatě vyloučen, jelikož vlivem postupného rozpadu dopravního proudu se snižuje i nárůst dopravy vyvolaný ve vzdálenějších křižovatkách.

8.3.2 Celkově je tedy možné konstatovat, že dopad záměru lze z hlediska kapacity sítě považovat za přijatelný, neočekává se významné zhoršení z hlediska dalších účastníků provozu. Záměr je možné realizovat bez dalších podmínek z hlediska dopravy.

8.3.3 Je nutné navíc upozornit, že realizace záměru, a tedy i nárůst intenzit dopravy bude postupný. V případě, že dojde k dokončení severní části Pražského okruhu v očekávaném termínu okolo roku 2033, dojde i k poklesu intenzit na nejvýznamnějších trasách v širším území, čímž dojde k dalšímu uvolnění kapacit jednotlivých křižovatek.

9 DALŠÍ ÚDAJE NEZBYTNÉ PRO ZPRACOVÁNÍ STUDIE VLIVU STAVBY NA ŽP

INTENZITY VOZIDEL MHD

9.0.1 V následujících tabulkách jsou uvedeny údaje o počtu cest vozidel MHD, které bylo obdobně stanoveno na základě podkladu TSK a ROPID. V tabulce jsou uvedeny stávající počty autobusových spojů během průměrného pracovního dne (uváděny obousměrně). Údaje pro stávající stav a krátkodobý výhled jsou stanoveny na základě podkladu TSK s přihlédnutím k aktuálním jízdním řádům. Pro střednědobá výhledová období lze dle informace TSK očekávat počet spojů obdobný (tabulka uvádí pouze počty spojů MHD; regionální a dálkové spoje jsou již uvedeny v součtových tabulkách).

9.0.2 Co se týče intenzit spojů MHD v roce 2050, jejich počty byly konzultovány s institucí ROPID, která se linkovým vedením zabývá. Korektní údaje o počtu spojů jsou patrné v následující tabulce a zároveň je shrnuje **příloha 6.3**. Tyto údaje jsou přitom stanoveny na základě podkladů poskytnutých ROPID a jsou v souladu s koncepčním materiálem Rozvoj linek PID v Praze 2027-2032. V případě varianty A a B lze orientačně uvažovat s obdobnými intenzitami, s výjimkou přesměrování dopravy z nedokončená části komunikace V73 na uvažované propojení k trase V71.

Komunikace (v úseku)		Počty spojů MHD - 2025			Počty spojů MHD - 2031			Počty spojů MHD - VÝHLED ÚP		
		Autobusy			Autobusy			Autobusy		
		24 h	6h-22h	22h-6h	24 h	6h-22h	22h-6h	24 h	6h-22h	22h-6h
1	JEREMIÁŠOVA 1	392	332	60	475	412	63	375	299	76
2	JEREMIÁŠOVA 2	392	332	60	475	412	63	375	299	76
3	JEREMIÁŠOVA 3	392	332	60	475	412	63	375	299	76
4	JEREMIÁŠOVA 4	240	198	42	54	48	6	53	45	8
5	PONCAROVA 1	152	134	18	421	364	57	322	254	68
6	PONCAROVA 2	42	38	4	52	48	4	44	38	6
7	KLEMENTOVA 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	KLEMENTOVA 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	KLEMENTOVA 3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	FERRARIHO 1	0	0	0	0	0	0	86	68	18
11	FERRARIHO 2	0	0	0	0	0	0	86	68	18
12	FERRARIHO 3	0	0	0	0	0	0	86	68	18
13	NOVÁ KOMUNIKACE 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	NOVÁ KOMUNIKACE 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	NOVÁ KOMUNIKACE 3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	NA VÝROVNĚ	110	96	14	369	316	53	192	148	44
17	JEREMIÁŠOVA 5	240	198	42	54	48	6	53	45	8
18	ROZVADOVSKÁ SPOJKA	85	63	22	70	63	7	0	0	0
19	RAMPA ROZVADOVSKÉ SPOJKY	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20	LÝSKOVA	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21	JEREMIÁŠOVA 6	392	332	60	475	412	63	375	299	76
22	BESSEMEROVA 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	BESSEMEROVA 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	BESSEMEROVA 3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25	SVITÁKOVA	0	0	0	0	0	0	0	0	0

26	LAURINOVA 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
27	LAURINOVA 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28	NOVÁ KOMUNIKACE 6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29	NOVÁ KOMUNIKACE 7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30	VJEZD ŠKOLA JIH	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31	NOVÁ KOMUNIKACE 8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
32	NOVÁ KOMUNIKACE 9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
33	NOVÁ KOMUNIKACE 10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34	NOVÁ KOMUNIKACE 11	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35	NOVÁ KOMUNIKACE 12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	NOVÁ KOMUNIKACE 13	0	0	0	0	0	0	0	0	0
37	PONCAROVA 3	42	38	4	52	48	4	44	38	6
38	VJEZD ZA VALEM	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	NOVÁ KOMUNIKACE 14	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40	NOVÁ KOMUNIKACE 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabulka 1: Počty spojů MHD v průběhu pracovního dne v roce 2025, 2031, a ve výhledu ÚP

10 SOUHRN A ZÁVĚR

10.0.1 Hlavním úkolem tohoto projektu bylo zajištění dopravně-inženýrských podkladů pro další hodnocení záměru „**ZÁPADNÍ MĚSTO - REZIDENCE JIH**“. Dopravně-inženýrské posouzení bylo provedeno na základě dostupných poznatků o stávající dopravě v řešeném území a s ohledem na očekávaný rozvoj sítě komunikací i zástavby v dané lokalitě.

10.0.2 Předmětem předkládaného záměru „**ZÁPADNÍ MĚSTO - REZIDENCE JIH**“. (dále jen záměr) je výstavba 9 bytových objektů doplněných o komerční plochy v parteru. Všechny objekty budou obsahovat odpovídající počet parkovacích stání umístěných převážně v hromadných podzemních garážích, z části i podél vnějších komunikací (převážně návštěvnická stání).

10.0.3 Dopravní řešení zahrnuje výstavbu nových komunikací, které budou ve výsledku navazovat na již vybudovanou či povolenou síť komunikací v oblasti. Jedná se zejména o ul. Poncarova a Ferrariho, ale i další komunikace budované v rámci sousedních záměrů (např. ZŠ Praha 13, Domovy pro Seniory ABC atd.). Ve výsledku tak bude vybudována kompletní komunikační síť pro dané území, která zajistí napojení do všech směrů. Hlavní dopravní napojení bude přes ul. Ferrariho a stávající světelně řízenou křižovatku Ferrariho – Poncarova, to bude dále doplněno pomocným napojením přímo z ul. Poncarova, které však bude omezeno pouze na pravá odbočení (tento sjezd je povolen v rámci dalších koordinovaných staveb v území). Záměr tedy bude disponovat velmi kvalitním napojením na vnější komunikační síť.

10.0.4 Z provedeného výpočtu vyplývá, že dle *PRAŽSKÝCH STAVEBNÍCH PŘEDPISŮ* by mělo být pro objekty záměru vybudováno **minimálně 1012 parkovacími stánými**, z nichž 938 je vázaných parkovacích stání a zbylých 74 návštěvnických stání. **Maximální počet stání je bez omezení.**

10.0.5 Pro potřeby záměru bude v souladu s platnou legislativou vybudováno **celkem 1099 parkovacích stání**. Vázaná stání budou realizována v garážích umístěných pod navrhovanými objekty (1025 PS), návštěvnická stání bydlení a obchodů (74 PS), stejně jako zásobovací stání, budou pak podél vnějších komunikací.

10.0.6 Vyjma stání určených přímo pro pokrytí potřeb záměru, bude na povrchu umístěno **dalších 54 PS**, které jsou určeny pro pokrytí dalších potřeb v území, či jako rezerva pro další budoucí navazující výstavbu dle Urbanistické studie. **Celkem tedy bude v dokumentaci umístěno 1153 stání**

10.0.7 Po dostavbě záměru je očekáváno celkem **1125 příjezdů a 1125 odjezdů všech vozidel z/do areálu denně**. Na základě údajů z jiných obdobných zařízení byl odhadnut počet příjezdů vozidel zásobování a svozu odpadu na cca 1% z celkového počtu příjezdů, tj. celkem **15 příjezdů a odjezdů nákladních vozidel za 24 hodin**.

10.0.8 Ve špičkové ranní hodině lze očekávat zhruba 68 příjezdů a 166 odjezdů/h, ve špičkové odpolední hodině pak do 136 příjezdů a 93 odjezdů/h. V noci (22:00-6:00) předpokládá maximálně 57 příjezdů a 57 odjezdů výhradně osobních vozidel.

10.0.9 S ohledem na harmonogram výstavby a zprovoznění komunikační sítě byly dopravně-inženýrské podklady zpracovány v následujících postupných horizontech:

- **Model 1 – Intenzity stávající stav – rok 2025**
- **Model 2 – Intenzity výhled rok 2031**
 - bez realizace záměru
 - se záměrem
 - rozpad dopravy záměru
- **Model 3 – intenzity ve výhledu ÚP – rok 2050**
 - Varianta A – realistická náplň území (vč. záměru)
 - Varianta B – kompletní náplň území (vč. záměru)

10.0.10 S ohledem na očekávanou další investiční výstavbu v území byl při zpracování kladen důraz na vyhodnocení kumulací s dalšími záměry v území. Ty jsou hodnoceny postupně v jednotlivých výhledových stavech dle aktuálně očekávaných termínů jejich zprovoznění.

10.0.11 Dále byla provedena analýza dopravního dopadu stavby na kapacitu komunikační sítě. Nejvyšší přetížení komunikační sítě se předpokládá v průběhu ranní dopravní špičky, kdy může dosahovat až 234 pohybů za hodinu, což odpovídá přibližně čtyřem vozidlům za minutu. V odpolední dopravní špičce je očekává souhrnné přetížení obdobné, avšak rozdělení dopravy na směry je rovnoměrnější a současně dochází k výhodnějšímu směřování dopravy (větší přetížení kapacitnějších odbočení z hlavní komunikace). Z výše uvedených důvodů se jako rozhodující jeví zejména přetížení v ranní dopravní špičce, na kterou tak musí být nastavena kapacita komunikační sítě.

10.0.12 Doprava generovaná územím Rezidence JIH se rozprostře na okolní dopravní síti, přičemž v plném rozsahu se projeví v podstatě v pouze v křižovatce ul. Ferrariho – Poncarova. Žádná ze vzdálenějších významných křižovatek v okolí nebude přetížena výše uvedenou hodnou, ale pouze částí areálové dopravy. Po projetí křižovatky Ferrariho - Poncarova dojde k přirozenému k rozpadu generované dopravy řešeným územím a po průjezdu každou další křižovatkou bude docházet znovu k dalšímu postupnému rozpadu dopravního proudu z/do záměru a jeho vliv na zatížení křižovatek v území bude klesat.

10.0.13 Nejbližší křižovatky byly kapacitně posouzeny, přičemž bylo prokázáno, že ve všech výhledových stavech **budou disponovat dostatečnou kapacitou** bez vynucených stavebních úprav. Dopad do dalších křižovatek na Západním městě se v podstatě neočekává.

10.0.14 Celkově je tedy možné konstatovat, že dopad záměru lze z hlediska kapacity sítě považovat za přijatelný, neočekává se významné zhoršení z hlediska dalších účastníků provozu. Záměr je možné realizovat bez dalších podmínek z hlediska dopravy.

V Praze dne 16.7.2025

Ing. Jiří Souček

Ing. Bc. Jan Tesař (za European Transportation Consultancy)



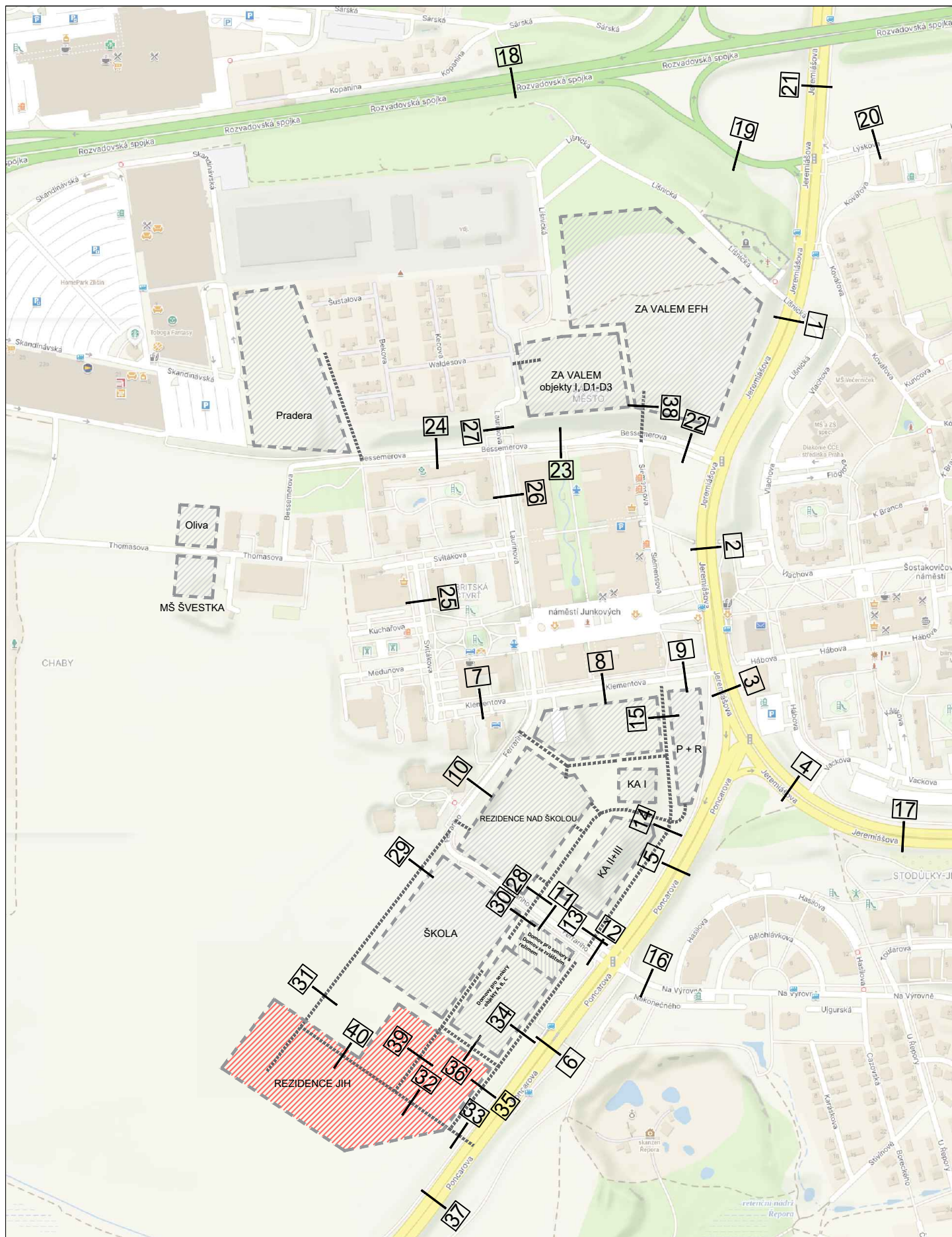
ZÁPADNÍ MĚSTO - REZIDENCE JIH
DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ PODKLADY/ ČERVENEC 2025

PŘÍLOHY

Společnost European Transportation Consultancy, s.r.o. připravila tyto podklady pro objednatele výhradně pro jejich užití.
Použití těchto informací třetí stranou je výhradně na jejich vlastní riziko.

© European Transportation Consultancy, s.r.o. 2025





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

Vykres:

ZÁPADNÍ MĚSTO - REZIDENCE JIH ŠIRŠÍ VZTAHY A SCHÉMA SLEDOVANÝCH PROFILŮ

Měřítko:

NTS

Datum:

2025

Výkres č.:

1

DOKUMENTACE PRO POVOLENÍ ZÁMĚRU
výškový systém B p.V.

AUTOR	autofeace:
-------	------------

AHK ARCHITEKTI
Pati (Rendang) 201223 tlp: 257 222 386

132-00 Praha 5	e-mail: mrholcik@seznam.cz
Seznam	Ing. arch. Jan Křivský Ing. Aleš Kratochvíl

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522 523 524
--

AHK ARCHITEKTI

Prof. Radosław Zieliński	tel.: 257 223 300
132-00 Praha 6	e-mail: radoslaw@obkuz
prof. Ing. arch. Jan Křivský	

Ing. Aleš Křipata

PROJEKTANT ČASTI DOKUMENTACE	
EVROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.	

Dopravní koncept a praxe dopravních staveb
Anny Látalové 367, 120 00 Praha 2, ČR
lat@edp-stavapod.com

Schválil: Ing. Miroslav Hroza
 Vypracoval: Ing. Jiří Souček
 Ing. Ivana Schallertová

①

003 DOKUMENTACE PRO ROZVOJENÍ ZÁMĚRU

DPZ DOKUMENTACE PRO POVOLENÍ ZAMĚRU

Profesi:

D.1/	DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA
Členění profesní činnosti:	

D.1.2.2/ VYKRESOVÁ ČÁST

časovni sistem:	u polju:
-----------------	----------

Situace dopravního řešení

Datum zpracování:	Datum vydání:	Skupina:	Podíl A4:	projektový profil:
12/09/2025		1-600	18	

Project	Patronage	Index	Classification	Classification	Index
ZMB	1	DP7DOPS	IT201	D1201	01

Z	V	O	-	D	I	Z	O	-	C	I	I	Z	O	-	D	I	Z	O	-	O	-
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

PŘÍLOHA 3.1 : Výpočet potřebného počtu stání dle nař. 12/2024 (PSP)

Název: **Rezidence JIH**
Lokalita: **Praha 13, Západní Město**
Umístění záměru dle příl. 3 PSP: **ZÓNA 08**
Ostatní funkce: minimum: **100%** maximum: **bez omezení**
Bydlení: minimum: **140%** maximum: **bez omezení**

Označení	Kategorie	Výměra	UKAZATEL ZÁKL. POČTU STÁNÍ	ZÁKLADNÍ POČET STÁNÍ	VÁZANÁ STÁNÍ	NÁVŠTĚV NICKÁ STÁNÍ	MINIMÁLNÍ POČET STÁNÍ				MAX. POČET STÁNÍ	
							VÁZANÁ		NÁVŠTĚV- NICKÁ	CELKEM MIN.	VÁZANÁ	NÁVŠTĚVNICKÁ
							BYDLENÍ	OSTATNÍ ÚČELY			OSTATNÍ ÚČELY	
Q3 bydlení	1 - Bydlení	7727	85,00	90,91	81,82	9,09	114,54	-	9,09	123	bez omezení	bez omezení
Q4 bydlení	1 - Bydlení	7023	85,00	82,62	74,36	8,26	104,11	-	8,26	112	bez omezení	bez omezení
Q5 bydlení	1 - Bydlení	7327	85,00	86,20	77,58	8,62	108,61	-	8,62	117	bez omezení	bez omezení
Q5 retail	2a - Obchody jednotlivé v parteru	123	70,00	1,76	0,18	1,58	-	0,18	1,58		bez omezení	bez omezení
Q6 bydlení	1 - Bydlení	8213	85,00	96,62	86,96	9,66	121,75	-	9,66	131	bez omezení	bez omezení
Q6 administrativa	3a - Administrativa s malou návštěvností	61	50,00	1,22	1,10	0,12	-	1,10	0,12		bez omezení	bez omezení
R1,2 bydlení	1 - Bydlení	8970	85,00	105,53	94,98	10,55	132,97	-	10,55	144	bez omezení	bez omezení
R1,2 retail	2a - Obchody jednotlivé v parteru	165	70,00	2,36	0,24	2,12	-	0,24	2,12		bez omezení	bez omezení
R3,4 bydlení	1 - Bydlení	9054	85,00	106,52	95,87	10,65	134,21	-	10,65	144	bez omezení	bez omezení
S4 bydlení	1 - Bydlení	5857	85,00	68,91	62,02	6,89	86,82	-	6,89	92	bez omezení	bez omezení
S5 bydlení	1 - Bydlení	6110	85,00	71,88	64,69	7,19	90,57	-	7,19	98	bez omezení	bez omezení
S5 retail	2a - Obchody jednotlivé v parteru	113	70,00	1,61	0,16	1,45	-	0,16	1,45		bez omezení	bez omezení
T bydlení	1 - Bydlení	3298	85,00	38,80	34,92	3,88	48,89	-	3,88	51	bez omezení	bez omezení
CELKEM		64041,00		754,94	674,86	80,08	938		74	1012	bez omezení	bez omezení
							1012				bez omezení	



Příloha 3.2A : INTENZITY DOPRAVY GENEROVANÉ AREÁLEM

Název: **Rezidence JIH**
Lokalita: **Praha 13, Západní Město**
Umístění záměru dle příl. 3 PSP: **ZÓNA 08**

OZNAČENÍ OBJEKTU	HPP	POČET PS	OBRAT/ PS, DEN	Kontrolní obrat / HPP	DENNÍ INTENZITY (0:00-24:00)		INTENZITY RANNÍ ŠPIČKOVÉ HODINY (8:00-9:00)				INTENZITY ODPOLEDNÍ ŠPIČKOVÉ HODINY (17:00-18:00)				NOČNÍ INTENZITY (22:00-06:00)			
					PŘÍJEZDY	ODJEZDY	% Z DENNÍCH (24H) PŘÍJEZDŮ	% Z DENNÍCH (24H) ODJEZDŮ	PŘÍJEZDY	ODJEZDY	% Z DENNÍCH (24H) PŘÍJEZDŮ	% Z DENNÍCH (24H) ODJEZDŮ	PŘÍJEZDY	ODJEZDY	% Z DENNÍCH (24H) PŘÍJEZDŮ	% Z DENNÍCH (24H) ODJEZDŮ	PŘÍJEZDY	ODJEZDY
					[VOZ/24H]	[VOZ/24H]			[VOZ/H]	[VOZ/H]			[VOZ/H]	[VOZ/H]			[VOZ/8H]	[VOZ/8H]
Q3 bydlení	7727	110	1,05	0,016	120	120	5,2	14,2	7	18	11,6	7,8	14	10	5	5	6	6
Q4 bydlení	7023	154	0,85	0,019	135	135	5,2	14,2	8	20	11,6	7,8	16	11	5	5	7	7
Q5 bydlení	7327	107	1,05	0,016	115	115	5,2	14,2	6	17	11,6	7,8	14	9	5	5	6	6
Q5 retail	123	1	3,5	0,041	5	5	6,2	6,4	1	1	9,6	9,5	1	1	0	0	0	0
Q6 bydlení	8213	160	0,85	0,017	140	140	5,2	14,2	8	20	11,6	7,8	17	11	5	5	7	7
Q6 administrativa	61	1	1,4	0,082	5	5	22,5	4,5	2	1	3,1	15,5	1	1	0	0	0	0
R1,2 bydlení	8970	145	0,95	0,016	140	140	5,2	14,2	8	20	11,6	7,8	17	11	5	5	7	7
R1,2 retail	165	2	3,5	0,061	10	10	6,2	6,4	1	1	9,6	9,5	1	1	0	0	0	0
R3,4 bydlení	9054	158	0,9	0,016	145	145	5,2	14,2	8	21	11,6	7,8	17	12	5	5	8	8
S4 bydlení	5857	109	0,85	0,016	95	95	5,2	14,2	5	14	11,6	7,8	12	8	5	5	5	5
S5 bydlení	6110	108	0,9	0,016	100	100	5,2	14,2	6	15	11,6	7,8	12	8	5	5	5	5
S5 retail	113	1	3,5	0,044	5	5	6,2	6,4	1	1	9,6	9,5	1	1	0	0	0	0
T bydlení	3298	43	1,1	0,015	50	50	5,2	14,2	3	8	11,6	7,8	6	4	5	5	3	3
Rezerva / návštěvy	-	59	1	-	60	60	5,2	14,2	4	9	11,6	7,8	7	5	5	5	3	3
CELKEM		1158	0,97		1125	1125			68	166			136	93			57	57

PŘÍLOHA 4: MODEL 1 INTENZITY STÁVAJÍCÍ STAV – ROK 2025

PŘÍLOHA 4.2 SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ V ROCE 2025

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu TSK Praha (UDI) a průzkumu ETC.

Tabulka 4.2A : Intenzity dopravních proudů pro rok 2025 - stávající stav

Komunikace			Intenzity automob. dopravy														
Č.	Jméno	Charakter	24 hod					z toho denní 06:00-22:00					z toho noční 22:00-06:00				
1	JEREMIAŠOVA 1	M-D	29600	1000	28600	350	650	28120	930	27190	326	604	1480	70	1410	24	46
2	JEREMIAŠOVA 2	M-D	28000	1000	27000	350	650	26600	930	25670	326	604	1400	70	1330	24	46
3	JEREMIAŠOVA 3	M-D	28300	1000	27300	350	650	26885	930	25955	326	604	1415	70	1345	24	46
4	JEREMIAŠOVA 4	M-C	26200	600	25600	330	270	24890	540	24350	298	242	1310	60	1250	32	28
5	PONCAROVA 1	M-C	17800	1000	16800	350	650	16910	900	16010	316	584	890	100	790	34	66
6	PONCAROVA 2	M-C	17600	1000	16600	350	650	16720	900	15820	316	584	880	100	780	34	66
7	KLEMENTOVA 1	M-E	1500	20	1480	16	4	1425	18	1407	14	4	75	2	73	2	0
8	KLEMENTOVA 2	M-E	1400	20	1380	16	4	1330	18	1312	14	4	70	2	68	2	0
9	KLEMENTOVA 3	M-E	1400	20	1380	16	4	1330	18	1312	14	4	70	2	68	2	0
10	FERRARIHO 1	M-E	600	0	600	0	0	570	0	570	0	0	30	0	30	0	0
11	FERRARIHO 2	M-E	600	0	600	0	0	570	0	570	0	0	30	0	30	0	0
12	FERRARIHO 3	M-E	600	0	600	0	0	570	0	570	0	0	30	0	30	0	0
13	NOVÁ KOMUNIKACE 1	M-E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	NOVÁ KOMUNIKACE 2	M-E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	NOVÁ KOMUNIKACE 3	M-E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	NA VÝROVNĚ	M-E	800	20	780	16	4	760	18	742	14	4	40	2	38	2	0
17	JEREMIAŠOVA 5	M-C	25900	600	25300	330	270	24605	540	24065	298	242	1295	60	1235	32	28
18	ROZVADOVSKÁ SPOJKA	M-O	55000	2200	52800	660	1540	52250	1892	50358	568	1324	2750	308	2442	92	216
19	RAMPA ROZVADOVSKÉ SPOJKY	M-O	10400	600	9800	180	420	9880	516	9364	155	361	520	84	436	25	59
20	LÝSKOVA	M-E	5500	120	5380	102	18	5225	112	5113	96	16	275	8	267	6	2
21	JEREMIAŠOVA 6	M-D	31700	1600	30100	560	1040	30115	1488	28627	521	967	1585	112	1473	39	73
22	BESSEMEROVA 1	M-E	4900	40	4860	34	6	4655	38	4617	32	6	245	2	243	2	0
23	BESSEMEROVA 2	M-E	3200	20	3180	16	4	3040	18	3022	14	4	160	2	158	2	0
24	BESSEMEROVA 3	M-E	200	0	200	0	0	190	0	190	0	0	10	0	10	0	0
25	SVITÁKOVA	M-E	1200	20	1180	16	4	1140	18	1122	14	4	60	2	58	2	0
26	LAURINOVA 1	M-E	2800	20	2780	16	4	2660	18	2642	14	4	140	2	138	2	0
27	LAURINOVA 2	M-E	400	0	400	0	0	380	0	380	0	0	20	0	20	0	0
28	NOVÁ KOMUNIKACE 6	M-E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
29	NOVÁ KOMUNIKACE 7	M-E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30	VJEZD ŠKOLA JIH	M-E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31	NOVÁ KOMUNIKACE 8	M-E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
32	NOVÁ KOMUNIKACE 9	M-E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
33	NOVÁ KOMUNIKACE 10	M-E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34	NOVÁ KOMUNIKACE 11	M-E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35	NOVÁ KOMUNIKACE 12	M-E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36	NOVÁ KOMUNIKACE 13	M-E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
37	PONCAROVA 3	M-C	17600	1000	16600	350	650	16720	900	15820	316	584	880	100	780	34	66
38	VJEZD ZA VALEM	M-E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	NOVÁ KOMUNIKACE 14	M-E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40	NOVÁ KOMUNIKACE 15	M-E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

VV NV OV LNV TNV

Podíl noční intenzity (22:00-6:00) z 24 h:

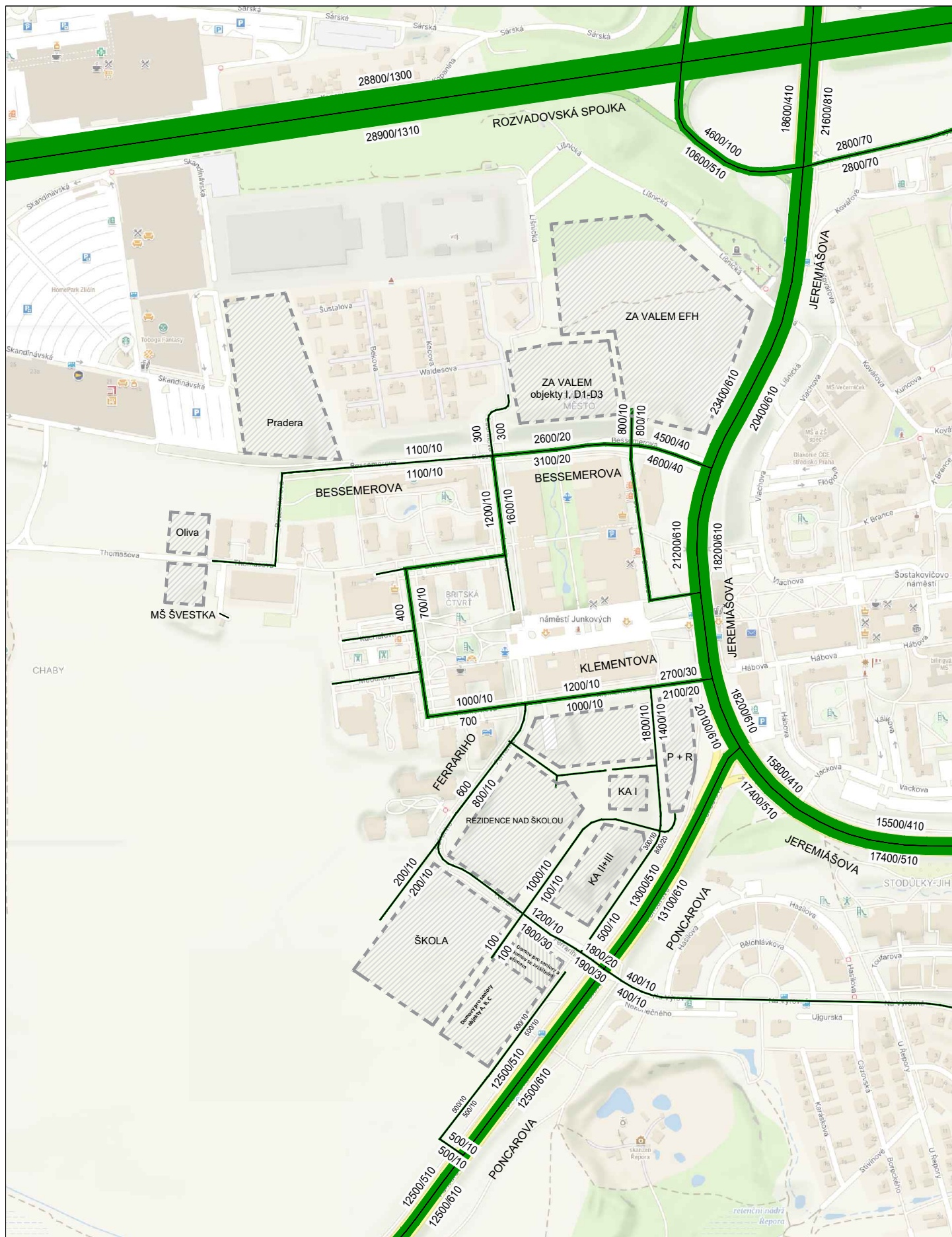
Charakter	M-O	M-A	M-B	M-C	M-D	M-E
OV	5,0%	13,0%	7,0%	5,0%	5,0%	5,0%
NV	14,0%	14,0%	10,0%	10,0%	7,0%	6,0%

Pozn.: Všechny údaje jsou ve výpočtových modelech zaokrouhlovány vždy směrem nahoru na celé 50, 10, 5 (dle typu údaje), což může způsobit drobné disproporce v intenzitách podél trasy.

Pozn.: V modelu nejsou započítány cesty vozidel MHD, které je nutné je k uváděné IAD připočíst (jsou uvedeny ve zprávě).

VV	Všechna vozidla
NV	Nákladní vozidla celkem z VV
OV	Osobní vozidla z VV
LNV	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV

PŘÍLOHA 5 - MODEL 2 INTENZITY VÝHLED ROK 2031



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

Výkres:

ZÁPADNÍ MĚSTO - REZIDENCE JIH SCHÉMA INTENZIT NA SÍTI - VÝHLED 2031 - BEZ ZÁMĚRU

Měřítko:

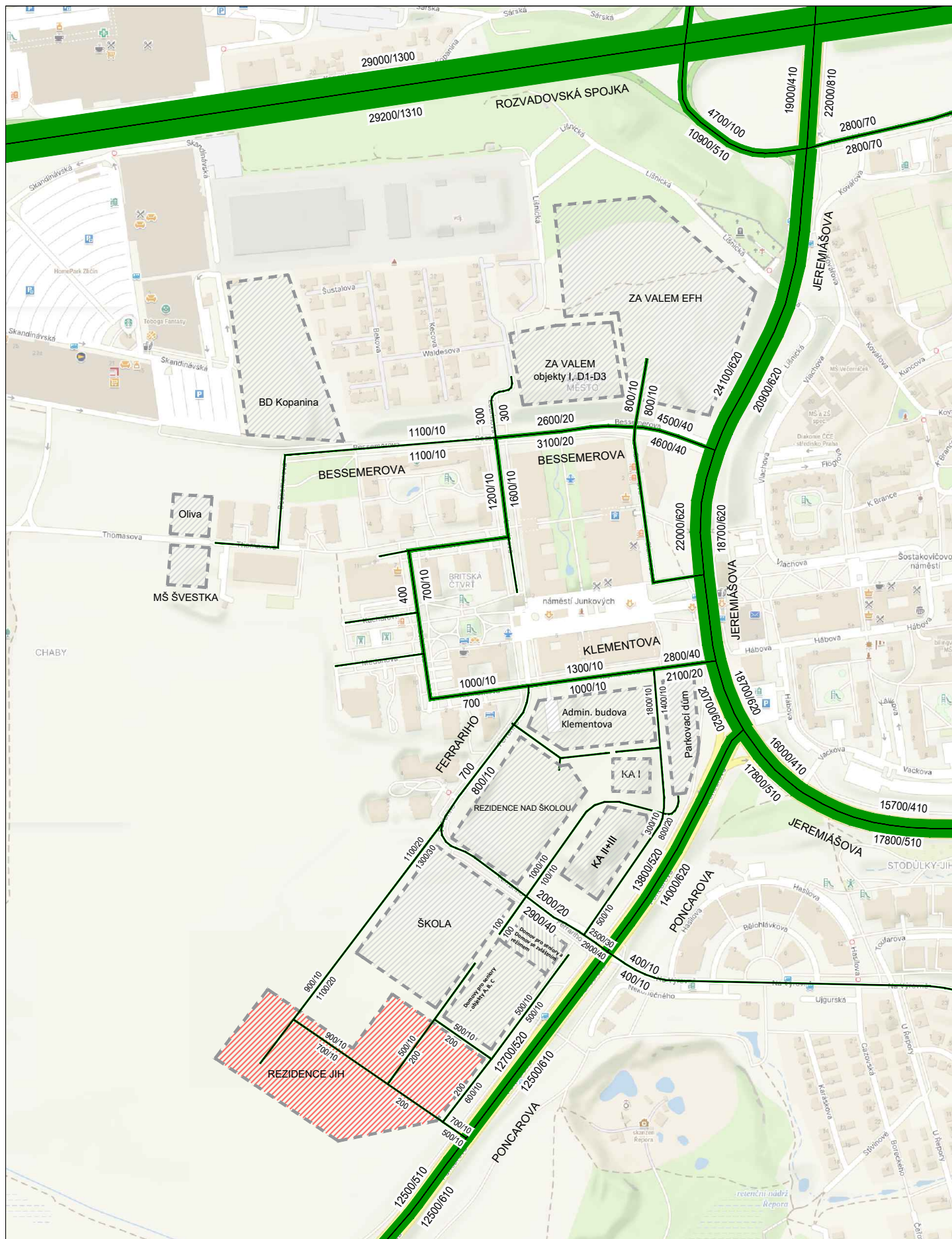
NTS

Datum:

2025

Výkres č.:

5.1



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

Výkres:

ZÁPADNÍ MĚSTO - REZIDENCE JIH SCHÉMA INTENZIT NA SÍTI - VÝHLED 2031 - SE ZÁMĚREM

Měřítko:

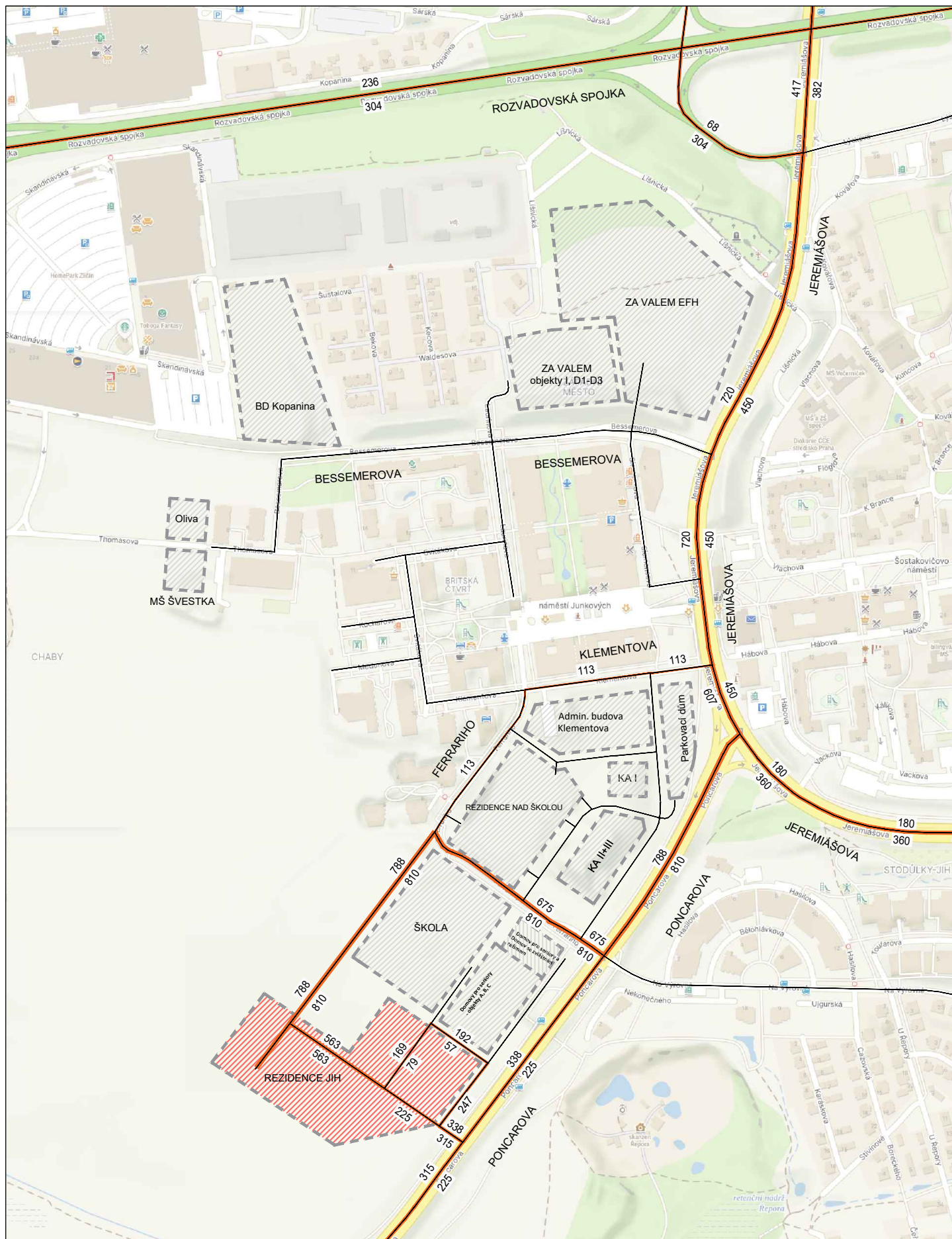
NTS

Datum:

2025

Výkres č.:

5.2



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

Výkres:

ZÁPADNÍ MĚSTO - REZIDENCE JIH DISTRIBUCE AREÁLOVÉ DOPRAVY

Měřítko:

NTS

Datum:

2025

Výkres č.:

5.3

PŘÍLOHA 5.4 SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ V ROCE 2031

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu TSK Praha (UDI) a průzkumu ETC.

Tabulka 5.4A : Intenzity dopravních proudů pro rok 2031 - VÝHLED BEZ ZÁMĚRU

Komunikace			Intenzity automob. dopravy																	
Č.	Jméno	Charakter	24 hod					z toho denní 06:00-22:00					z toho noční 22:00-06:00							
1	JEREMIÁŠOVA 1	M-D	43800	1220	42580	426	794	41610	1134	40476	396	738	2190	86	2104	30	56			
2	JEREMIÁŠOVA 2	M-D	39400	1220	38180	426	794	37430	1134	36296	396	738	1970	86	1884	30	56			
3	JEREMIÁŠOVA 3	M-D	38300	1220	37080	426	794	36385	1134	35251	396	738	1915	86	1829	30	56			
4	JEREMIÁŠOVA 4	M-C	33200	920	32280	505	415	31540	828	30712	455	373	1660	92	1568	50	42			
5	PONCAROVA 1	M-C	26100	1120	24980	391	729	24795	1008	23787	352	656	1305	112	1193	39	73			
6	PONCAROVA 2	M-C	25000	1120	23880	391	729	23750	1008	22742	352	656	1250	112	1138	39	73			
7	KLEMENTOVA 1	M-E	1700	10	1690	8	2	1615	9	1606	7	2	85	1	84	1	0			
8	KLEMENTOVA 2	M-E	2200	20	2180	16	4	2090	18	2072	14	4	110	2	108	2	0			
9	KLEMENTOVA 3	M-E	4800	50	4750	42	8	4560	47	4513	39	8	240	3	237	3	0			
10	FERRARIHO 1	M-E	1400	10	1390	8	2	1330	9	1321	7	2	70	1	69	1	0			
11	FERRARIHO 2	M-E	3000	40	2960	33	7	2850	37	2813	30	7	150	3	147	3	0			
12	FERRARIHO 3	M-E	3700	50	3650	42	8	3515	47	3468	39	8	185	3	182	3	0			
13	NOVÁ KOMUNIKACE 1	M-E	500	10	490	8	2	475	9	466	7	2	25	1	24	1	0			
14	NOVÁ KOMUNIKACE 2	M-E	1100	30	1070	25	5	1045	28	1017	23	5	55	2	53	2	0			
15	NOVÁ KOMUNIKACE 3	M-E	3200	20	3180	16	4	3040	18	3022	14	4	160	2	158	2	0			
16	NA VÝROVNĚ	M-E	800	20	780	16	4	760	18	742	14	4	40	2	38	2	0			
17	JEREMIÁŠOVA 5	M-C	32900	920	31980	505	415	31255	828	30427	455	373	1645	92	1553	50	42			
18	ROZVADOVSKÁ SPOJKA	M-O	57700	2610	55090	783	1827	54815	2245	52570	673	1572	2885	365	2520	110	255			
19	RAMPA ROZVADOVSKÉ SPOJKY	M-O	15200	610	14590	183	427	14440	525	13915	158	367	760	85	675	25	60			
20	LÝSKOVA	M-E	5600	140	5460	118	22	5320	132	5188	112	20	280	8	272	6	2			
21	JEREMIÁŠOVA 6	M-D	40200	1220	38980	426	794	38190	1134	37056	396	738	2010	86	1924	30	56			
22	BESSEMEROVA 1	M-E	9100	80	9020	68	12	8645	76	8569	64	12	455	4	451	4	0			
23	BESSEMEROVA 2	M-E	5700	40	5660	34	6	5415	38	5377	32	6	285	2	283	2	0			
24	BESSEMEROVA 3	M-E	2200	20	2180	16	4	2090	18	2072	14	4	110	2	108	2	0			
25	SVITÁKOVA	M-E	1100	10	1090	8	2	1045	9	1036	7	2	55	1	54	1	0			
26	LAURINOVA 1	M-E	2800	20	2780	16	4	2660	18	2642	14	4	140	2	138	2	0			
27	LAURINOVA 2	M-E	600	0	600	0	0	570	0	570	0	0	30	0	30	0	0			
28	NOVÁ KOMUNIKACE 6	M-E	1100	10	1090	8	2	1045	9	1036	7	2	55	1	54	1	0			
29	NOVÁ KOMUNIKACE 7	M-E	400	20	380	16	4	380	18	362	14	4	20	2	18	2	0			
30	VJEZD ŠKOLA JIH	M-E	200	0	200	0	0	190	0	190	0	0	10	0	10	0	0			
31	NOVÁ KOMUNIKACE 8	M-E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
32	NOVÁ KOMUNIKACE 9	M-E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
33	NOVÁ KOMUNIKACE 10	M-E	1000	20	980	16	4	950	18	932	14	4	50	2	48	2	0			
34	NOVÁ KOMUNIKACE 11	M-E	1000	20	980	16	4	950	18	932	14	4	50	2	48	2	0			
35	NOVÁ KOMUNIKACE 12	M-E	1000	20	980	16	4	950	18	932	14	4	50	2	48	2	0			
36	NOVÁ KOMUNIKACE 13	M-E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
37	PONCAROVA 3	M-C	25000	1120	23880	391	729	23750	1008	22742	352	656	1250	112	1138	39	73			
38	VJEZD ZA VALEM	M-E	1600	20	1580	16	4	1520	18	1502	14	4	80	2	78	2	0			
39	NOVÁ KOMUNIKACE 14	M-E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
40	NOVÁ KOMUNIKACE 15	M-E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
			VV	NV	OV	LNV	TNV													

VV NV OV LNV TNV

Podíl noční intenzity (22:00-6:00) z 24 h:

Charakter	M-O	M-A	M-B	M-C	M-D	M-E
OV	5,0%	13,0%	7,0%	5,0%	5,0%	5,0%
NV	14,0%	14,0%	10,0%	10,0%	7,0%	6,0%

Pozn.: Všechny údaje jsou ve výpočtových modelech zaokrouhlovány vždy směrem nahoru na celé 50, 10, 5 (dle typu údaje), což může způsobit drobné disproporce v intenzitách podél trasy.

Pozn.: V modelu nejsou započítány cesty vozidel MHD, které je nutné je k uváděné IAD připočíst (jsou uvedeny ve zprávě).

VV	Všechna vozidla
NV	Nákladní vozidla celkem z VV
OV	Osobní vozidla z VV
LNV	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV

PŘÍLOHA 5.5 SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ V ROCE 2031

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu TSK Praha (UDI) a průzkumu ETC.

Tabulka 5.5A : Intenzity dopravních proudů pro rok 2031 - VÝHLED SE ZÁMĚREM

Komunikace			Intenzity autobob. dopravy																	
Č.	Jméno	Charakter	24 hod					z toho denní 06:00-22:00					z toho noční 22:00-06:00							
1	JEREMIÁŠOVA 1	M-D	45000	1240	43760	434	806	42750	1154	41596	404	750	2250	86	2164	30	56			
2	JEREMIÁŠOVA 2	M-D	40700	1240	39460	434	806	38665	1154	37511	404	750	2035	86	1949	30	56			
3	JEREMIÁŠOVA 3	M-D	39400	1240	38160	434	806	37430	1154	36276	404	750	1970	86	1884	30	56			
4	JEREMIÁŠOVA 4	M-C	33800	920	32880	505	415	32110	828	31282	455	373	1690	92	1598	50	42			
5	PONCAROVA 1	M-C	27800	1140	26660	399	741	26410	1026	25384	359	667	1390	114	1276	40	74			
6	PONCAROVA 2	M-C	25200	1130	24070	395	735	23940	1017	22923	356	661	1260	113	1147	39	74			
7	KLEMENTOVA 1	M-E	1700	10	1690	8	2	1615	9	1606	7	2	85	1	84	1	0			
8	KLEMENTOVA 2	M-E	2300	20	2280	16	4	2185	18	2167	14	4	115	2	113	2	0			
9	KLEMENTOVA 3	M-E	4900	60	4840	51	9	4655	57	4598	48	9	245	3	242	3	0			
10	FERRARIHO 1	M-E	1500	10	1490	8	2	1425	9	1416	7	2	75	1	74	1	0			
11	FERRARIHO 2	M-E	4900	60	4840	51	9	4655	57	4598	48	9	245	3	242	3	0			
12	FERRARIHO 3	M-E	5400	70	5330	59	11	5130	66	5064	55	11	270	4	266	4	0			
13	NOVÁ KOMUNIKACE 1	M-E	500	10	490	8	2	475	9	466	7	2	25	1	24	1	0			
14	NOVÁ KOMUNIKACE 2	M-E	1100	30	1070	25	5	1045	28	1017	23	5	55	2	53	2	0			
15	NOVÁ KOMUNIKACE 3	M-E	3200	20	3180	16	4	3040	18	3022	14	4	160	2	158	2	0			
16	NA VÝROVNĚ	M-E	800	20	780	16	4	760	18	742	14	4	40	2	38	2	0			
17	JEREMIÁŠOVA 5	M-C	33500	920	32580	505	415	31825	828	30997	455	373	1675	92	1583	50	42			
18	ROZVADOVSKÁ SPOJKA	M-O	58200	2620	55580	786	1834	55290	2254	53036	676	1578	2910	366	2544	110	256			
19	RAMPA ROZVADOVSKÉ SPOJKY	M-O	15600	610	14990	183	427	14820	525	14295	158	367	780	85	695	25	60			
20	LÝSKOVA	M-E	5600	140	5460	118	22	5320	132	5188	112	20	280	8	272	6	2			
21	JEREMIÁŠOVA 6	M-D	41000	1220	39780	426	794	38950	1134	37816	396	738	2050	86	1964	30	56			
22	BESSEMEROVA 1	M-E	9100	80	9020	68	12	8645	76	8569	64	12	455	4	451	4	0			
23	BESSEMEROVA 2	M-E	5700	40	5660	34	6	5415	38	5377	32	6	285	2	283	2	0			
24	BESSEMEROVA 3	M-E	2200	20	2180	16	4	2090	18	2072	14	4	110	2	108	2	0			
25	SVITÁKOVA	M-E	1100	10	1090	8	2	1045	9	1036	7	2	55	1	54	1	0			
26	LAURINOVA 1	M-E	2800	20	2780	16	4	2660	18	2642	14	4	140	2	138	2	0			
27	LAURINOVA 2	M-E	600	0	600	0	0	570	0	570	0	0	30	0	30	0	0			
28	NOVÁ KOMUNIKACE 6	M-E	1100	10	1090	8	2	1045	9	1036	7	2	55	1	54	1	0			
29	NOVÁ KOMUNIKACE 7	M-E	2400	50	2350	42	8	2280	47	2233	39	8	120	3	117	3	0			
30	VJEZD ŠKOLA JIH	M-E	200	0	200	0	0	190	0	190	0	0	10	0	10	0	0			
31	NOVÁ KOMUNIKACE 8	M-E	2000	30	1970	25	5	1900	28	1872	23	5	100	2	98	2	0			
32	NOVÁ KOMUNIKACE 9	M-E	200	0	200	0	0	190	0	190	0	0	10	0	10	0	0			
33	NOVÁ KOMUNIKACE 10	M-E	1200	20	1180	16	4	1140	18	1122	14	4	60	2	58	2	0			
34	NOVÁ KOMUNIKACE 11	M-E	1000	20	980	16	4	950	18	932	14	4	50	2	48	2	0			
35	NOVÁ KOMUNIKACE 12	M-E	800	10	790	8	2	760	9	751	7	2	40	1	39	1	0			
36	NOVÁ KOMUNIKACE 13	M-E	700	10	690	8	2	665	9	656	7	2	35	1	34	1	0			
37	PONCAROVA 3	M-C	25000	1120	23880	391	729	23750	1008	22742	352	656	1250	112	1138	39	73			
38	VJEZD ZA VALEM	M-E	1600	20	1580	16	4	1520	18	1502	14	4	80	2	78	2	0			
39	NOVÁ KOMUNIKACE 14	M-E	700	10	690	8	2	665	9	656	7	2	35	1	34	1	0			
40	NOVÁ KOMUNIKACE 15	M-E	1600	20	1580	16	4	1520	18	1502	14	4	80	2	78	2	0			
			VV	NV	OV	LNV	TNV													

VV NV OV LNV TNV

Podíl noční intenzity (22:00-6:00) z 24 h:

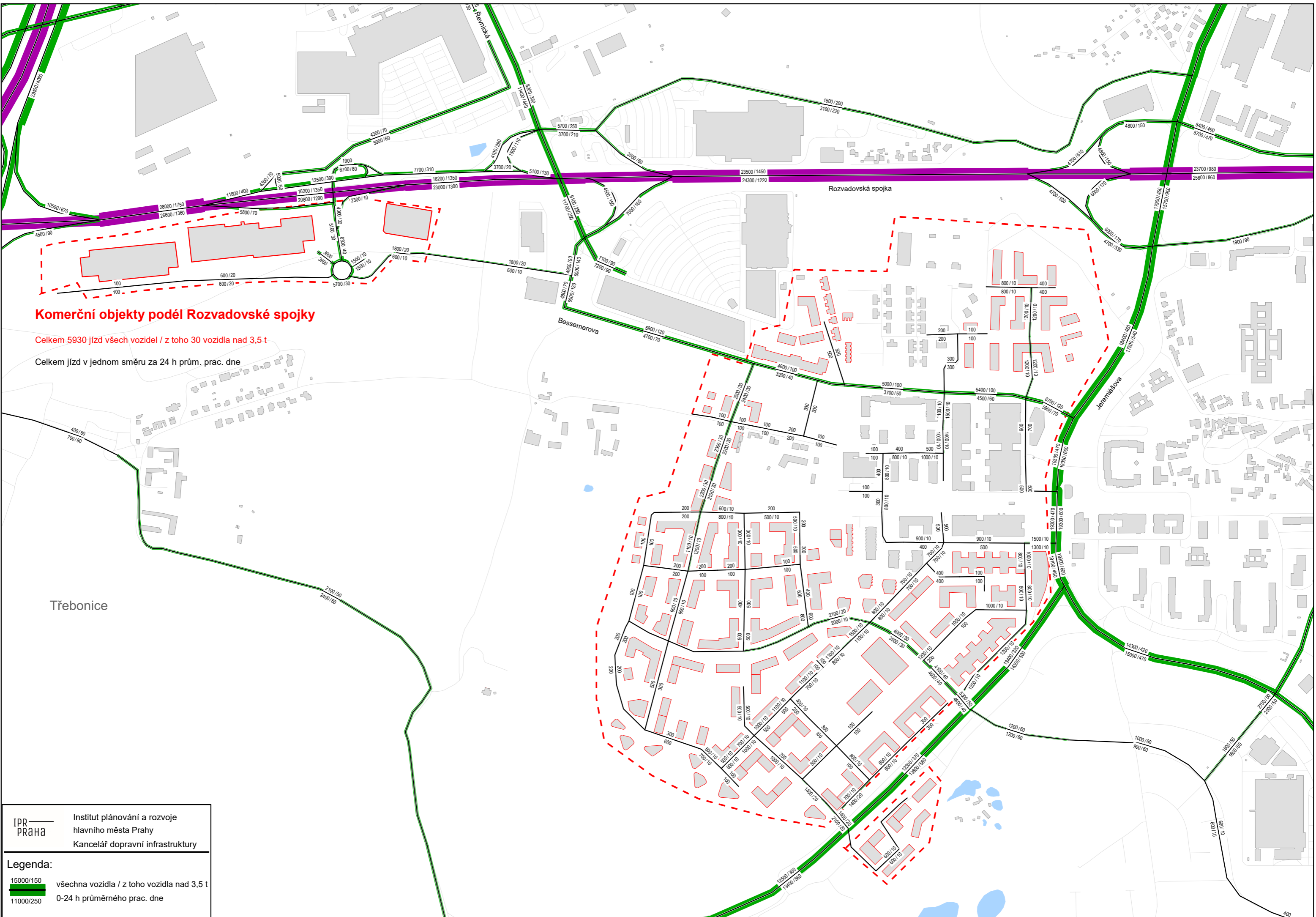
Charakter	M-O	M-A	M-B	M-C	M-D	M-E
OV	5,0%	13,0%	7,0%	5,0%	5,0%	5,0%
NV	14,0%	14,0%	10,0%	10,0%	7,0%	6,0%

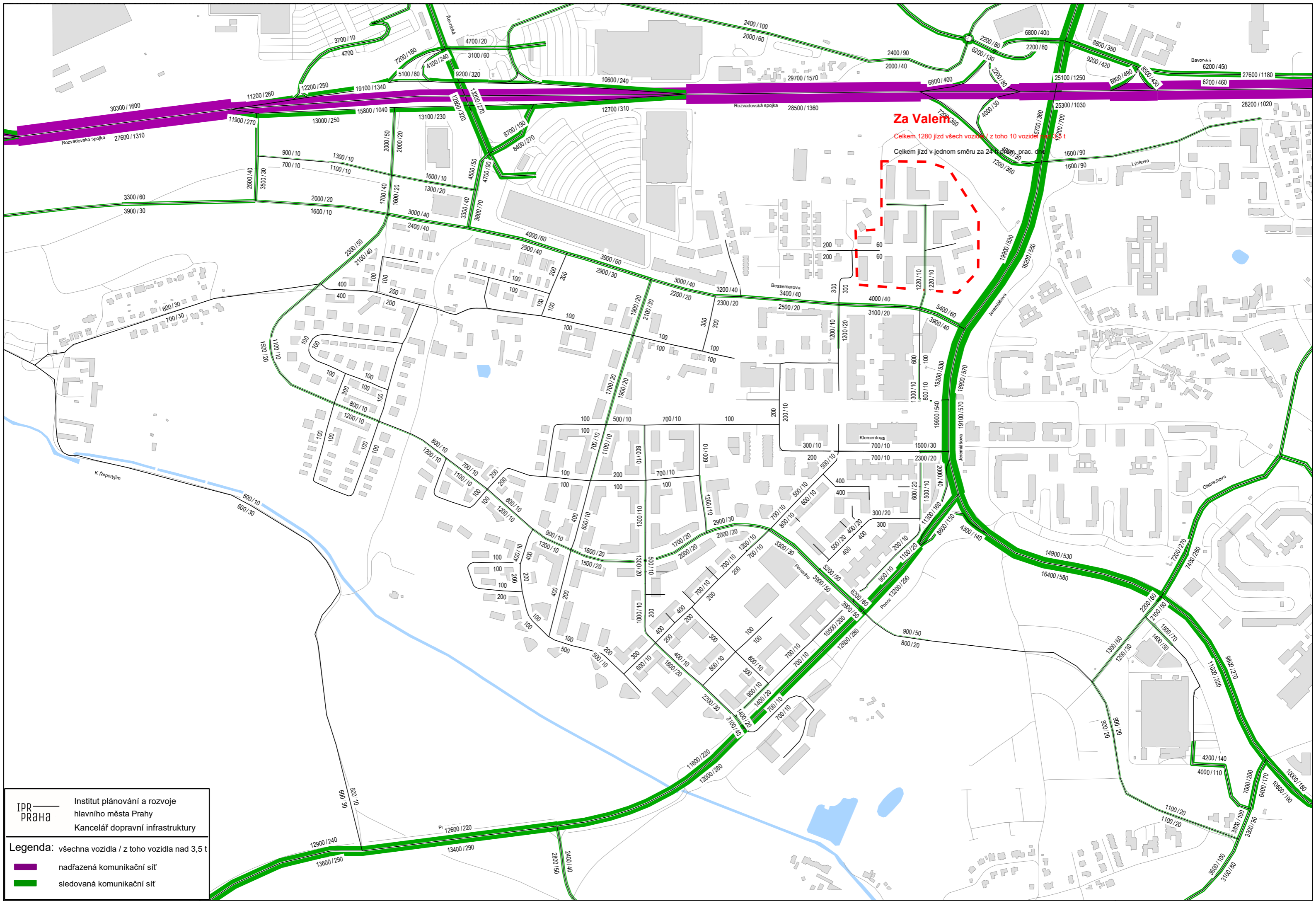
Pozn.: Všechny údaje jsou ve výpočtových modelech zaokrouhlovány vždy směrem nahoru na celé 50, 10, 5 (dle typu údaje), což může způsobit drobné disproporce v intenzitách podél trasy.

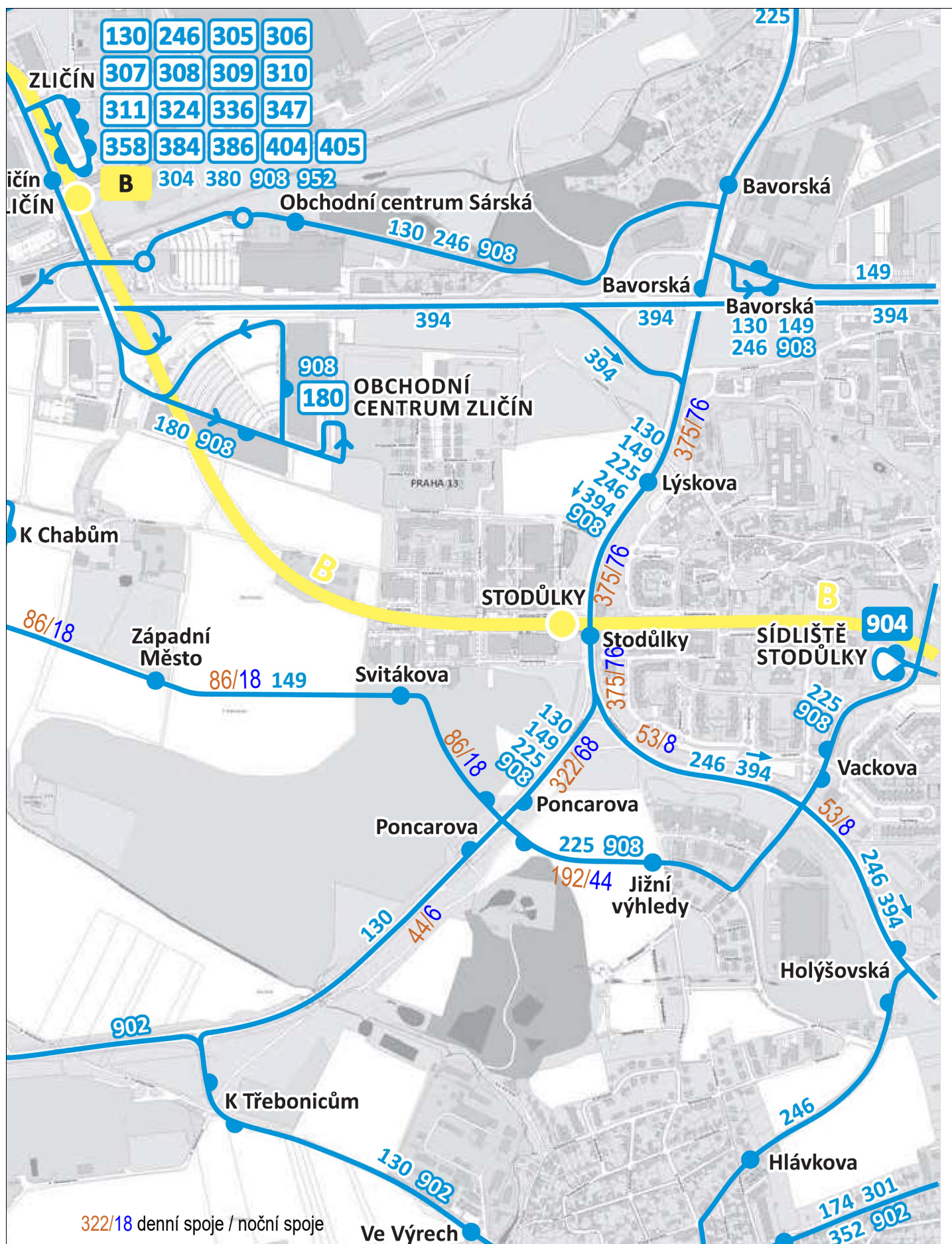
Pozn.: V modelu nejsou započítány cesty vozidel MHD, které je nutné je k uváděné IAD připočíst (jsou uvedeny ve zprávě).

VV	Všechna vozidla
NV	Nákladní vozidla celkem z VV
OV	Osobní vozidla z VV
LNV	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV

PŘÍLOHA 6 - MODEL 3 INTENZITY VE VÝHLEDU ÚP – ROK 2050







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

Výkres:

ZÁPADNÍ MĚSTO KARTOGRAM INTENZIT MHD - VÝHLED ÚP

Měřítko:

NTS

Datum:

2025

Výkres č.:

6.3

PŘÍLOHA 6.4 SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ VE VÝHLEDU ÚP - VARIANTA A

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu IPR Praha.

Tabulka 6.4A : Intenzity dopravních proudů pro výhled ÚP - VÝHLED SE ZÁMĚRRM

Komunikace			Intenzity autob. dopravy														
Č.	Jméno	Charakter	24 hod					z toho denní 06:00-22:00					z toho noční 22:00-06:00				
1	JEREMIÁŠOVA 1	M-D	35900	1000	34900	350	650	34105	930	33175	326	604	1795	70	1725	24	46
2	JEREMIÁŠOVA 2	M-D	38600	1070	37530	374	696	36670	995	35675	347	648	1930	75	1855	27	48
3	JEREMIÁŠOVA 3	M-D	38400	1060	37340	371	689	36480	986	35494	345	641	1920	74	1846	26	48
4	JEREMIÁŠOVA 4	M-C	29300	890	28410	489	401	27835	801	27034	440	361	1465	89	1376	49	40
5	PONCAROVA 1	M-C	27700	820	26880	287	533	26315	738	25577	259	479	1385	82	1303	28	54
6	PONCAROVA 2	M-C	26100	930	25170	325	605	24795	837	23958	292	545	1305	93	1212	33	60
7	KLEMENTOVA 1	M-E	1300	10	1290	8	2	1235	9	1226	7	2	65	1	64	1	0
8	KLEMENTOVA 2	M-E	1400	10	1390	8	2	1330	9	1321	7	2	70	1	69	1	0
9	KLEMENTOVA 3	M-E	2800	20	2780	16	4	2660	18	2642	14	4	140	2	138	2	0
10	FERRARIHO 1	M-E	1400	20	1380	16	4	1330	18	1312	14	4	70	2	68	2	0
11	FERRARIHO 2	M-E	8700	80	8620	68	12	8265	76	8189	64	12	435	4	431	4	0
12	FERRARIHO 3	M-E	9900	90	9810	76	14	9405	85	9320	71	14	495	5	490	5	0
13	NOVÁ KOMUNIKACE 1	M-E	1200	10	1190	8	2	1140	9	1131	7	2	60	1	59	1	0
14	NOVÁ KOMUNIKACE 2	M-E	1200	10	1190	8	2	1140	9	1131	7	2	60	1	59	1	0
15	NOVÁ KOMUNIKACE 3	M-E	1800	20	1780	16	4	1710	18	1692	14	4	90	2	88	2	0
16	NA VÝROVNĚ	M-E	2400	120	2280	102	18	2280	112	2168	96	16	120	8	112	6	2
17	JEREMIÁŠOVA 5	M-C	29000	890	28110	489	401	27550	801	26749	440	361	1450	89	1361	49	40
18	ROZVADOVSKÁ SPOJKA	M-O	47800	2670	45130	801	1869	45410	2296	43114	689	1607	2390	374	2016	112	262
19	RAMPA ROZVADOVSKÉ SPOJKY	M-O	10700	700	10000	210	490	10165	602	9563	181	421	535	98	437	29	69
20	LÝSKOVA	M-E	1900	90	1810	76	14	1805	85	1720	72	13	95	5	90	4	1
21	JEREMIÁŠOVA 6	M-D	33600	1350	32250	472	878	31920	1255	30665	439	816	1680	95	1585	33	62
22	BESSEMEROVA 1	M-E	12600	190	12410	161	29	11970	179	11791	152	27	630	11	619	9	2
23	BESSEMEROVA 2	M-E	9900	160	9740	136	24	9405	150	9255	128	22	495	10	485	8	2
24	BESSEMEROVA 3	M-E	8700	150	8550	127	23	8265	141	8124	119	22	435	9	426	8	1
25	SVITÁKOVA	M-E	1200	10	1190	8	2	1140	9	1131	7	2	60	1	59	1	0
26	LAURINOVA 1	M-E	2600	20	2580	16	4	2470	18	2452	14	4	130	2	128	2	0
27	LAURINOVA 2	M-E	600	0	600	0	0	570	0	570	0	0	30	0	30	0	0
28	NOVÁ KOMUNIKACE 6	M-E	1400	10	1390	8	2	1330	9	1321	7	2	70	1	69	1	0
29	NOVÁ KOMUNIKACE 7	M-E	2600	20	2580	16	4	2470	18	2452	14	4	130	2	128	2	0
30	VJEZD ŠKOLA JIH	M-E	200	0	200	0	0	190	0	190	0	0	10	0	10	0	0
31	NOVÁ KOMUNIKACE 8	M-E	1500	10	1490	8	2	1425	9	1416	7	2	75	1	74	1	0
32	NOVÁ KOMUNIKACE 9	M-E	1400	20	1380	17	3	1330	19	1311	16	3	70	1	69	1	0
33	NOVÁ KOMUNIKACE 10	M-E	3500	40	3460	34	6	3325	38	3287	32	6	175	2	173	2	0
34	NOVÁ KOMUNIKACE 11	M-E	1200	20	1180	16	4	1140	18	1122	14	4	60	2	58	2	0
35	NOVÁ KOMUNIKACE 12	M-E	2100	30	2070	25	5	1995	28	1967	23	5	105	2	103	2	0
36	NOVÁ KOMUNIKACE 13	M-E	900	10	890	8	2	855	9	846	7	2	45	1	44	1	0
37	PONCAROVA 3	M-C	25900	940	24960	329	611	24605	846	23759	296	550	1295	94	1201	33	61
38	VJEZD ZA VALEM	M-E	2400	20	2380	16	4	2280	18	2262	14	4	120	2	118	2	0
39	NOVÁ KOMUNIKACE 14	M-E	500	10	490	8	2	475	9	466	7	2	25	1	24	1	0
40	NOVÁ KOMUNIKACE 15	M-E	1200	10	1190	8	2	1140	9	1131	7	2	60	1	59	1	0
			VV	NV	OV	LNV	TNV										

VV NV OV LNV TNV

Podíl noční intenzity (22:00-6:00) z 24 h:

Charakter	M-O	M-A	M-B	M-C	M-D	M-E
OV	5,0%	13,0%	7,0%	5,0%	5,0%	5,0%
NV	14,0%	14,0%	10,0%	10,0%	7,0%	6,0%

Pozn.: Všechny údaje jsou ve výpočtových modelech zaokrouhlovány vždy směrem nahoru na celé 50, 10, 5 (dle typu údaje), což může způsobit drobné disproporce v intenzitách podél trasy.

Pozn.: V modelu nejsou započítány cesty vozidel MHD, které je nutné je k uváděné IAD připočíst (jsou uvedeny ve zprávě).

VV	Všechna vozidla
NV	Nákladní vozidla celkem z VV
OV	Osobní vozidla z VV
LNV	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV

PŘÍLOHA 6.5 SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ VE VÝHLEDU ÚP - VARIANTA B

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu IPR Praha.

Tabulka 6.5A : Intenzity dopravních proudů pro výhled ÚP - VÝHLED SE ZÁMĚREM

Komunikace			Intenzity autob. dopravy														
Č.	Jméno	Charakter	24 hod					z toho denní 06:00-22:00					z toho noční 22:00-06:00				
1	JEREMIÁŠOVA 1	M-D	38100	1080	37020	377	703	36195	1004	35191	350	654	1905	76	1829	27	49
2	JEREMIÁŠOVA 2	M-D	38100	1100	37000	384	716	36195	1023	35172	357	666	1905	77	1828	27	50
3	JEREMIÁŠOVA 3	M-D	39000	1110	37890	388	722	37050	1032	36018	361	671	1950	78	1872	27	51
4	JEREMIÁŠOVA 4	M-C	31300	1110	30190	610	500	29735	999	28736	549	450	1565	111	1454	61	50
5	PONCAROVA 1	M-C	26500	490	26010	171	319	25175	441	24734	154	287	1325	49	1276	17	32
6	PONCAROVA 2	M-C	23100	480	22620	168	312	21945	432	21513	151	281	1155	48	1107	17	31
7	KLEMENTOVA 1	M-E	500	10	490	8	2	475	9	466	7	2	25	1	24	1	0
8	KLEMENTOVA 2	M-E	1400	20	1380	16	4	1330	18	1312	14	4	70	2	68	2	0
9	KLEMENTOVA 3	M-E	3800	50	3750	42	8	3610	47	3563	39	8	190	3	187	3	0
10	FERRARIHO 1	M-E	1500	20	1480	16	4	1425	18	1407	14	4	75	2	73	2	0
11	FERRARIHO 2	M-E	9100	100	9000	84	16	8645	94	8551	78	16	455	6	449	6	0
12	FERRARIHO 3	M-E	10100	110	9990	93	17	9595	103	9492	87	16	505	7	498	6	1
13	NOVÁ KOMUNIKACE 1	M-E	900	10	890	8	2	855	9	846	7	2	45	1	44	1	0
14	NOVÁ KOMUNIKACE 2	M-E	1300	30	1270	25	5	1235	28	1207	23	5	65	2	63	2	0
15	NOVÁ KOMUNIKACE 3	M-E	2100	30	2070	25	5	1995	28	1967	23	5	105	2	103	2	0
16	NA VÝROVNĚ	M-E	1700	70	1630	59	11	1615	66	1549	55	11	85	4	81	4	0
17	JEREMIÁŠOVA 5	M-C	31000	1110	29890	610	500	29450	999	28451	549	450	1550	111	1439	61	50
18	ROZVADOVSKÁ SPOJKA	M-O	58200	2930	55270	879	2051	55290	2520	52770	756	1764	2910	410	2500	123	287
19	RAMPA ROZVADOVSKÉ SPOJKY	M-O	11200	390	10810	117	273	10640	336	10304	101	235	560	54	506	16	38
20	LÝSKOVA	M-E	3200	180	3020	152	28	3040	170	2870	144	26	160	10	150	8	2
21	JEREMIÁŠOVA 6	M-D	32900	1060	31840	371	689	31255	986	30269	345	641	1645	74	1571	26	48
22	BESSEMEROVA 1	M-E	9300	100	9200	85	15	8835	94	8741	80	14	465	6	459	5	1
23	BESSEMEROVA 2	M-E	7100	60	7040	51	9	6745	57	6688	48	9	355	3	352	3	0
24	BESSEMEROVA 3	M-E	5900	60	5840	51	9	5605	57	5548	48	9	295	3	292	3	0
25	SVITÁKOVA	M-E	400	10	390	8	2	380	9	371	7	2	20	1	19	1	0
26	LAURINOVA 1	M-E	2400	30	2370	25	5	2280	28	2252	23	5	120	2	118	2	0
27	LAURINOVA 2	M-E	600	0	600	0	0	570	0	570	0	0	30	0	30	0	0
28	NOVÁ KOMUNIKACE 6	M-E	900	20	880	17	3	855	19	836	16	3	45	1	44	1	0
29	NOVÁ KOMUNIKACE 7	M-E	1900	20	1880	16	4	1805	18	1787	14	4	95	2	93	2	0
30	VJEZD ŠKOLA JIH	M-E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31	NOVÁ KOMUNIKACE 8	M-E	600	0	600	0	0	570	0	570	0	0	30	0	30	0	0
32	NOVÁ KOMUNIKACE 9	M-E	2200	30	2170	25	5	2090	28	2062	23	5	110	2	108	2	0
33	NOVÁ KOMUNIKACE 10	M-E	4500	60	4440	51	9	4275	57	4218	48	9	225	3	222	3	0
34	NOVÁ KOMUNIKACE 11	M-E	1400	20	1380	16	4	1330	18	1312	14	4	70	2	68	2	0
35	NOVÁ KOMUNIKACE 12	M-E	2300	30	2270	25	5	2185	28	2157	23	5	115	2	113	2	0
36	NOVÁ KOMUNIKACE 13	M-E	1100	10	1090	8	2	1045	9	1036	7	2	55	1	54	1	0
37	PONCAROVA 3	M-C	23600	500	23100	175	325	22420	450	21970	157	293	1180	50	1130	18	32
38	VJEZD ZA VALEM	M-E	2440	20	2420	16	4	2318	18	2300	14	4	122	2	120	2	0
39	NOVÁ KOMUNIKACE 14	M-E	800	10	790	8	2	760	9	751	7	2	40	1	39	1	0
40	NOVÁ KOMUNIKACE 15	M-E	2200	30	2170	25	5	2090	28	2062	23	5	110	2	108	2	0
			VV	NV	OV	LNv	TNV										

Podíl noční intenzity (22:00-6:00) z 24 h:

Charakter	M-O	M-A	M-B	M-C	M-D	M-E
OV	5,0%	13,0%	7,0%	5,0%	5,0%	5,0%
NV	14,0%	14,0%	10,0%	10,0%	7,0%	6,0%

Pozn.: Všechny údaje jsou ve výpočtových modelech zaokrouhlovány vždy směrem nahoru na celé 50, 10, 5 (dle typu údaje), což může způsobit drobné disproporce v intenzitách podél trasy.

Pozn.: V modelu nejsou započítány cesty vozidel MHD, které je nutné je k uváděné IAD připočíst (jsou uvedeny ve zprávě).

VV	Všechna vozidla
NV	Nákladní vozidla celkem z VV
OV	Osobní vozidla z VV
LNV	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV

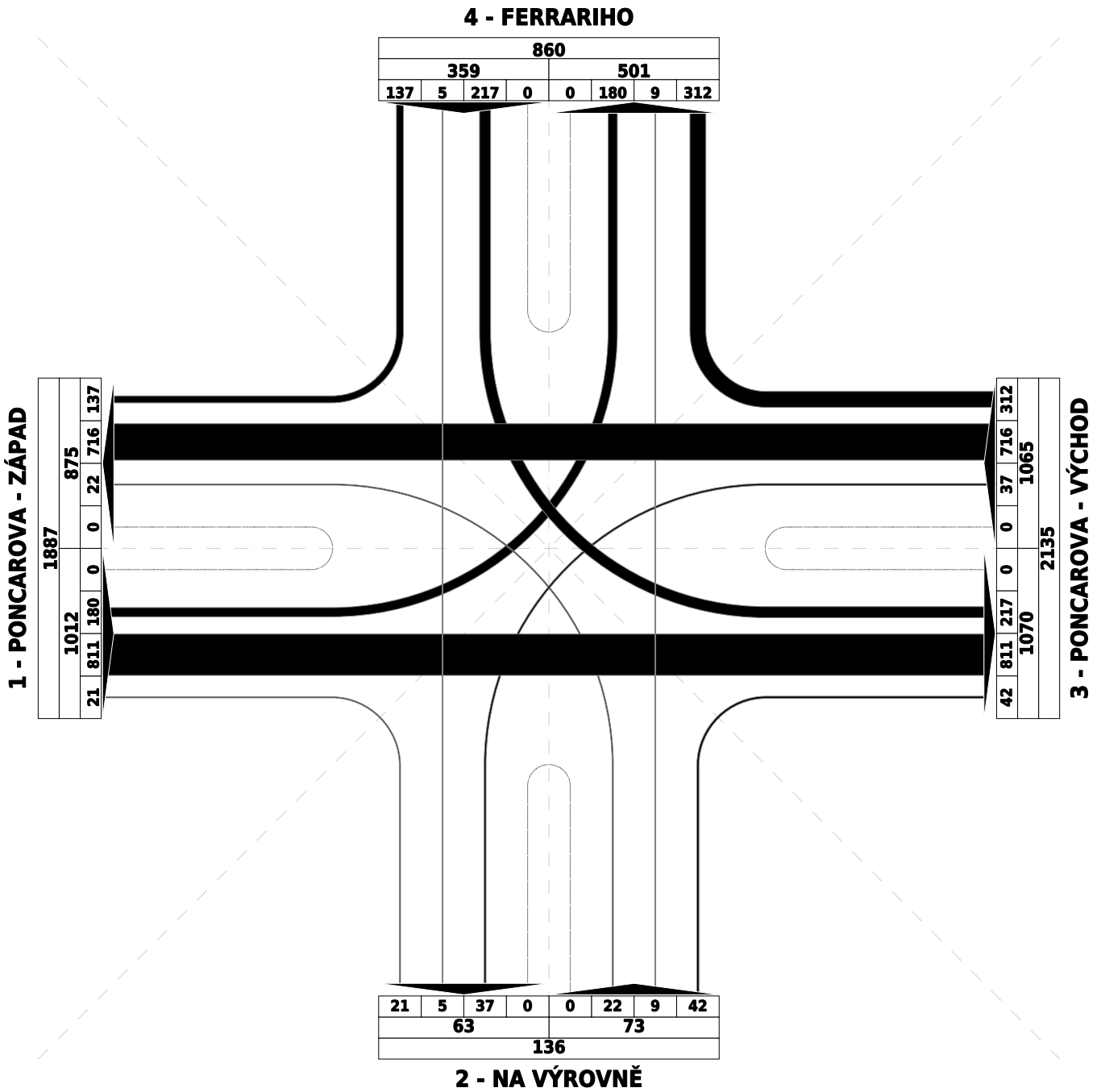


PŘÍLOHA 7: KAPACITNÍ POSOUZENÍ



Název křižovatky: PONCAROVA x FERRARIHO

Zatěžovací stav: VÝHLED ÚP - SE ZÁMĚREM



Součet intenzit všech vjezdů do křižovatky: 2509 voz/h

Hodnoty jsou uváděny ve voz/h

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky

Název křižovatky	PONCAROVA x FERRARIHO			Schéma číslování dopravních proudů	
Název uspořádání	--				
Zatěžovací stav	VÝHLED ÚP - SE ZÁMĚREM				
Počet paprsků	4	Doba cyklu t_C [s]	90		
Vypracoval	ETC s.r.o.	Datum	28.5.2025, 16:23:33		

Kritérium výkonnosti				
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD _{lim} [-]	$t_{w,lim}$ [S]
1	PONCAROVA - ZÁPAD	silnice II. třídy, rychlostní místní komunikace a přechodové úseky	D	≤ 70 s
2	NA VÝROVNĚ	silnice III. třídy, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
3	PONCAROVA - VÝCHOD	silnice II. třídy, rychlostní místní komunikace a přechodové úseky	D	≤ 70 s
4	FERRARIHO	silnice III. třídy, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-

Intenzity dopravy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I _{OA} [voz/h]	I _{NA} + I _A [voz/h]	I _{NS} + I _{AK} [voz/h]	I _M [voz/h]	I _C [cykl/h]	I [voz/h]	I [pvoz/h]	Σ I _V [pvoz/h]	I _{ped} [ch/h]
1	PONCAROVA - ZÁPAD	1 (1-4)	178	2	0	0	0	180	181	1027	0
		2 (1-3)	792	19	0	0	0	811	824		
		3 (1-2)	20	1	0	0	0	21	22		
2	NA VÝROVNĚ	4 (2-1)	20	2	0	0	0	22	23	75	0
		5 (2-4)	9	0	0	0	0	9	9		
		6 (2-3)	40	2	0	0	0	42	43		
3	PONCAROVA - VÝCHOD	7 (3-2)	36	1	0	0	0	37	38	1076	0
		8 (3-1)	703	13	0	0	0	716	725		
		9 (3-4)	310	2	0	0	0	312	313		
4	FERRARIHO	10 (4-3)	215	2	0	0	0	217	218	361	0
		11 (4-2)	5	0	0	0	0	5	5		
		12 (4-1)	135	2	0	0	0	137	138		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								2509		2539	

Geometrické uspořádání

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	PONCAROVA - ZÁPAD	1 (1-4)	1	1	-
		2 (1-3)	2	2,3	-
		3 (1-2)	1	3	-
2	NA VÝROVNĚ	4 (2-1)	1	1	-
		5 (2-4)	1	1	-
		6 (2-3)	1	2	-
3	PONCAROVA - VÝCHOD	7 (3-2)	1	1	-
		8 (3-1)	2	2,3	-
		9 (3-4)	1	3	-
4	FERRARIHO	10 (4-3)	1	1	-
		11 (4-2)	1	1	-
		12 (4-1)	1	2	-

Posouzení kapacity vjezdů

Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)	I_V [pvoz/h]	z [s]	S_V [pvoz/h]	C_S [pvoz/h]	C_P [pvoz/h]	C_L [pvoz/h]	C_{dz} [pvoz/h]	C_{kp} [pvoz/h]	C_V [pvoz/h]
1	PONCAROVA - ZÁPAD	-R	423	53	2000	1178					1178
		-R,P	423	53	1990	1172					1172
		-L	181	16	1854	330					330
2	NA VÝROVNĚ	-L,R	32	12	1164	155					155
		-P	43	12	1778	237					237
		-R	519	45	2000	1000					1000
3	PONCAROVA - VÝCHOD	-R,P	519	45	1879	939					939
		-L	38	5	1806	120					120
		-L,RL,R		12	1011	135					135
4	FERRARIHO	-L,RL,R(K)		7	1832	163					163
		-L,RL,R + -L,RL,R(K)	223	19							298
		-P	138	19	1829	386					386

Posouzení kapacity vjezdů

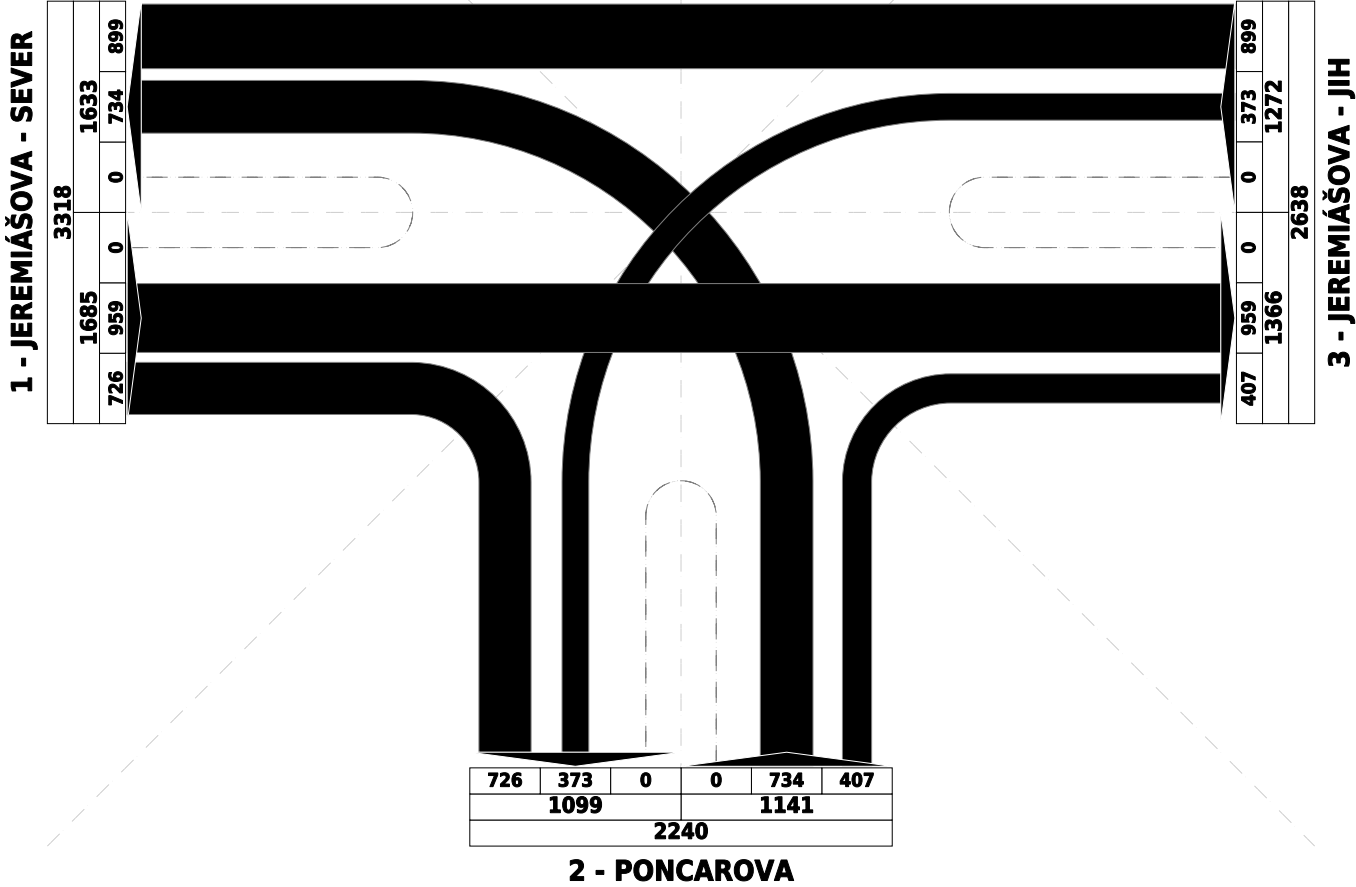
Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)	Rez [%]	a_v [-]	t_w [s]	UKD [-]	L_F [m]	$t_{w,lim}$ [s]	$t_w \leq t_{w,lim}$ Rez > 0 $L_F \leq L$
1	PONCAROVA - ZÁPAD	-R	64	0,36	9	A	26	≤ 70 s	ANO
		-R,P	64	0,36	9	A	26	≤ 70 s	ANO
		-L	45	0,55	36	C	22	≤ 70 s	ANO
2	NA VÝROVNĚ	-L,R	79	0,21	34	B	4	-	ANO
		-P	82	0,18	33	B	6	-	ANO
		-R	48	0,52	15	A	39	≤ 70 s	ANO
3	PONCAROVA - VÝCHOD	-R,P	45	0,55	16	A	39	≤ 70 s	ANO
		-L	68	0,32	42	C	5	≤ 70 s	ANO
		-L,RL,R + -L,RL,R(K)	25	0,75	46	C	34	-	ANO
4	FERRARIHO	-P	64	0,36	30	B	16	-	ANO

Celkové shrnutí

Kapacita světelné křižovatky vyhovuje?	ANO
--	-----

Název křižovatky: JEREMIÁŠOVA x PONCAROVA

Zatěžovací stav: VÝHLED SE ZÁMĚREM - RANNÍ ŠPIČKA



Součet intenzit všech vjezdů do křižovatky: 4098 voz/h

Hodnoty jsou uváděny ve voz/h

Protokol pro posouzení kapacity podle TP 188 - světelně řízené křižovatky

Název křižovatky	JEREMIÁŠOVA x PONCAROVA			<div>Schéma číslování dopravních proudů</div>
Název uspořádání	--			
Zatěžovací stav	VÝHLED SE ZÁMĚREM - RANNÍ ŠPIČKA			
Počet paprsků	3	Doba cyklu t _C [s]	90	
Vypracoval	ETC s.r.o.	Datum	3.6.2025, 11:10:45	

Kritérium výkonnosti				
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD _{lim} [-]	t _{w,lim} [S]
1	JEREMIÁŠOVA - SEVER	silnice III. třídy, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
2	PONCAROVA	silnice III. třídy, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-
3	JEREMIÁŠOVA - JIH	silnice III. třídy, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-

Intenzity dopravy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I _{OA} [voz/h]	I _{NA} + I _A [voz/h]	I _{NS} + I _{AK} [voz/h]	I _M [voz/h]	I _C [cykl/h]	I [voz/h]	I [pvoz/h]	Σ I _V [pvoz/h]	I _{ped} [ch/h]
1	JEREMIÁŠOVA - SEVER	1 (1-4)	-	-	-	-	-	-	-	1715	0
		2 (1-3)	925	34	0	0	0	959	983		
		3 (1-2)	718	8	0	0	0	726	732		
2	PONCAROVA	4 (2-1)	722	12	0	0	0	734	742	1157	0
		5 (2-4)	-	-	-	-	-	-	-		
		6 (2-3)	395	12	0	0	0	407	415		
3	JEREMIÁŠOVA - JIH	7 (3-2)	365	8	0	0	0	373	379	1302	0
		8 (3-1)	865	34	0	0	0	899	923		
		9 (3-4)	-	-	-	-	-	-	-		
4	-	10 (4-3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		11 (4-2)	-	-	-	-	-	-	-		
		12 (4-1)	-	-	-	-	-	-	-		
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky								4098		4174	

Geometrické uspořádání

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Počet řadících pruhů	Číslo pruhu(ů) v rámci paprsku	Vjezd (signální skupina)
1	JEREMIÁŠOVA - SEVER	1 (1-4)	-	-	-
		2 (1-3)	2	1,2	VA
		3 (1-2)	1	3	VA,
2	PONCAROVA	4 (2-1)	2	1,2	VD<
		5 (2-4)	-	-	-
		6 (2-3)	1	3	-
3	JEREMIÁŠOVA - JIH	7 (3-2)	1	1	VC<
		8 (3-1)	2	2,3	VB^
		9 (3-4)	-	-	-
4	-	10 (4-3)	-	-	-
		11 (4-2)	-	-	-
		12 (4-1)	-	-	-

Posouzení kapacity vjezdů

Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)	I_V [pvoz/h]	z [s]	S_V [pvoz/h]	C_S [pvoz/h]	C_P [pvoz/h]	C_L [pvoz/h]	C_{dz} [pvoz/h]	C_{kp} [pvoz/h]	C_V [pvoz/h]
1	JEREMIÁŠOVA - SEVER	VA-R	983	34	4000	1511					1511
		VA-P +	732	90	1970	1970					1970
2	PONCAROVA	VD<-L	742	22	3810	931					931
3	JEREMIÁŠOVA - JIH	VC<-L	379	24	1860	496					496
		VB^<-R	923	58	4000	2578					2578

Posouzení kapacity vjezdů

Paprsek	Název komunikace	Vjezd (signální skupina)	Rez [%]	a_v [-]	t_w [s]	UKD [-]	L_F [m]	$t_{w,lim}$ [s]	$t_w \leq t_{w,lim}$ $Rez > 0$ $L_F \leq L$
1	JEREMIÁŠOVA - SEVER	VA-R	35	0,65	23	B	92	-	ANO
		VA-P +	63	0,37	0	A	0	-	ANO
2	PONCAROVA	VD<-L	20	0,8	36	C	93	-	ANO
3	JEREMIÁŠOVA - JIH	VC<-L	24	0,76	38	C	50	-	ANO
		VB^<-R	64	0,36	7	A	49	-	ANO

Celkové shrnutí

Kapacita světelné křižovatky vyhovuje?	ANO
--	-----



PŘÍLOHA 8: PODKLADY





Adresát: European Transportation Consultancy, s.r.o.
Anny Letenské 34/7
120 00 Praha 2 – Vinohrady

Vaše č. obj.:
Naše č. j.: TSK/17426/25/2135/036d-JTo/038
Vyřizuje / tel.: Ing. Jitka Tomsová / 607 048 643
Dne: 23. 5. 2025

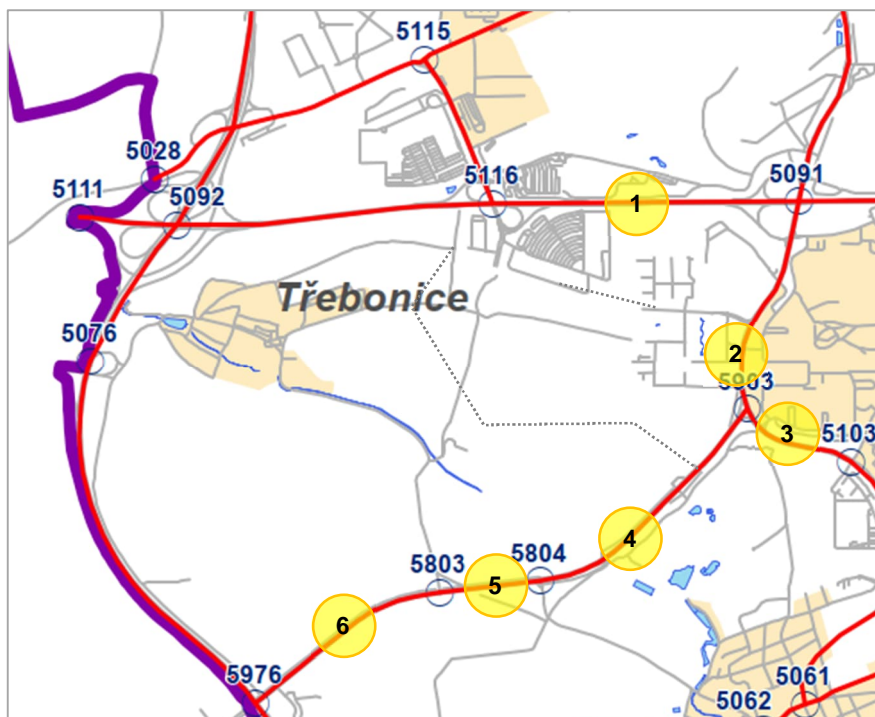
Věc: Aktualizace dopravněinženýrských podkladů pro komunikace Rozvadovská spojka, Jeremiášova a Poncarova

Na základě Vaší objednávky ze dne 25. 4. 2025 Vám zasíláme požadované aktualizované dopravněinženýrské podklady (DIP) pro komunikace Rozvadovská spojka, Jeremiášova a Poncarova pro současný stav (rok 2024) a výhled (roky 2030 a 2033).

Způsob odvození stávajících intenzit rok 2024

V současné době disponujeme databází sčítání automobilové dopravy v rozsahu cca 1000 úseků komunikační sítě hl. m. Prahy, viz obr. 1. Data pro rok 2024 z této databáze vychází.

V tabulce č. 1 jsou uvedeny intenzity automobilové dopravy v tisících v rozlišení pro roky 2024, 2030 a 2033 na všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t NPH¹⁾ za 24 hodin průměrného pracovního dne bez autobusů PID.



Obr. 1 – rozsah sledované sítě

Způsob odvození výhledových intenzit, roky 2030 a 2033

Pro odvození intenzit automobilové dopravy byl použit dopravní model hl. m. Prahy a jeho okolí. Uspořádání nadřazených komunikací pro výhledový horizont roku 2030 již zohledňuje úsek dálnice D0 / Pražského okruhu PO 511 (D1-I/12) vč. přeložky silnice I/12 a zkapacitnění PO 510 a PO 515, naopak severní část PO vč. úseků PO 518 a 519 mezi dálnicí D7 a D8, PO 520 a D3 zahrnuta nebyla.

V roce 2033 nadřazená komunikační síť již zohledňuje i severní část PO vč. úseků PO 518 a 519 mezi dálnicí D7 a D8, PO 520, přeložku II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň a D3. Dále tento horizont obsahuje propojení ulic Bessemerova - Stockholmská (tzv. komunikace V71), Ferrariho - Stockholmská (V73) a Stockholmská - K Řeporyjím.

Ani v jednom výpočtu nebyla zohledněna tzv. Radlická radiála.

Při výpočtu se vycházelo primárně z předpokladu postupného naplňování Územního plánu, kdy je celé území (Praha + aglomerační prstenec) ve výchozím stavu rozděleno na cca 1600 dopravních zón, které reprezentují cca ZSJ v Praze a obce v aglomeraci. Nejedná se tedy o konkrétní objekty/domy/areály, ale spíše o jisté homogenní okrsky. Tento model se pak může dle požadavku objednatele dále zpodrobnit až např. do detailu jednotlivého vjezdu do garáží. Pro roky 2030 a 2033 byl na žádost objednatele konkrétně zahrnut významný záměr Nový Zličín, zpracovaný naší organizací v 03/2022 (DIP pro akci „Nový Zličín“, 21-2135-H48).

Intenzity automobilové dopravy

Uvedené údaje vyjadřují po směrech v tisících počet všech vozidel / z toho vozidel nad 3,5 t NPH¹⁾ za 24 hodin průměrného pracovního dne bez autobusů PID.

Tabulka č. 1 – intenzity automobilové dopravy – roky 2022, 2030 a 2033

Ozn. úseku	Úsek IDIS	Název komunikace (v úseku)	Intenzity AD (0-24h)		
			rok 2024	rok 2030	rok 2033
1	5116 - 5091	Rozvadovská spojka (Řevnická – Jeremiášova)	27,5 / 1,1	27,9 / 1,3	26,8 / 1,4
	5091 - 5116	Rozvadovská spojka (Jeremiášova - Řevnická)	27,5 / 1,1	28,00 / 1,3	26,6 / 1,4
2	5091 - 5903	Jeremiášova (Rozvadovská spojka – Poncarova)	14,8 / 0,5	20,2 / 0,6	20,7 / 0,6
	5903 - 5091	Jeremiášova (Poncarova - Rozvadovská spojka)	14,8 / 0,5	18,1 / 0,6	18,8 / 0,6
3	5903 - 5103	Jeremiášova (Poncarova – Oistrachova)	13,4 / 0,3	16,8 / 0,5	17,0 / 0,5
	5103 - 5903	Jeremiášova (Oistrachova - Poncarova)	12,8 / 0,3	15,3 / 0,4	15,5 / 0,4
4	5903 - 5804	Poncarova (Jeremiášova – K Třebonicům)	8,6 / 0,5	12,1 / 0,5	14,7 / 0,5
	5804 - 5903	Poncarova (K Třebonicům - Jeremiášova)	9,2 / 0,5	12,0 / 0,6	14,9 / 0,6
5	5804 - 5803	Poncarova (K Třebonicům – K Řeporyjím)	8,3 / 0,5	11,0 / 0,6	14,1 / 0,6
	5803 - 5804	Poncarova (K Řeporyjím – K Třebonicům)	8,3 / 0,5	10,9 / 0,6	14,0 / 0,6
6	5803 - 5976	Poncarova (K Řeporyjím – Pražský okruh)	7,7 / 0,5	10,7 / 0,6	14,0 / 0,6
	5976 - 5803	Poncarova (Pražský okruh - K Řeporyjím)	6,9 / 0,5	10,7 / 0,6	13,9 / 0,6

1) Skladba dopravního proudu:

NPH = největší povolená hmotnost (jízdní soupravy)

OA	osobní automobily
DA	dodávkové automobily vč. lehkých užitkových vozidel do 3,5 t NPH
SNA	střední nákladní automobily (dvounápravové) 3,5 – 18 t NPH
TNA	těžké nákladní automobily (tří- a vícenápravové, speciální – jeřáby, bagry, traktory), typicky cca 20 – 32 t NPH
NAV	návěsové a přívěsové soupravy, typicky kolem 40 t NPH
BUS	autobusy mimo MHD
BUS MHD	autobusy číselné řady 100 – 299 a 901 – 949 – městské BUS
BUS PID	autobusy Pražské integrované dopravy vč. BUS MHD
M	jednostopá motorová vozidla (motocykly, mopedy, včetně tříkolek a čtyřkolek)

používané agregace:

do 3,5 t = OA + DA	vozidla do 3,5 t NPH
nad 3,5 t = SNA + TNA + NAV + BUS	vozidla nad 3,5 t NPH bez PID
TV = TNA + NAV + BUS	těžká vozidla bez PID
všechna = do 3,5 t + nad 3,5 t + M	všechna vozidla bez PID

Hromadná doprava – rok 2024, trvalý stav

Pro potřeby návazných studií je nutné k výše uvedeným hodnotám intenzit automobilové dopravy připočítat také i počty vozidel BUS PID (v tabulce jsou uvedeny pouze spoje s cestujícími).

Tabulka č. 2 – počty spojů PID

Úsek IDIS	Název komunikace (v úseku)	Počty spojů 0-24 h / 22-6 h BUS PID rok 2024	Počty spojů 0-24 h / 22-6 h BUS PID rok 2030
5116 – 5091	Rozvadovská spojka (Řevnická – Jeremiášova)	42 / 13	35 / 6
5091 – 5116	Rozvadovská spojka (Jeremiášova – Řevnická)	43 / 9	35 / 1
5091 – 5903	Jeremiášova (Rozvadovská spojka – Poncarova)	201 / 27	237 / 31
5903 – 5091	Jeremiášova (Poncarova – Rozvadovská spojka)	191 / 33	238 / 32
5903 – 5103	Jeremiášova (Poncarova – Oistrachova)	127 / 19	27 / 3
5103 – 5903	Jeremiášova (Oistrachova – Poncarova)	113 / 23	27 / 3
5903 – xxxx	Poncarova (Jeremiášova – Ferrariho)	74 / 8	210 / 28
xxxx – 5903	Poncarova (Ferrariho – Jeremiášova)	78 / 10	211 / 29
xxxx – 5804	Poncarova (Ferrariho – K Třebonicům)	21 / 2	26 / 2
5804 – xxxx	Poncarova (K Třebonicům – Ferrariho)	21 / 2	26 / 2
5804 – 5803	Poncarova (K Třebonicům – K Řeporyjím)	59 / 9	4 / 4
5803 – 5804	Poncarova (K Řeporyjím – K Třebonicům)	61 / 11	4 / 4
5803 – 5976	Poncarova (K Řeporyjím – Pražský okruh)	21 / 2	-
5976 – 5803	Poncarova (Pražský okruh – K Řeporyjím)	21 / 2	-

Další dopravněinženýrské údaje

Pro návazné dopravněinženýrské analýzy jsou doloženy i další údaje:

- podíl jízd vozidel v nočním období (22-6h) z jejich celodenního (0-24h) množství pro všechna vozidla a vozidla nad 3,5 t NPH v %,
- podíl těžkých vozidel (TV) z počtu vozidel nad 3,5 t v %
- průměrná jízdní rychlost za celodenní 0-24h a noční období 22-6h.

Tabulka č. 3 – dopravněinženýrské údaje pro rok 2022

Úsek mezi uzly IDIS	Komunikace (úsek)	Podíl 22-6h z 0-24h		Podíl TV z vozidel nad 3,5t (0-24 h) [%]	Průměrná jízdní rychlost	
		všechna vozidla [%]	Vozidla nad 3,5t [%]		0-24h [km/h]	22-6h [km/h]
5116 - 5091	Rozvadovská spojka (Řevnická – Jeremiášova)	5	14	70	90	90
5091 - 5903	Jeremiášova (Rozvadovská spojka – Poncarova)	5	7	65	40	50
5903 - 5103	Jeremiášova (Poncarova – Oistrachova)	5	10	45	50	50
5903 - 5804	Poncarova (Jeremiášova – K Třebonicům)	5	10	65	70	70
5804 - 5803	Poncarova (K Třebonicům – K Řeporyjím)	5	10	65	70	70
5803 - 5976	Poncarova (K Řeporyjím – Pražský okruh)	5	10	65	80	80

Pozn.: Předané DIP jsou určeny pro zpracování této zakázky. Bez písemného svolení TSK-ÚDI nemohou být DIP použity pro jiný účel.

S pozdravem

Ing. Jiří Zeman
vedoucí 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.

VÁŠ DOPIS ZN.

Č. j. IPR **14374/24**VYŘIZUJE/ KANCELÁŘ/ LINKA **Rybičková / KDI / 4597**

DATUM 10. 1. 2025

Ing. Jiří Souček

European Transportation Consultancy, s.r.o.

Anny Letenské 34/7

Praha 2

120 00

Věc DIP pro záměr „Západní město a komerční objekty podél Rozvadovské spojky“, Praha – Třebonice

Na základě Vaší objednávky ze dne 11.11.2024 Vám v příloze předáváme Vámi požadované dopravně inženýrské podklady (DIP) – návrhový modelový kartogram intenzit zatížení automobilovou dopravou na komunikacích v Praze – Třebonicích pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy, který počítá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch podle tohoto plánu (viz. <https://app.iprpaha.cz/apl/app/vykresyUP/>). Nejde tedy o konkrétní rok, ale návrhový stav naplnění ÚP hl. m. Prahy.

Cílem zakázky bylo zpracování dopravně inženýrských podkladů (DIP) pro oblast Praha – Třebonice. Jednalo se o provedení modelových výpočtů intenzit automobilové dopravy pro návrhové období ÚP hl. m. Prahy s upraveným záměrem Západního města, záměrem komerčních objektů podél Rozvadovské spojky a úpravou komunikační sítě (dále jen ZM-RS).

Objemy předpokládané zdrojové a cílové dopravy (počet vyvolaných jízd) pro rozvoj podél Rozvadovské spojky byly předány objednatelem. Předpokládaný počet jízd osobních automobilů (dále jen OA) v jednom směru za 24 hodin průměrného pracovního dne (pro příjezd a odjezd se předpokládá stejný počet) je ve výši 5900; předpokládaný počet jízd vozidel nad 3,5 t byl uvažován ve výši 30 vozidel (příjezd a odjezd). Generovaná doprava ze záměru podél Rozvadovské spojky je pak ve výši 5930 jízd všech vozidel v každém směru (z toho 30 vozidel nad 3,5 t). Upravený záměr Západního města vycházel z dříve zpracovaných dopravně inženýrských podkladů – zakázka č. 9442/23.

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 pro návrhové období průměrný den (průměrný pracovní den – PPD) 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:

$$RPDI = PPD \times 0,865$$

IPR Praha disponuje návrhovým dopravním modelem pro hl. m. Prahu a jeho okolí, který je zpracován a aktualizován v softwarovém prostředí PTV - VISION. Modelem zpracované území je rozděleno do cca 1 600 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. 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 (více o modelování viz. <https://iprpraha.cz/stranka/3941/modelovani-dopravy-pomoci-matematickych-modelu>).

Vlastní zatěžování probíhalo tak, že byly matice dopravních vztahů přidělovány na komunikační síť v postupových krocích a následně bylo provedeno iterační vyrovnání. Následně byly provedeny modelové výpočty intenzit pro návrhové období ÚP hl. m. Prahy.

V příloze č. 1 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha – Třebonice pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se ZM-RS.

V příloze č. 2 dostáváte pentlogram křižovatkových pohybů KP1, oblast Praha - Třebonice se ZM-RS, křižovatka Řevnická x Skandinávská.

Hodnoty zatížení v příloze č. 1 představují jednosměrné, celodenní zatížení všech vozidel / z toho vozidel nad 3,5 t v období O - 24 h, v průměrný pracovní den, bez vozidel pravidelné HD osob (PID). Hodnoty návrhového modelového zatížení jsou zaokrouhlené u všech vozidel na stovky a u vozidel nad 3,5 t na desítky (v případě hodnot nižších než 50 jsou zobrazeny se zaokrouhlením na jednotky). Jízdní souprava se uvažuje jako jedno vozidlo.

Hodnoty zatížení v příloze č. 2 představují jednosměrné, celodenní zatížení osobních automobilů, vozidel nad 3,5 t a součtu všech vozidel v období O - 24 h, v průměrný pracovní den, bez vozidel pravidelné HD osob (PID). Hodnoty návrhového modelového zatížení jsou zaokrouhlené u osobních automobilů na desítky a u vozidel nad 3,5 t na pětky. Jízdní souprava se uvažuje jako jedno vozidlo.

Poznámka:

OA	osobní automobily
DA	dodávkové automobily vč. lehkých užitkových vozidel do 3,5 t NPH (největší povolená hmotnost jízdní soupravy)
SNA	střední nákladní automobily (dvounápravové) 3,5 – 18 t NPH
TNA	těžké nákladní automobily (tří- a vícenápravové, speciální – jeřáby, bagry, traktory) typicky cca 20 - 32 t NPH
NAV	návěsové a přívěsové soupravy, typicky kolem 40 t NPH
BUS	autobusy mimo MHD

Používané agregace:

do 3,5 t	= OA + DA	vozidla do 3,5 t NPH
nad 3,5 t	= SNA + TNA + NAV + BUS	vozidla nad 3,5 t NPH bez MHD

Dopravní prognóza zahrnuje nejen poptávku po dopravě, ale i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Dopravní model není územně ohraničen hranicemi hlavního města Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje (Pražský region). V modelu tak jsou důležité komunikační vstupy do Prahy, a to jak dálniční, tak i silnic I., II. a III. třídy. V dopravních vazbách je tak zachycena silná vazba mezi Prahou a Středočeským krajem.

V návrhovém modelu odvozeném z platného ÚP hl. m. Prahy jsou zaneseny předpoklady rozvoje města dle všech ploch a kapacit platného ÚP hl. m. Prahy a rovněž i rozvoj sídel v Pražské metropolitní oblasti, z něhož vyplývají významné nárůsty automobilové dopravy. Z pohledu vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj se sice jedná o výsledky na straně bezpečnosti, protože jde o scénář maximálního vývoje výkonů automobilové dopravy, ale pro přípravu staveb, etapizaci, dimenzování a modelování křižovatek se ukazují být tyto podklady v kontextu výše popsaného pravděpodobně nadhodnocené.

Zpracované údaje návrhových intenzit automobilové dopravy, které Vám v přílohách dopisu posíláme, nezohledňují plně skutečnost, že ve spádové oblasti je zájem některých investorů o vyšší míru využití území, než předpokládá platný ÚP hl. m. Prahy či změny funkčního využití ploch v některých lokalitách. To se projevuje podanými podněty na změny platného ÚP hl. m. Prahy nebo již procesovanými změnami ÚP hl. m. Prahy ve spádovém území. V případě kladného projednání těchto změn a jejich schválení Zastupitelstvem hl. m. Prahy budou tyto změny ÚP hl. m. Prahy následně do aktualizovaných výpočtů návrhových intenzit dopravy zohledněny. Je proto třeba počítat s tím, že zpracované údaje návrhových intenzit dopravy budou v budoucnu (dle schválených změn ÚP) aktualizovány.

Předávané návrhové modelové hodnoty zatížení jsou určeny pro zpracování výše uvedené zakázky.

Bez písemného svolení IPR Praha nemůže být použito pro jiný účel.

Smluvní částka 18 755 Kč včetně DPH (15 500 Kč bez DPH) Vám bude fakturována následně.

S pozdravem

Ing. Marek Zděradička
Ředitel Sekce infrastruktury

PŘÍLOHY:

- 1) Kartogram návrhového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P-Třebonice se ZM-RS
- 2) Pentlogram křižovatkových pohybů KP1, oblast P-Třebonice se ZM-RS, Řevnická x Skandinávská

ROZDĚLOVNÍK:

- 1. Adresát + přílohy – doporučeně
- 2. IPR – RED (bez příloh)
- 3. IPR – SPR (bez příloh) + originál spisu
- 4. IPR – PROV / ROZ (bez příloh) + kopie spisu
- 5. IPR – INFR / KDI (bez příloh)
- 6. IPR – SPR / ARCH + přílohy + kopie spisu

