

VÁŠ DOPIS ZN.

Č. j. IPR **1810/26**VYŘIZUJE/ KANCELÁŘ **Rybičková / INFR KDI**

DATUM 17.3.2026

Ing. Marek Šída
AFRY CZ s.r.o.
U Hellady 697/4
Praha 4
140 00

Věc DIP pro záměr „Savarin“, Praha 1 – Nové Město

Na základě Vaší objednávky ze dne 4.2.2026 Vám v příloze předáváme Vámi požadované dopravně inženýrské podklady (DIP) - návrhový modelový kartogram intenzit zatížení automobilovou dopravou na komunikacích v Praze 1 – Novém Městě 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.iprpraha.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 1 – Nové Město. Jednalo se o provedení modelových výpočtů intenzit automobilové dopravy pro návrhové období ÚP hl. m. Prahy se záměrem Savarin.

Objemy předpokládané zdrojové a cílové dopravy (počet vyvolaných jízd) pro záměr Savarin 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 320; předpokládaný počet jízd vozidel nad 3,5 t byl uvažován ve výši 85 vozidel (příjezd a odjezd). Generovaná doprava ze záměru Savarin je pak ve výši 405 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 85 vozidel nad 3,5 t).

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.

Na Václavském náměstí a v jeho bezprostředním okolí je zohledněn probíhající projekt rekonstrukce náměstí a jeho dopady do dopravní sítě.

V příloze č. 1 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 1 – Nové Město pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy.

V příloze č. 2 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 1 – Nové Město pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se záměrem Savarin.

V příloze č. 3 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 1 – Nové Město pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se záměrem Savarin, směrové rozdělení vyvolané dopravou ze záměru Savarin.

Hodnoty zatížení v příloze č. 1 a 2 představují jednosměrné, celodenní zatížení všech vozidel / z toho vozidel nad 3,5 t v období 0 - 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. Jízdní souprava se uvažuje jako jedno vozidlo.

Hodnoty zatížení v příloze č. 3 představují jednosměrné, celodenní zatížení všech vozidel / z toho vozidel nad 3,5 t v období 0–24 h, v průměrný pracovní den.

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 19 360 Kč včetně DPH (16 000 Kč bez DPH) Vám bude fakturována následně.

S pozdravem

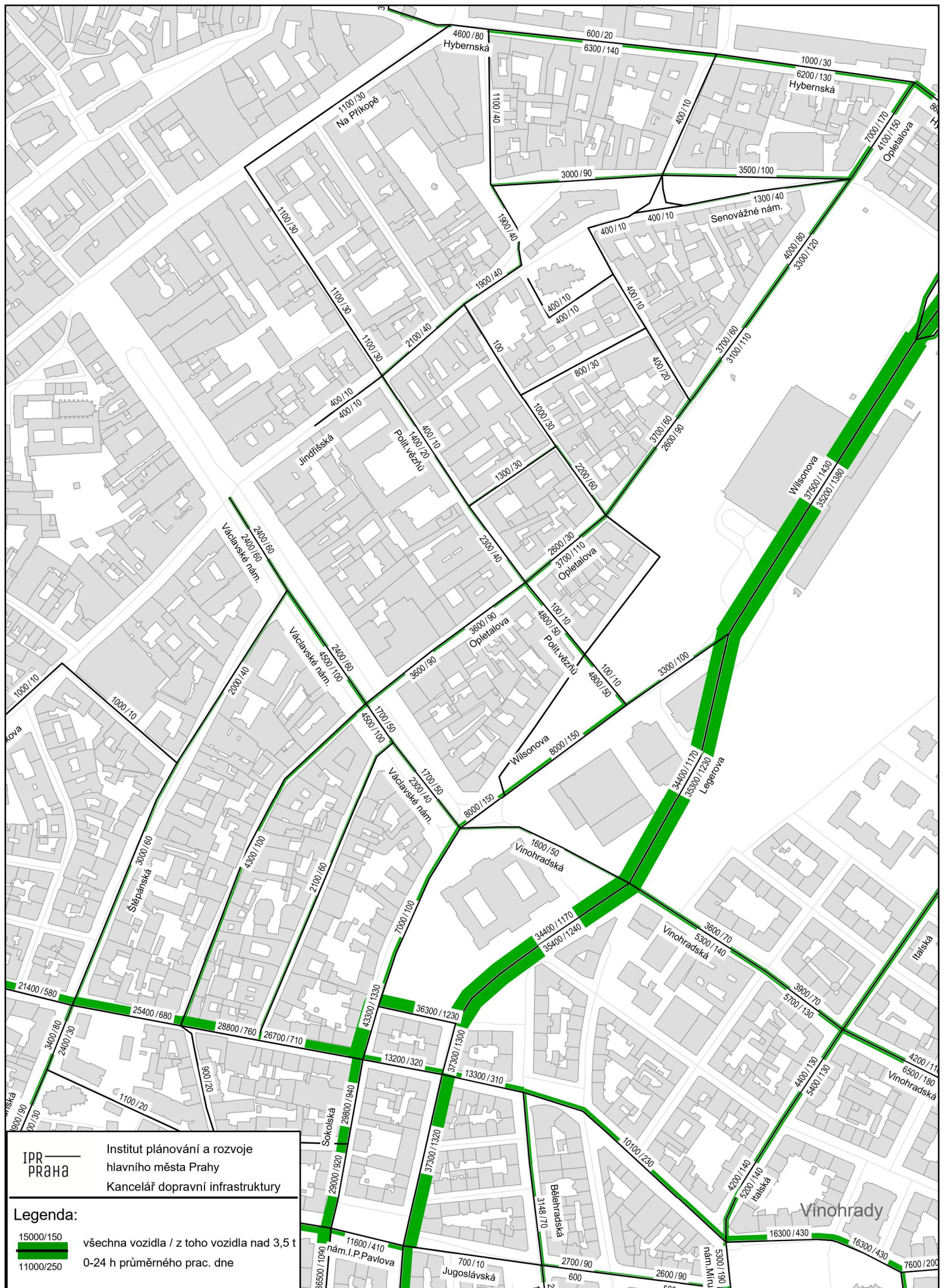
Ing. Marek Zděradička
Ředitel Sekce infrastruktury

PŘÍLOHY:

- 1) Kartogram návrhového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P1-Nové Město
- 2) Kartogram návrhového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P1-Nové Město, Savarin
- 3) Kartogram návrhového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P1-Nové Město, Savarin, směrové rozdělení vyvolané dopravy

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



Celkem jízd v jednom směru za 24 h prům. prac. dne



Celkem jízd v jednom směru za 24 h prům. prac. dne

