

AKTUALIZACE DOPRAVNĚINŽENÝRSKÝCH PODKLADŮ pro akci „Savarin“

Úkol č. 26-2135-009z-TGr



Ředitel úseku dopravního inženýrství:

Ing. Michal Peterka

Odpovědný zpracovatel:

Ing. Tomáš Gregora

Vedoucí odd. dopravních analýz a DI koordinace:

Ing. Richard Burgr

Zpracovatelé:

Ing. Rudolf Kisvetr

Vedoucí odd. modelování dopravy:

Ing. Jiří Zeman

Zpracovatelé:

Ing. Tomáš Gregora

Praha, 16. 3. 2026

OBSAH:

1	ÚVOD.....	3
2	VÝCHOZÍ PODKLADY	3
3	INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY	4
3.1	Intenzita průměrného pracovního dne	4
3.2	Způsob výpočtu intenzit automobilové dopravy	4
3.3	Posuzované stavy	5
3.4	Komunikační síť	5
3.4.1	Stávající stav, rok 2025	5
3.4.2	Výhledový stav, rok 2027	5
3.4.3	Výhledový stav, rok 2029	5
3.5	Dopravní vztahy	6
3.5.1	Současný stav, rok 2025	6
3.5.2	Výhledový stav roku 2027	7
3.5.3	Výhledový stav roku 2029	7
3.5.4	Vyvolaná doprava ze záměru „Savarin“	7
4	VÝSLEDNÉ DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ ÚDAJE	7
4.1	Kartogramy intenzit	7
4.2	Grafikon křižovatky	7
4.3	Kartogramy směrového rozdělení vyvolané dopravy	8
4.4	Kartogramy počtu spojů linek PID	8
4.5	Některé další dopravněinženýrské údaje	8
5	ZÁVĚR.....	10
6	SEZNAM ZKRATEK	11
7	SEZNAM PŘÍLOH.....	11

1 ÚVOD

Úkol byl zpracován na základě objednávky od společnosti AFRY CZ s.r.o. č. TSK/04585/2135/TGr ze dne 3. 2. 2026.

Hlavním cílem úkolu bylo zpracování aktualizace dopravněinženýrských podkladů (DIP) pro akci „Savarin“. Jednalo se zejména o provedení modelových výpočtů intenzit dopravy pro současný stav rok 2025 a výhledové stavy let 2027 a 2029.

Zpracovány byly následující stavy:

- Stav A, rok 2025, hypotetický současný stav bez dopravních omezení,
- Stav B, rok 2027 bez záměru „Savarin“,
- Stav C, rok 2029 bez záměru „Savarin“.

Provedené modelové výpočty byly zpracovány pro průměrný pracovní den. Pro stav roku 2029 se záměrem byl vygenerován kartogram rozpadu dopravy vyvolané záměrem „Savarin“. Pro tentýž stav byl dále vygenerován grafikon křižovatky Jindřišská x Panská.

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

2 VÝCHOZÍ PODKLADY

- Intenzity automobilové dopravy na sledované komunikační síti hl. města Prahy (TSK, 2025)
- Dopravněinženýrské podklady pro „Rekonstrukci části vnitrobloku v Praze 1 (Savarin)“ z roku 2021, č. úkolu 21-2135-DIP34 (TSK, 2021)
- Soubor programů PTV – Vision (PTV Group)
- Rozvoj linek PID v Praze 2022-2032 (ROPID, 2021)

3 INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

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

V rámci tohoto úkolu byly intenzity pro současný stav rok 2025 i výhledové stavy let 2027 a 2029 počítány pomocí dopravního modelu. Vliv na hodnotu intenzit má především rozsah komunikační sítě, rozvoj území, organizace a regulace dopravy, dělba přepravní práce a dopravní vztahy.

3.1 Intenzita průměrného pracovního dne

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

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

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

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

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

3.2 Způsob výpočtu intenzit automobilové dopravy

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

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

Modelový výpočet intenzit automobilové dopravy pro všechny stavy vycházel v rámci aktualizace z modelů z DIP 21-2135-DIP34 a následně byl kalibrován na základě údajů, které vycházely zejména z dostupné

databáze sčítání TSK. Poté byly provedeny modelové výpočty intenzit pro prognózované období roku 2027 a 2029. Základní principy výpočtu jsou totožné s modelem současného stavu, při konstrukci modelových výpočtů pro výhledové stavy se vycházelo z předpokladů postupného naplňování ÚP hl. m. Prahy. Vzhledem k faktu, že neexistuje garantovaný harmonogram výstavby objektů/areálů a změn v organizaci dopravy v okolí řešeného území nad rámec současného stavu, byl v modelovém výpočtu zohledněn pouze poměrný nárůst dopravy.

3.3 Posuzované stavy

V rámci DIP byly aktualizovány celkem 3 stavy.

Označení stavu	Horizont
A	2025
B	2027
C	2029

Tabulka 1 - Přehled stavů

Pozn.: Stav se záměrem je dokladován pouze nárůstem generované dopravy a grafikonem křižovatky Jindřišská x Panská.

3.4 Komunikační síť

3.4.1 Stávající stav, rok 2025

Komunikační síť pro období rok 2025 v širších vztazích odpovídá současnému rozsahu komunikací, avšak bez zohlednění aktuálních dopravních omezení, které jsou vyvolány zejména výstavbou tramvajové trati na Václavském náměstí. V principu se tedy jedná o hypotetický stav, který v roce 2025 sice nenastal, pro porovnání vývoje dopravy je však v tomto dokumentu zásadní.

Oproti původnímu modelu roku 2019 byly zohledněny změny organizace dopravy v centrální části města z posledních let. Jednalo se o zneprůjezdnění úseku v horní části Václavského náměstí, zneprůjezdnění Havlíčkovy (V Celnici – Hybernská), zobousměrnění Národní a zneprůjezdnění ul. Perlové, Jáchymovy, Dukelských hrdinů (Kostelní – Pplk. Sochora), Plynární (Na Zátorách – Jablonského).

3.4.2 Výhledový stav, rok 2027

Uspořádání nadřazených komunikací pro rok 2027 předpokládá scénář návazné výstavby komunikační sítě zohledňující zejména tyto stavby:

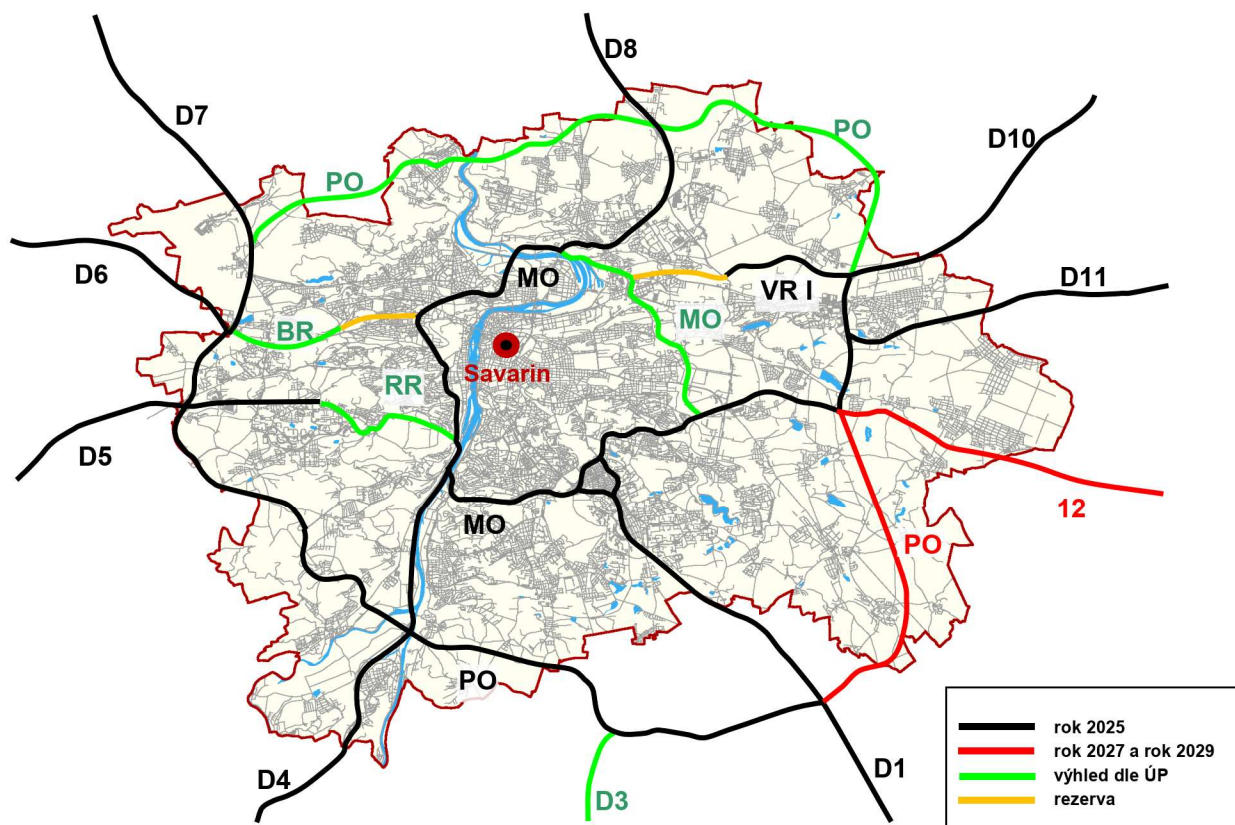
- realizace Pražského okruhu (PO) 511 v úseku dálnice D1 – Běchovice,
- přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly.

3.4.3 Výhledový stav, rok 2029

Výhledový stav pro rok 2029 navazuje na výhledový stav pro rok 2027 a dále rozvíjí scénář návazné výstavby komunikační sítě. Oproti předchozímu výhledu jsou zohledněny zejména tyto stavby:

- zkapacitnění PO 515 Slivenec – Třebonice.

V horizontu roku 2029 byly také zohledněny některé zvažované regulace automobilové dopravy, například zneprůjezdnění Malé Strany a Smetanova nábreží a omezení průjezdu Prašnou branou. Naopak výrazná tzv. humanizace SJM zohledněna nebyla.



Obrázek 1 - Schéma nadřazené komunikační sítě

3.5 Dopravní vztahy

V souladu s požadavkem objednatele byl výpočet intenzit automobilové dopravy proveden rozvrhováním dopravních vztahů pro období let 2025, 2027 a 2029.

3.5.1 Současný stav, rok 2025

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

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

Do dopravních vztahů byly zahrnuty i objemy jízd návštěvníků hlavního města a pásma regionu a objemy tranzitních jízd vůči celému pražskému regionu, dále i jízdy vyvolané významnými dopravotvornými aktivitami jako např. Letiště Václava Havla Praha, rozsáhlé obchodně-administrativní areály, apod. Dopravní vztahy použité v dopravním modelu současného stavu byly kalibrovány na hodnoty intenzit dopravy, zjištěné na komunikačních profilech dopravním sčítáním a odpovídají dopravním vztahům, které se realizují v průměrném pracovním dni.

Modelový výpočet vycházel z modelu současného stavu z DIP 21-2135-DIP34 a zároveň byl aktualizován na rok 2025.

3.5.2 Výhledový stav roku 2027

Základní principy jsou totožné s modelem současného stavu. Při konstrukci modelových výpočtů pro výhledové stavy se vycházelo z předpokladů postupného naplňování ÚP hl. m. Prahy.

3.5.3 Výhledový stav roku 2029

Základní principy jsou totožné s modelem současného stavu. Při konstrukci modelových výpočtů pro výhledové stavy se vycházelo z předpokladů postupného naplňování ÚP hl. m. Prahy.

3.5.4 Vyvolaná doprava ze záměru „Savarin“

Objemy zdrojové a cílové dopravy ze záměru byly převzaty z DIP 21-2135-DIP34. Předpokládané počty jízd vozidel do 3,5 t v jednom směru za 24 h průměrného pracovního dne (pro příjezd a odjezd se předpokládá stejný počet) jsou uvedeny v následující tabulce.

		Václavské náměstí	Panská	Jindřišská (vjezd i výjezd)	Vjezd z Jindřišské, výjezd V Cípu
ZÁSOBOVÁNÍ nad 3,5 t	počet vozidel v jednom směru	0	20 (v rámci ulice)	15 (v rámci ulice)	50 (4x zásobovací dock)
ZÁSOBOVÁNÍ do 3,5 t	počet vozidel v jednom směru	30 (v rámci ulice)	20 (v rámci ulice)	20 (v rámci ulice)	20 (dock + 1 výtah)
OBSLUHA - IAD	počet stání v garážích	0	32 (1 výtah)	44 (1 výtah)	44 (1 výtah): 20 návštěvy + 24 office
JÍZDY VOZIDEL OA (230 celkem)	počet vozidel v jednom směru	0	64	83	83

Tabulka 2 - Balance dopravy záměru „Savarin“

Vozidla o celkové hmotnosti nad 3,5 t byla uvažována ve výši 85 jízd. Celkový objem dopravy generovaný záměrem „Savarin“ se předpokládá **ve výši 405 jízd** všech vozidel za 24 hodin průměrného pracovního dne.

4 VÝSLEDNÉ DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ ÚDAJE

4.1 Kartogramy intenzit

Intenzity automobilové dopravy v podobě kartogramů intenzit pro jednotlivé stavy jsou znázorněny v přílohách 2.1 až 2.3. Na kartogramech jsou zobrazeny intenzity po směrech v počtech všech vozidel / z toho vozidel nad 3,5 t za 24 hodin průměrného pracovního dne, zaokrouhlené na stovky, resp. na desítky. Jízdni souprava se uvažuje jako jedno vozidlo. V kartogramech **nejsou zahrnuty počty jízd autobusů PID**.

4.2 Grafikon křižovatky

Pro stav roku 2029 se záměrem byl vyčíslen grafikon křižovatky v podrobnosti křižovatkových pohybů. Ty jsou uvedeny za 24 h průměrného pracovního dne a jsou zaokrouhleny na stovky u všech vozidel (na desítky u vozidel nad 3,5 t). Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID a je uveden v příloze 5.

4.3 Kartogramy směrového rozdělení vyvolané dopravy

Rozpad nově vyvolané zdrojové a cílové automobilové dopravy ze záměru „Savarin“ je znázorněn pro stav roku 2029 se záměrem v příloze 3. Intenzity všech vozidel za průměrný pracovní den jsou uvedeny bez zaokrouhlení.

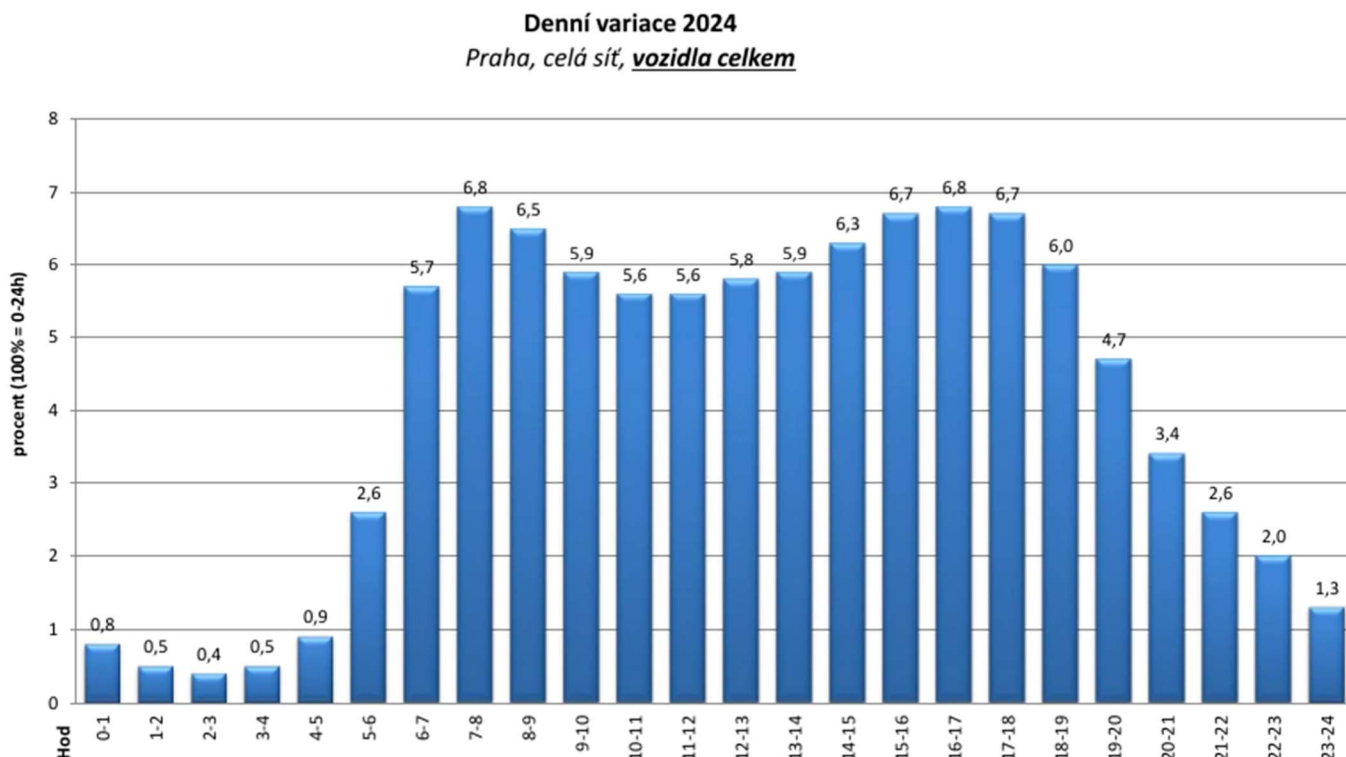
4.4 Kartogramy počtu spojů linek PID

V příloze 4.1 je samostatně uveden kartogram roku 2024 počtu spojů linek PID (autobusů MHD, příměstských linek a tramvají) za 24 h průměrného pracovního dne / počet spojů v nočním období (22-6 h). Pro období roku 2030 (ke stavu C), kdy lze očekávat zprovoznění zejména nové tramvajové tratě na Václavském náměstí a před hlavním nádražím a dalších dopravních staveb v okolí, jsou výhledové počty spojů linek PID uvedeny v příloze 4.2 (vychází z výhledových předpokladů společnosti ROPID). Počty jsou uvedeny bez zaokrouhlení.

4.5 Některé další dopravněinženýrské údaje

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

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



Obrázek 2 - Denní variace dopravy

Komunikace (úsek)	Podíl 22-6 h z 0-24 h		Podíl TV z vozidel nad 3,5 t [%]	Průměrná jízdní rychlost [km/h]	
	všechna vozidla [%]	z toho nad 3,5 t [%]		0-24 h	22-06 h
Žitná (Karlovo náměstí – Štěpánská)	18	19	15	35	40
Žitná (Štěpánská – Mezibranská)	13	14	15	25	35
Žitná (Mezibranská – Legerova)	13	19	40	25	25
Anglická (Legerova – Škrétova)	13	14	35	25	25
Anglická (Škrétova – Italská)	10	7	15	25	35
Štěpánská (Ječná – Žitná)	10	14	10	25	25
Štěpánská (Žitná – V Jámě)	7	10	10	25	25
Štěpánská (V Jámě – Václavské náměstí)	5	7	15	25	25
Václavské náměstí (Jindřišská – Štěpánská)	-	-	-	25	25
Václavské náměstí (Štěpánská – Opletalova)	10	7	45	25	25
Václavské náměstí (Opletalova – Mezibranská)	10	10	45	25	35
Sokolská (Ječná – Žitná)	10	10	30	40	40
Mezibranská (Žitná – Václavské náměstí)	10	19	50	35	40
Wilsonova (Václavské náměstí – Politických vězňů)	10	19	60	25	50
Wilsonova (Politických vězňů – Legerova)	10	19	60	25	60
Wilsonova (Legerova – Hyberská)	10	14	40	45	70
Legerova (Ječná – Žitná)	10	19	60	35	35
Legerova (Žitná – Vinohradská)	10	19	60	40	45
Legerova (Vinohradská – Wilsonova)	10	10	50	50	60
Opletalova (Václavské náměstí – Politických vězňů)	5	7	30	25	25
Opletalova (Politických vězňů – Bolzanova)	7	7	20	25	35
Politických vězňů (Opletalova – Jindřišská)	5	7	20	25	25
Jindřišská (Politických vězňů – Senovážné náměstí)	5	7	15	25	25
Senovážná (Hyberská – Senovážné náměstí)	5	7	15	25	25
Hyberská (Na Příkopě – Senovážná)	5	7	20	25	25
Hyberská (Senovážná – Dlážděná)	5	7	15	25	25
Hyberská (Dlážděná – Opletalova)	5	7	15	25	35
Dlážděná (Senovážné náměstí – Hyberská)	5	7	15	25	25
Senovážné náměstí (Dlážděná – Opletalova)	5	7	30	25	25
Opletalova (Bolzanova – Hyberská)	7	7	30	25	25

Tabulka 3 - Další DI údaje, pro horizonty roku 2025, 2027 a 2029

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

5 ZÁVĚR

Účelem této studie bylo zpracování aktualizace dopravněinženýrských podkladů pro oblast Savarin. Kartogram stávající dopravy 2025 i kartogramy pro výhledové stavy roku 2027 a 2029 byly spočteny matematickým modelem PTV, který byl převzat z původních DIP 21-2135-DIP34. Výpočty vycházejí z aktuálních dopravních průzkumů a předpokladů o rozvoji komunikační sítě.

Plánovaný záměr bude stále generovat **405 jízd všech vozidel** v každém směru, tyto jízdy budou rozloženy do komunikační sítě v okolí podle kartogramu rozpadu.

6 SEZNAM ZKRATEK

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

7 SEZNAM PŘÍLOH

Kartogramy intenzit automobilové dopravy:

- Příloha 2.1 Kartogram intenzit AD - stav A, rok 2025 (hypotetický - bez dočasných dopravních omezení)
- Příloha 2.2 Kartogram intenzit AD - stav B, rok 2027, bez záměru Savarin
- Příloha 2.3 Kartogram intenzit AD - stav C, rok 2029, bez záměru Savarin

Kartogram směrového rozdělení vyvolané dopravy:

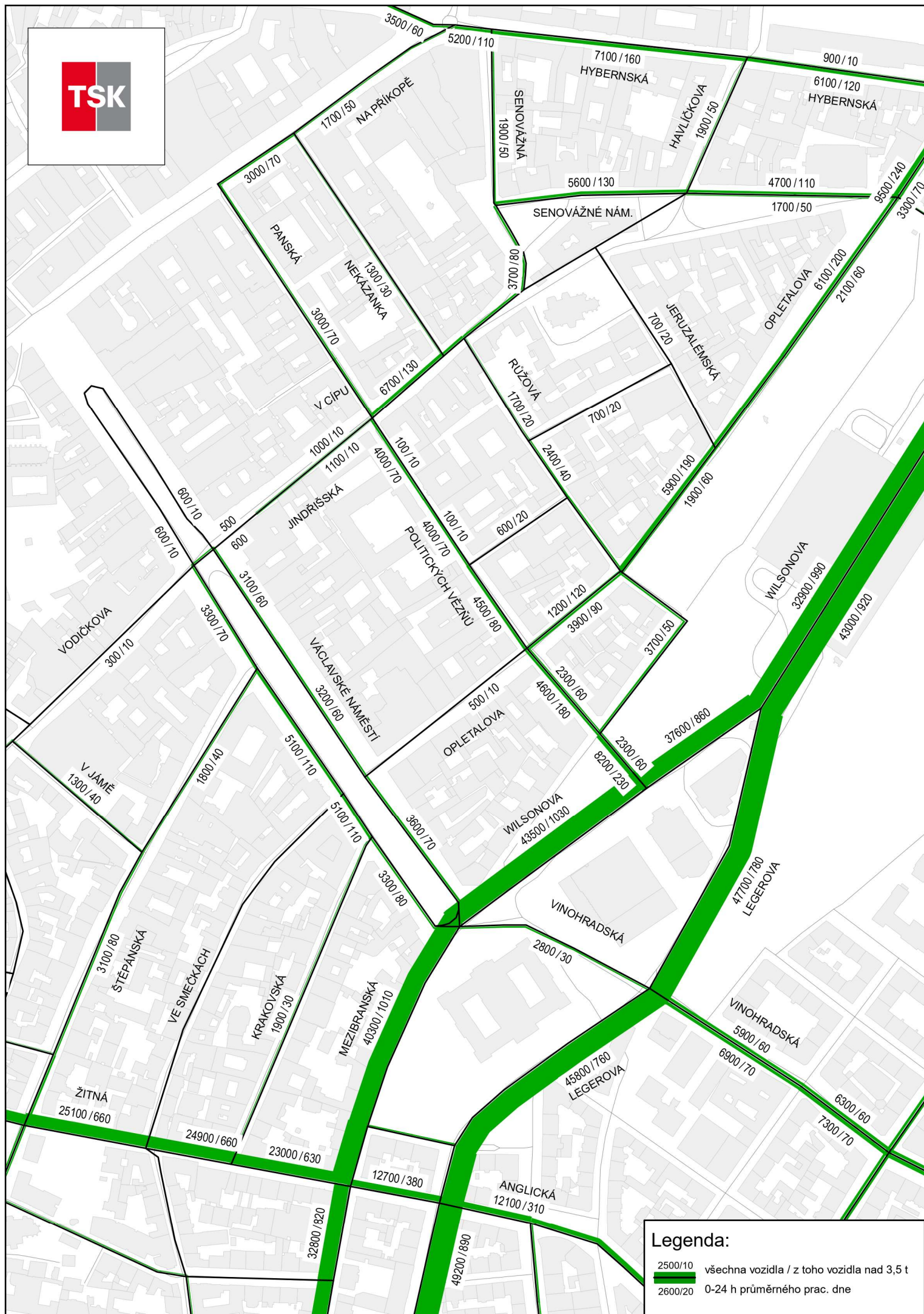
- Příloha 3 Kartogram intenzit AD - stav se záměrem, rok 2029, směrové rozdělení dopravy vyvolané záměrem Savarin

Kartogramy počtu spojů linek PID:

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

Grafikony křižovatek:

- Příloha 5 Grafikon křižovatky Jindřišská x Panská, stav se záměrem, rok 2029

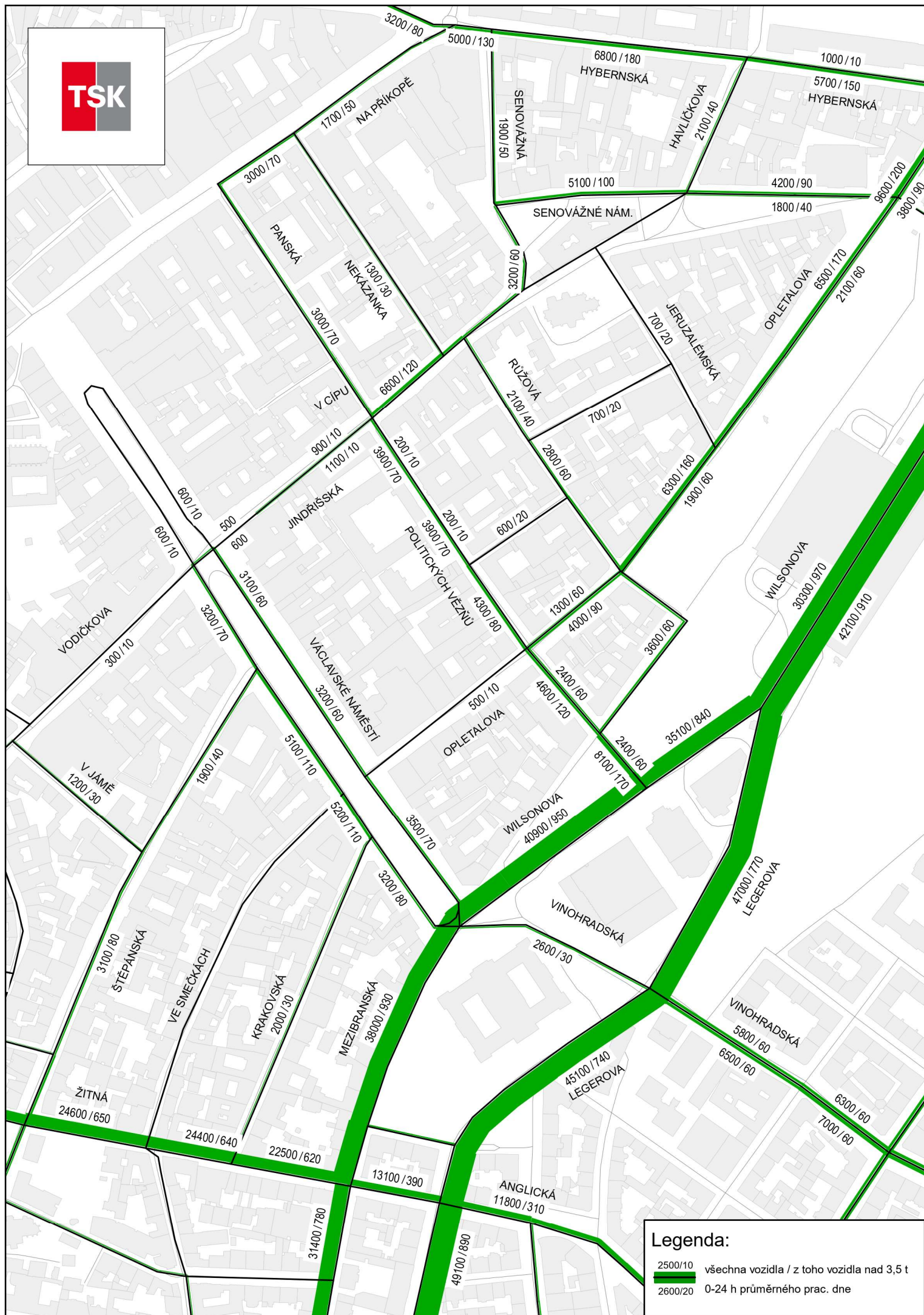


1:4400

0-24 h prům. prac. den, všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t (mimo PID)

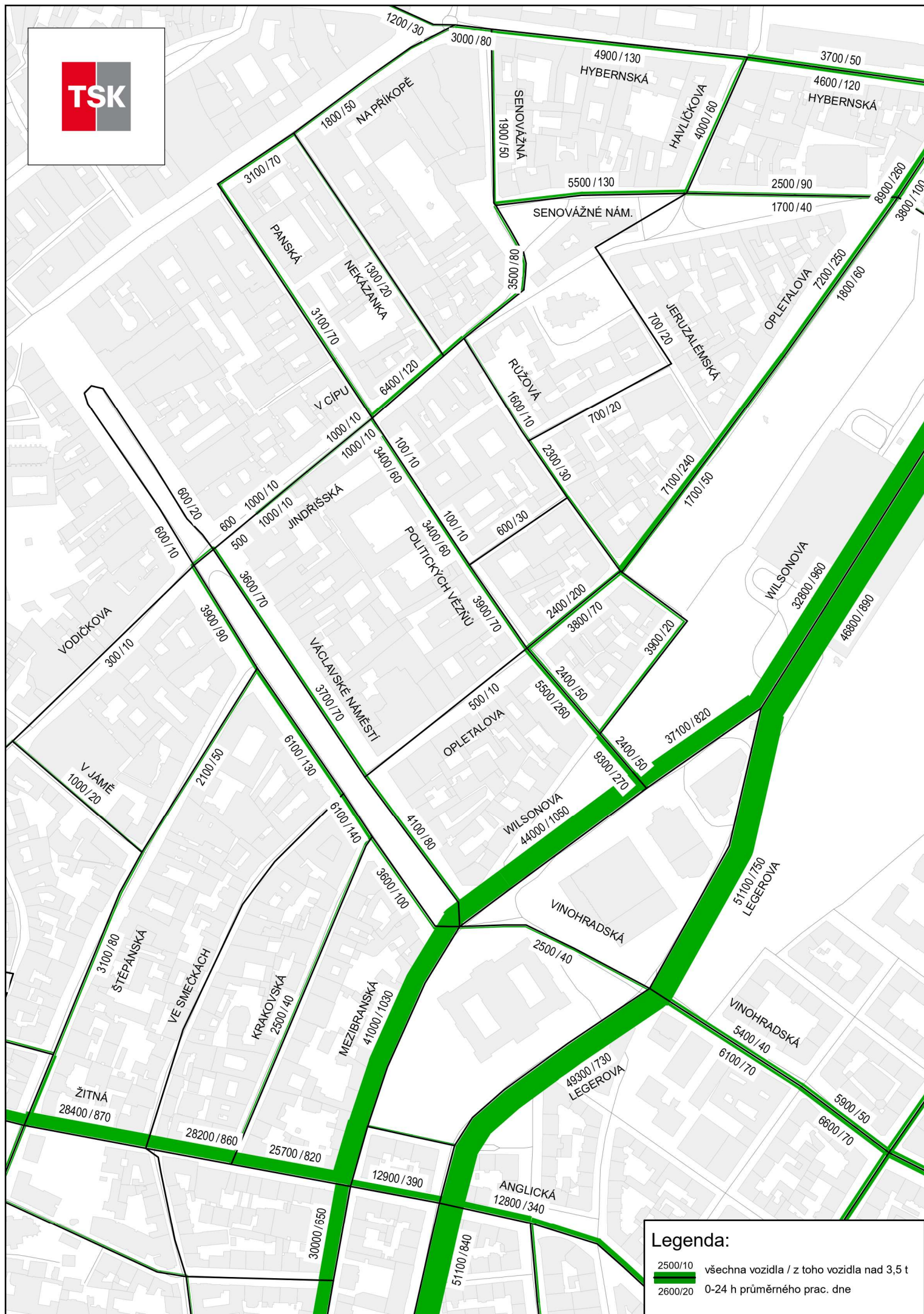
Březen 2026

	Březen 2026
--	-------------



Legenda:

- 2500/10 všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t
- 2600/20 0-24 h průměrného prac. dne



17ADM_(V15)_51-zpodrobněň

Kartogram intenzit AD - stav C, rok 2029, bez záměru Savarin

Příloha 2.3 / 26-2135-009z-TGr

1:4400

0-24 h prům. prac. den, všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t (mimo MHD)

	Březen 2026
--	-------------



SAVARIN

Celkem 320 jízd vozidel do 3,5 t
85 jízd vozidel nad 3,5 t
v jednom směru za 24h prům. prac. dne



Legenda:

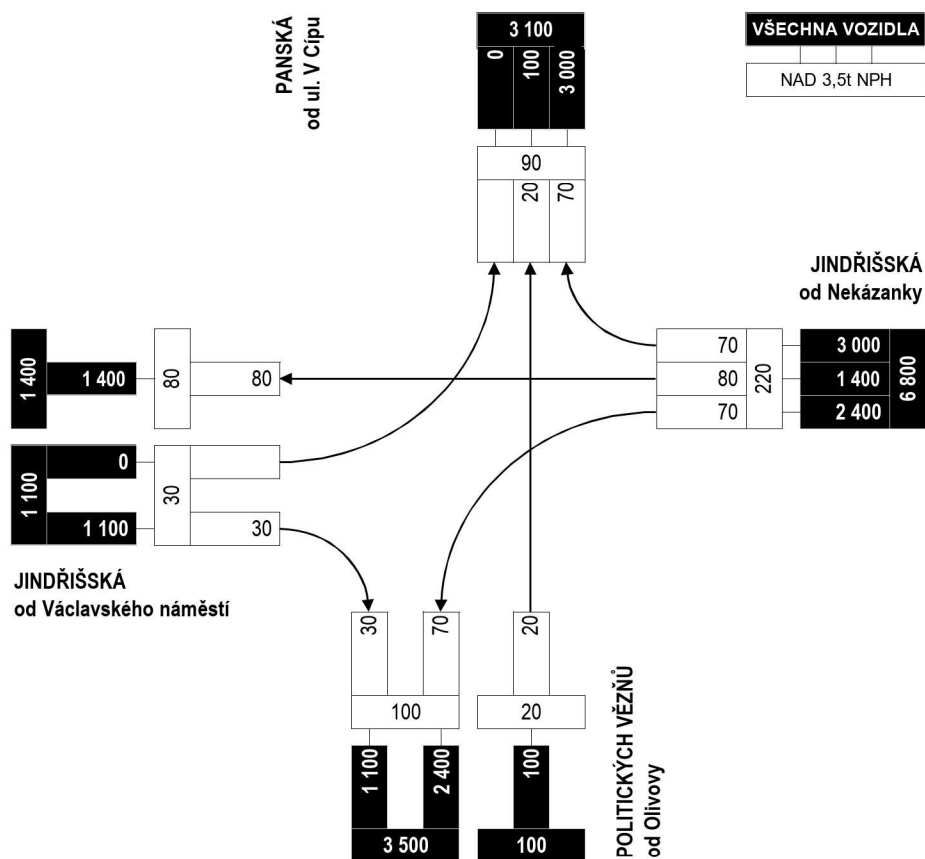
132/20 počty všech vozidel / nad 3,5 t ze záměru
145/22 0-24 h průměrného prac. dne

Upravené intenzity – výtah v Panské slouží pouze pro výjezd.





GRAFIKON KŘIŽOVATKY

Jindřišská x Panská**Stav se záměrem, rok 2029**

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne

Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID

Vytisknuto: 03/2026

