

Praha 3

Rezidence Nádraží Žižkov

Dopravně inženýrská studie

Atelier PROMIKA s.r.o.

Na Pankráci 1618/30, 140 00 Praha 4

červen 2026

Průvodní zpráva s přílohami

1. Obsah

1. Obsah	1
2. Identifikační údaje	1
3. Důvody pro pořízení dopravně inženýrské studie	2
4. Výchozí podklady	2
5. Širší komunikační souvislosti	2
6. Komunikační obsluha navrhovaného záměru	3
7. Prognóza dopravy vyvolané provozem navrhovaného záměru.....	3
8. Dopravně inženýrské podklady	4

Přílohy:

- A. Přehledná situace
- B. Dopravně inženýrské podklady pro akci „Rezidence Nádraží Žižkov“, úkol č. 26-2135-038z-MNo, TSK hl. m. Prahy, květen 2026
- C. Kartogramy intenzit AD v horizontu naplnění záměrů ÚPn hl. m. Prahy

2. Identifikační údaje

Název akce:	Praha 3, Rezidence Nádraží Žižkov Dopravně inženýrská studie
Objednatel:	Penta Real Estate, s.r.o. Masaryčka, Na Florenci 2139/2, 110 00 Praha 1
Zhotovitel DIS:	Atelier PROMIKA s.r.o. Na Pankráci 1618/30, 140 00 Praha 4 spolupráce: Ing. Jan Pavlík
Stupeň:	dopravně inženýrská studie
Datum:	červen 2026

3. Důvody pro pořízení dopravně inženýrské studie

V souvislosti s připravovaným záměrem „Rezidence Nádraží Žižkov“, jehož předmětem je realizace souboru bytových domů, na jejichž podnoží budou situována drobná zařízení obchodu, služeb, zdravotnická ambulantní zařízení a ordinace lékařů, byl mezi jinými vznesen také požadavek na vypracování dopravně inženýrské studie. Navrhovaný záměr je situován v Praze 3, katastrální území Žižkov, v severovýchodním segmentu areálu bývalého nákladového nádraží Žižkov.

Předmětem studie je zajištění dopravně inženýrských podkladů, které dají přehled jak o současném stavu a úrovni dopravy, tak o budoucím stavu dopravy ve sledované lokalitě před a také po předpokládaném uvedení navrhovaného záměru do užívání. Tyto dopravně inženýrské údaje budou následně podkladem pro vypracování akustické studie, rozptylové studie a další ekologická hodnocení dopadů z dopravy generované provozem a užíváním navrhovaného záměru na dotčeném navazujícím území.

Předkládaná studie je vypracována na základě navrhovaných kapacit záměru předaných pro potřeby této práce objednatelem.

Zakázka byla vypracována na základě objednávky společnosti Penta Real Estate, s.r.o., z března 2026.

4. Výchozí podklady

Výchozími podklady pro práci byly základní informace o umístění, funkci a kapacitách navrhovaného záměru, které byly předány objednatelem. V průběhu prací byly prováděny pracovní konzultace jak s objednatelem, tak s odbornými pracovišti, která zajišťovala vypracování dopravně inženýrských podkladů a posouzení.

- Dopravně inženýrské podklady pro akci „Rezidence Nádraží Žižkov“, úkol č. 26-2135-038-MNo, TSK hl. m. Prahy, květen 2026
- Dopravní studie „Žižkov City“, European Transportation Consultancy, s.r.o., únor 2025, REV 01 (červen 2025)

5. Širší komunikační souvislosti

Dotčená lokalita navrhovaného záměru „Rezidence Nádraží Žižkov“ je situována na území městské části Praha 3, v severovýchodním segmentu areálu bývalého nákladového nádraží Žižkov. Z hlediska širších komunikačních souvislostí se řešená lokalita nachází v poměrně výhodné komunikační poloze, leží prakticky v přímé vazbě na průběh páteřní komunikace ul. Malešická procházející od páteřní trasy ulice Jana Želivského ve směru západ-východ do Malešic k připojení na ul. Dřevčická. Komunikační vazby ve směru od lokality na jih pak zprostředkuje ulice K Červenému dvoru vedená od Malešické k připojení na Počernickou ulici. Ve smyslu platného územního plánu hlavního města Prahy je ulice Jana Želivského řazena v kategorii „sběrných komunikací městského významu“ a ulice Malešická a K Červenému dvoru v kategorii „ostatních dopravně významných komunikací“.

Dostupnost navrhovaného souboru prostředky městské hromadné dopravy lze považovat za poměrně dobrou s ohledem na krátkou vazbu na oboustranné autobusové zastávky MHD „Olgy Havlové“ na Malešické ulici a také autobusové

zastávky „Malešická“ na ulici K Červenému dvoru, s dalšími vazbami na tramvajové trasy na ulici Jana Želivského, případně na trasy metra.

V souvislosti s dostavbou areálu bývalého nákladového nádraží se počítá také s realizací tramvajové tratě v rámci navrhovaného záměru tzv. Jarovské třídy, procházející zhruba v ose areálu navrhované zástavby od ulice Jana Želivského ve směru západ - východ k Jarovu a dále do Malešic. Tato tramvajová trať tak významně přispívá především k zajištění přímých vazeb bez dalších přestupů a zkrácení dojezdových časů ve vztazích k centrální části města.

6. Komunikační obsluha navrhovaného záměru

Jak už bylo výše uvedeno, navrhovaný záměr „Rezidence Nádraží Žižkov“ je situován ve východní části mezikřižovatkového úseku Malešické ulice mezi Basilejským náměstím na ulici Jana Želivského a stykovou křižovatkou na připojení ulice K Červenému dvoru, na území jihozápadního segmentu stykové křižovatky Malešická x K Červenému dvoru.

Na podnoží všech navrhovaných objektů budou situovány ve dvou podlažích hromadné garáže, ve kterých budou pokryty veškeré vybilancované nároky na zařízení pro dopravu v klidu jednotlivých navrhovaných objektů. Na přilehlých úsecích Malešické ulice a také ulice K Červenému dvoru jsou pak navrženy drobné kapacity pro krátkodobé parkování vozidel návštěvníků souboru, případně pro zásobování navrhovaných komerčních jednotek situovaných v parteru objektů.

Vstupy pro pěší do jednotlivých navrhovaných objektů budou vedeny vchody z přilehlých obvodových chodníků na ulicích Malešická a K Červenému dvoru a také ze vchodů do bytových objektů ze zeleného vnitrobloku navrhovaného souboru.

7. Prognóza dopravy vyvolané provozem navrhovaného záměru

Prognóza dopravy vyvolané provozem a užíváním navrhovaného záměru „Rezidence Nádraží Žižkov“ byla vypočtena na základě objednatelům předaných údajů o kapacitách navrhovaných funkčních složek jednotlivých objektů, navrhovaných počtech stání v hromadných garážích a také parkovacích stání na obvodových komunikacích - ul. Malešická a K Červenému dvoru, v předpokládané době uvedení záměru do provozu a užívání v roce 2030.

Rezidence Nádraží Žižkov - Fáze 1 - hrubé podlažní plochy (HPP) v m²

Účel užívání: bydlení	28 083 m ² HPP
drobné komerční aktivity	593 m ² HPP
<u>zdravotnická zařízení ambulantní</u>	<u>699 m² HPP</u>
celkem	29 375 m² HPP

Navrhovaná stání v hromadné garáži - 171 + 188 = **359 stání**

Navrhovaná stání v ul. Malešická: celkem **15 stání**

- 7 standardních podélných parkovacích stání
- 1 vyhrazené parkovací stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené
- 2 stání vyhrazená pro elektrická vozidla, s dobíjecí stanicí

- 4 stání vyhrazená pro zásobování
- 1 stání vyhrazené pro vozidlo pro svoz komunálního odpadu
- rušená stání v ul. Malešická 13 stání

Rezidence Nádraží Žižkov - Fáze 2 - hrubé podlažní plochy (HPP) v m²

Účel užívání: bydlení	25 653 m ² HPP
drobné komerční aktivity	101 m ² HPP
celkem	26 754 m² HPP

Navrhovaná stání v hromadné garáži - 138 + 159 = **297 stání**

Navrhovaná stání ul. Malešická: celkem **6 stání**

- 4 standardní podélná parkovací stání
- 1 vyhrazené parkovací stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené
- 1 stání vyhrazené pro zásobování

Navrhovaná stání v ul. K Červenému dvoru:

- **1 stání** vyhrazené pro zásobování

Na základě těchto údajů byl v kapitole 3.5.3 dokumentace TSK „Dopravně inženýrské podklady pro akci „Rezidence Nádraží Žižkov““ stanoven objem zdrojové a cílové dopravy generované záměrem ve výši **744 jízd** vozidel o hmotnosti do 3,5t a dalších **7 jízd** (to je cca 1%) vozidel nad 3,5t, a to je celkem **751 jízd všech vozidel** jednosměrně za 24 hodin průměrného pracovního dne (pro příjezd i odjezd vozidel se předpokládá stejný počet jízd).

Tyto vypočtené hodnoty generované dopravy jako maximální byly následně uplatněny v dopravně inženýrských modelech dotčeného území a také při konstrukci grafikonů křižovatkových pohybů na bezprostředně dotčené a posuzované křižovatce Malešická x K Červenému dvoru.

8. Dopravně inženýrské podklady

Pro stanovení dopravně inženýrských charakteristik řešeného území byly na základě aktuálních údajů z databáze TSK hl. m. Prahy a také údajů z již dříve zpracovaných akcí v dotčeném území Žižkova pořízeny dopravně inženýrské podklady. Výstupem jsou kartogramy intenzit automobilové dopravy celkového současného a také budoucího zatížení komunikační sítě ve sledované lokalitě přilehlého území ve čtyřech požadovaných stavech, a to bez zapojení a se zapojením vlivu vlastního navrhovaného záměru a také záměru tzv. Jarovské třídy. Následně jsou také doloženy detailní grafikonky křižovatkových pohybů ve čtyřech požadovaných stavech na bezprostředně dotčené křižovatce Malešická x K Červenému dvoru - v návrhovém roce uvedení do provozu – 2030.

Údaje o zatížení komunikací ve sledované lokalitě v současném stavu – rok 2025 (modelový výpočet) a dále v etapovém období k roku 2030, to je předpokládaný rok uvedení záměru do užívání, jsou prezentovány v dokumentaci „**Dopravně inženýrské podklady pro akci „Rezidence Nádraží Žižkov“**“, úkol č. 26-2135-038z-MNo, která byla vypracována odborným pracovištěm úseku modelování dopravy TSK hl. m. Prahy v květnu 2026 a je doložena v přílohové části – **Příloha B**. V tomto

materiálu jsou také doloženy některé další dopravně inženýrské údaje, a to o podílu jízd v nočním období (22 – 6 hodin), o podílu těžkých vozidel nad 3,5t v dopravním proudu a také o hodnotách průměrné jízdní rychlosti na dotčených komunikacích.

Výpočtový dopravní model pro hlavní město je standardně vypracován na základě dlouhodobé řady dopravních a dopravně-sociologických průzkumů, na základě zpracování řady různých demografických údajů o obyvatelstvu, pracovních příležitostech a dalších ekonomických aktivitách. Modelový výpočet intenzit automobilové dopravy pro výchozí srovnávací stav (rok 2025), byl kalibrován jednak na základě souhrnných výsledků dostupné databáze TSK hl. m. Prahy a dále také na základě aktuálně provedených dopravních průzkumů zpracovatelem na jaře 2026. Následně byly provedeny modelové výpočty intenzit pro prognózované období roku 2030.

Pro horizont návrhového období platného územního plánu hlavního města Prahy, kdy se již počítá s naplněním všech rozvojových ploch a také s dostavbou komunikačního systému hlavního města v plném rozsahu, s ohledem na kapacitní možnosti odborného pracoviště Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, byly se souhlasem objednatele dokumentace, uplatněny výstupy z práce „Dopravní studie Žižkov City“, zpracované ve společnosti European Transportation Consultancy, s.r.o., v termínu únor 2025, REV 01 (červen 2025).

Tato práce se velmi podrobně zabývala dopravní problematikou navrhované zástavby prakticky v celé jižní polovině území bývalého areálu nákladového nádraží Žižkov. Jak se v práci uvádí, podkladem pro práci byla Urbanistická studie zpracovaná Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy v termínu 09/2022, která řešila dlouhodobě připravovanou širší transformaci bývalého areálu nákladového nádraží na moderní multifunkční čtvrť. Tato studie představuje variantu maximálního naplnění celého rozvojového území areálu nákladového nádraží a byla zvolena jako podklad pro vypracování dlouhodobého horizontu naplnění územního plánu hlavního města. Tento výhled tedy představuje maximální očekávaný rozvoj širšího území a zahrnuje kumulace se všemi v úvahu přicházejícími záměry v území, tedy i s oběma fázemi navrhovaného záměru „Rezidence Nádraží Žižkov“. Právě tak tento podklad zahrnuje veškeré známé záměry na dostavbu komunikačního systému hlavního města. Jak se v závěru kapitoly č. 7 „Dopravní studie Žižkov City“ uvádí tak „uvedené skutečnosti prokazují, že v rámci dopravní studie jsou dostatečně vyhodnoceny kumulativní dopady se všemi v úvahu připadajícími záměry v okolí.“

Na základě těchto skutečností, pak na podkladu přílohy č.2 (IPR hl. m. Prahy) „Kartogram intenzit AD ÚP hl. m. Prahy (modelový výpočet), oblast Praha 3 - Žižkov se záměrem Žižkov City“, byly zkonstruovány a přílohové částí - **Příloha C** jsou pak doloženy dvě přílohy:

Příloha C.1 - Kartogram intenzit AD ÚP hl. m. Prahy (modelový výpočet), oblast Praha 3 - Rezidence Nádraží Žižkov - bez záměru

Příloha C.2 - Kartogram intenzit AD ÚP hl. m. Prahy (modelový výpočet), oblast Praha 3 - Rezidence Nádraží Žižkov - se záměrem

V obou přílohách jsou na dotčených komunikacích ve sledované lokalitě doloženy intenzity automobilové dopravy v počtu všech vozidel, a z toho pak vozidel nad 3,5 tuny, za dobu 0 - 24 hodin průměrného pracovního dne v návrhovém horizontu naplnění záměrů územního plánu hlavního města Prahy.

Přílohy

A. Přehledná situace

B. Dopravně inženýrské podklady pro akci „Praha 3, Rezidence Nádraží Žižkov“, úkol č. 26-2135-038z-MNo, TSK hl. m. Prahy, květen 2026

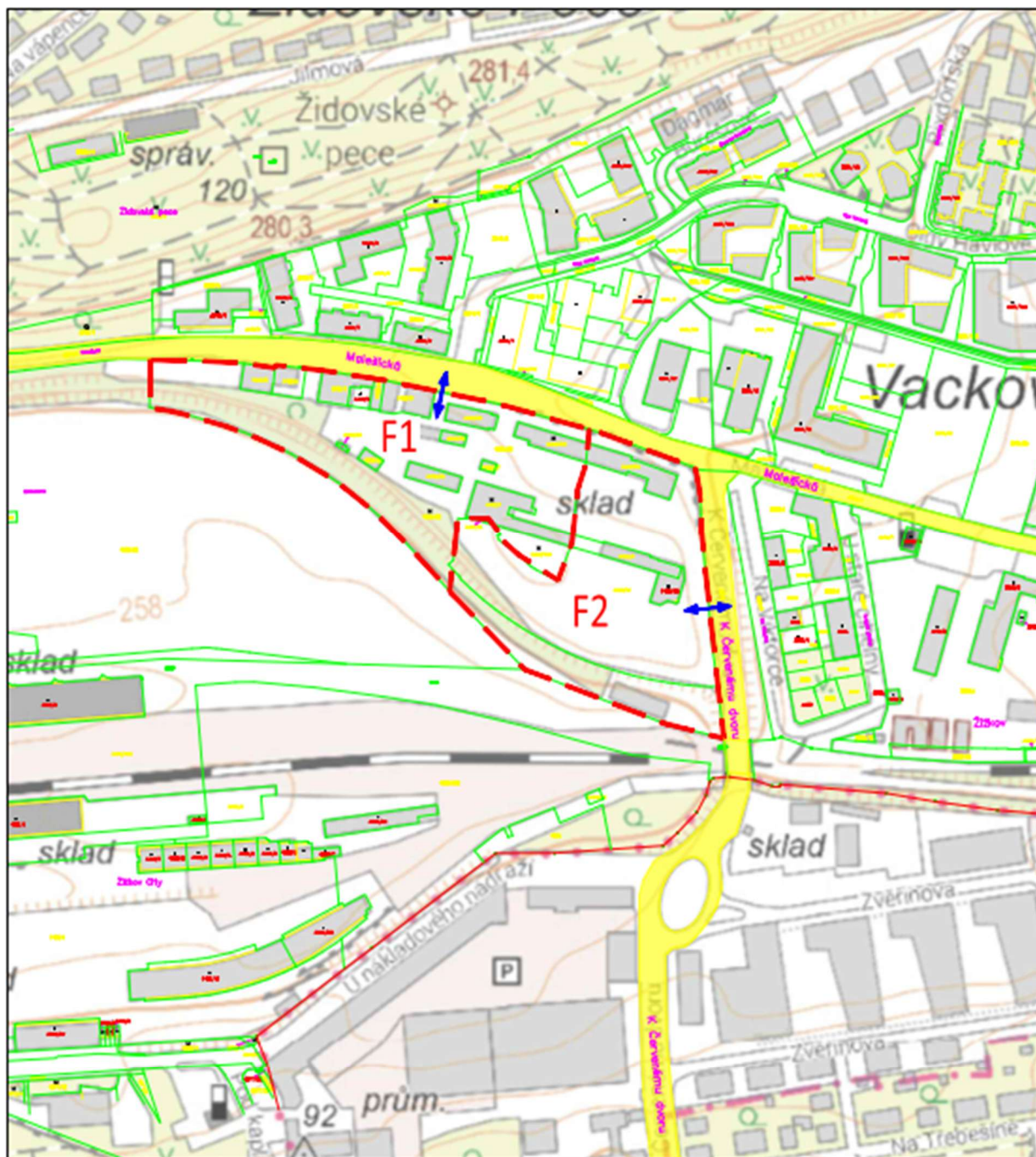
C. Dopravně inženýrské podklady pro záměr „Praha 3, Rezidence Nádraží Žižkov“, návrhové zátěže v horizontu naplnění ÚPn hl. m. Prahy

Příloha C.1 - Kartogram intenzit AD ÚP hl. m. Prahy (modelový výpočet), oblast Praha 3 - Rezidence Nádraží Žižkov - bez záměru

Příloha C.2 - Kartogram intenzit AD ÚP hl. m. Prahy (modelový výpočet), oblast Praha 3 - Rezidence Nádraží Žižkov - se záměrem

Příloha A

Přehledná situace



LEGENDA :

--- VYMEZENÍ ŘEŠENÉ LOKALITY

↔ KOMUNIKAČNÍ PŘIPOJENÍ ZÁMĚRU

Příloha B

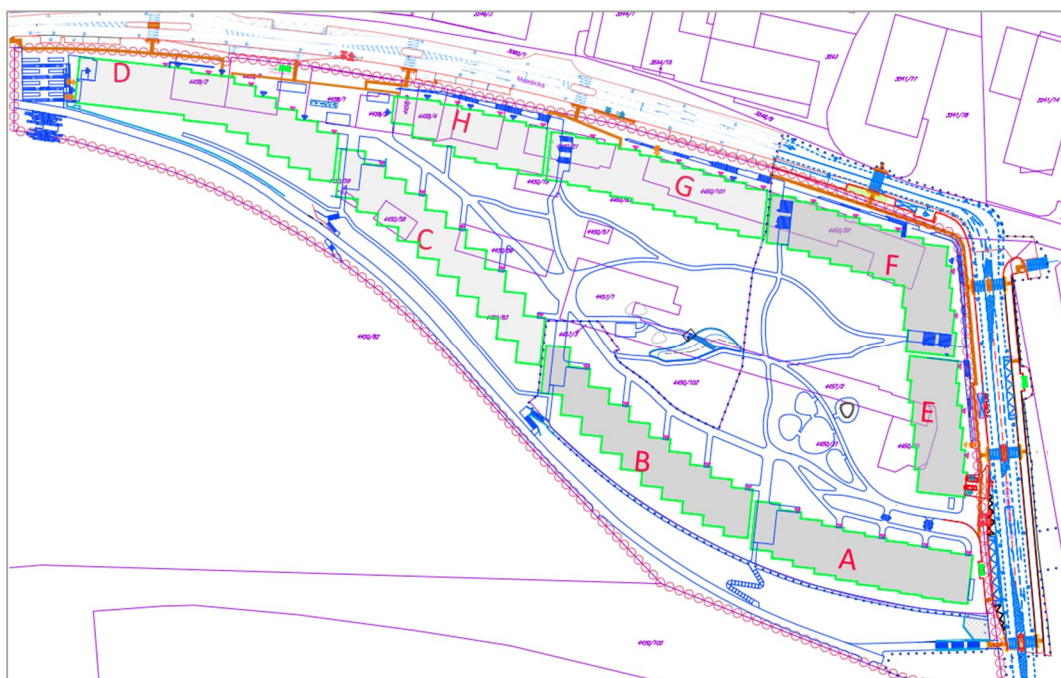
Dopravně inženýrské podklady pro akci

„Praha 3, Rezidence Nádraží Žižkov“,

úkol č. 26-2135-038z-MNo, TSK hl. m. Prahy, květen 2026

DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ PODKLADY

pro záměr Rezidence Nádraží Žižkov



Úkol č. 26-2135-038z-MNo

Ředitel úseku dopravního inženýrství:

Ing. Michal Peterka

Vedoucí odd. dopravních analýz a DI koordinace:

Ing. Richard Burgr

Vedoucí odd. modelování dopravy:

Ing. Jiří Zeman



Odpovědný zpracovatel:

Bc. Martin Novák

Zpracovatelé:

Ing. Rudolf Kisvetr

Zpracovatelé:

Bc. Martin Novák



Praha, květen 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 2030	5
3.5	Dopravní vztahy	6
3.5.1	Současný stav, rok 2025	6
3.5.2	Výhledové stavy, rok 2030	7
3.5.3	Vyvolaná doprava ze záměru Rezidence Nádraží Žižkov	7
4	VÝSLEDNÉ DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ ÚDAJE	8
4.1	Kartogramy intenzit	8
4.2	Grafikony křižovatek.....	8
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.....	9
6	SEZNAM ZKRATEK	10
7	SEZNAM PŘÍLOH.....	11

1 ÚVOD

Úkol byl zpracován na základě objednávky od společnosti Atelier PROMIKA s. r. o. (TSK/18291/26/2135/038z-MNo/035) ze dne 24. 4. 2026

Hlavním cílem úkolu bylo zpracování dopravněinženýrských podkladů (DIP) pro Rezidence Nádraží Žižkov. Jednalo se zejména o provedení modelových výpočtů intenzit dopravy pro současný stav rok 2025 a výhledový stav roku 2030.

Zpracovány byly následující stavy:

- Stav A, rok 2025, současný stav,
- Stav B1, rok 2030 bez záměru Rezidence Nádraží Žižkov, bez Jarovské třídy,
- Stav B2, rok 2030 se záměrem Rezidence Nádraží Žižkov, bez Jarovské třídy,
- Stav C1, rok 2030 bez záměru Rezidence Nádraží Žižkov, s Jarovskou třídou
- Stav C2, rok 2030 se záměrem Rezidence Nádraží Žižkov, s Jarovskou třídou.

Provedené modelové výpočty byly zpracovány pro průměrný pracovní den.

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 v roce 2025 a jejich vývoj v období 1990-2024 (TSK, 2025)
- DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ PODKLADY pro akci „Žižkov City“ 24-2135-072z (TSK, 2024)
- DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ PODKLADY pro akci „Jarovská třída“ 21-2135-H22 (TSK, 2022)
- Rozvoj linek PID v Praze 2022-2032 (ROPID, 2022)
- Soubor programů PTV – Vision (PTV Group)

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 2030 počítány pomocí dopravního modelu. Vliv na hodnotu intenzit má především rozsah komunikační sítě, rozvoj území, organizace a regulace dopravy, dělba přepravní práce a dopravní vztahy.

3.1 Intenzita průměrného pracovního dne

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

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

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

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

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

3.2 Způsob výpočtu intenzit automobilové dopravy

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

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

Modelový výpočet intenzit automobilové dopravy pro výchozí stávající stav rok 2025 byl kalibrován na základě údajů, které vycházely zejména z dostupné databáze sčítání TSK. Následně byly provedeny modelové výpočty intenzit pro prognózované období roku 2030.

3.3 Posuzované stavy

V rámci DIP byly zpracováno celkem 5 stavů.

Označení stavu	Horizont	Jarovská třída	Rezidence Nádraží Žižkov
A	2025	-	-
B1	2030	-	-
B2	2030	-	ano
C1	2030	ano	-
C2	2030	ano	ano

Tabulka 1 -Přehled stavů

3.4 Komunikační síť

3.4.1 Stávající stav, rok 2025

Komunikační síť pro období rok 2025 v širších vztazích odpovídá současnému rozsahu komunikací.

3.4.2 Výhledový stav, rok 2030

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

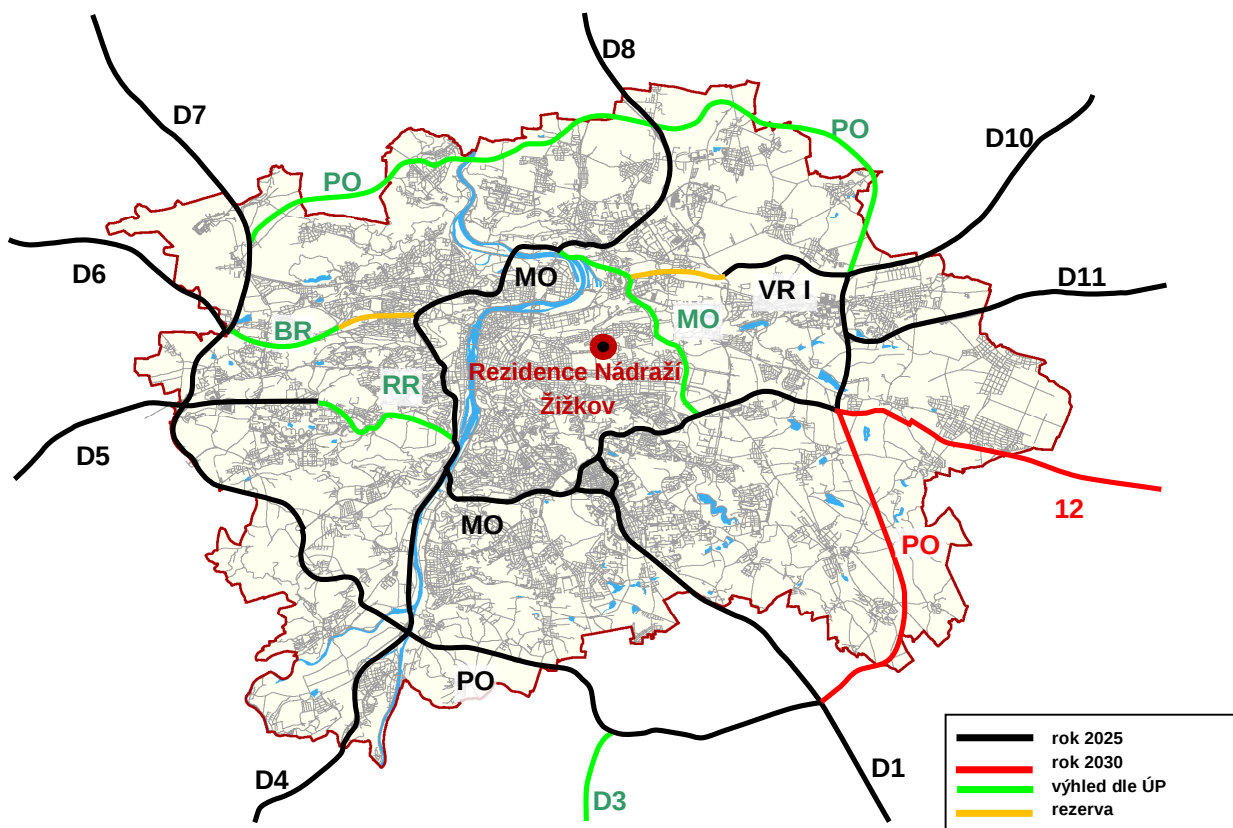
- realizace Pražského okruhu (PO) 511 v úseku dálnice D1 – Běchovice,
- přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly,
- zkapacitnění PO 510 v úseku Běchovice – Satalice,
- a zkapacitnění PO 515 Slivenec – Třebonice.

V modelu nebylo uvažováno žádné kapacitní omezení v souvislosti s plánovanou rekonstrukcí ulic Jana Želivského a Olšanská.

Stavy C1 a C2 zahrnují realizaci Jarovské třídy.



Obrázek 1 - Jarovská třída (zdroj: IPR)



Obrázek 2 -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 a 2030.

3.5.1 Současný stav, rok 2025

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

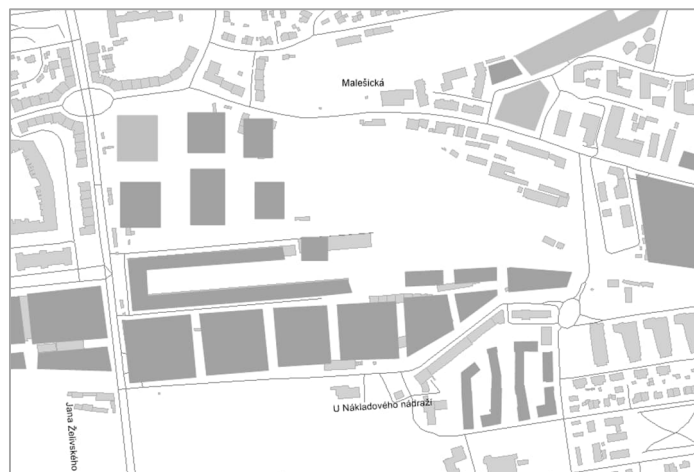
Dopravní model byl vypracován na základě výsledků vyhodnocení řady speciálních dopravních a dopravněsociologických průzkumů provedených v letech 1995–2024 a se zapracováním vstupních demografických údajů jako je rozmístění obyvatel, pracovních příležitostí a dalších aktivit jako obchody, úřady, kulturní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

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

3.5.2 Výhledové stavy, rok 2030

Základní principy jsou totožné s modelem současného stavu. Při konstrukci modelových výpočtů pro výhledové stavy se vycházelo z předpokladů postupného naplňování ÚP hl. m. Prahy. Okolí nákladového nádraží Žižkov v nejbližších letech projde zásadní proměnou.

V nejbližším okolí řešeného záměru bylo uvažováno s částečným rozvojem v okolí Nákladového nádraží Žižkov a podél Malešické ulice, zahrnutá výstavba je patrná z obrázku níže.



Obrázek 3 -Okolní výstavba pro horizont 2030

3.5.3 Vyvolaná doprava ze záměru Rezidence Nádraží Žižkov

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

Označení objektu	Funkce	HPP [m ²]	Počet PS	Jízdy vozidel do 3,5 t	Kontrolní obrátka
F1	Bydlení	28 083	360	354	0,9
F1	Obchody jednotlivé v parteru	392	4	21	5,8
F1	Služby a drobné provozovny	101	1	8	6,6
F1	Restaurace	100	1	2	1,6
F1	Zdravotnická zařízení ambulantní	699	8	31	3,7
F2	Bydlení	25 653	303	323	1,0
F2	Obchody jednotlivé v parteru	101	1	5	5,0
Celkem		55 129	678	744	1,1

Tabulka 2 -Bilance dopravy záměru Rezidence Nádraží Žižkov

Celkový objem dopravy generovaný záměrem Rezidence Nádraží Žižkov se předpokládá **ve výši 751 jízd** všech vozidel za 24 hodin průměrného pracovního dne. Vozidla o celkové hmotnosti nad 3,5 t byla vzhledem k charakteru záměru uvažována ve výši cca 1 % z celkového počtu vozidel (tj. 7 jízd vozidel nad 3,5 t). Celková obrátka na jedno parkovací stání je v souladu s výsledky průzkumů obdobných areálů v Praze. Počty parkovacích stání uvedené v tabulce 2 představují celkový součet stání navržených v podzemních garážích a na povrchu.

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 2.5. Na kartogramech jsou zobrazeny intenzity po směrech v počtech všech vozidel / z toho vozidel nad 3,5 t za 24 hodin průměrného pracovního dne, zaokrouhlené na stovky, resp. na desítky. Jízdní souprava se uvažuje jako jedno vozidlo. V kartogramech **nejsou zahrnuty počty jízd autobusů PID**.

4.2 Grafikony křižovatek

Pro stavy B1, B2, C1 a C2 byly vyčísleny grafikony křižovatky Malešická x K Červenému dvoru v podrobnosti křižovatek pohybu. Ty jsou uvedeny za 24 h průměrného pracovního dne a jsou zaokrouhleny na stovky u všech vozidel (na desítky u vozidel nad 3,5 t). Grafikony nezahrnují jízdy autobusů PID a jsou uvedeny v přílohách 4.1–4.4.

4.3 Kartogramy směrového rozdělení vyvolané dopravy

Rozpad nově vyvolané zdrojové a cílové automobilové dopravy ze záměru Rezidence Nádraží Žižkov je znázorněn pro stav B2 v příloze 3.1 a pro stav C2 v příloze 3.2. Intenzity všech vozidel za průměrný pracovní den jsou uvedeny bez zaokrouhlení.

4.4 Kartogramy počtu spojů linek PID

V příloze 5.1 je samostatně uveden kartogram roku 2025 počtu spojů linek PID (autobusů MHD, příměstských linek a tramvají) za 24 h průměrného pracovního dne / počet spojů v nočním období (22-6 h). V příloze 5.2 jsou uvedené výhledové počty spojů linek PID k roku 2030.

4.5 Některé další dopravněinženýrské údaje

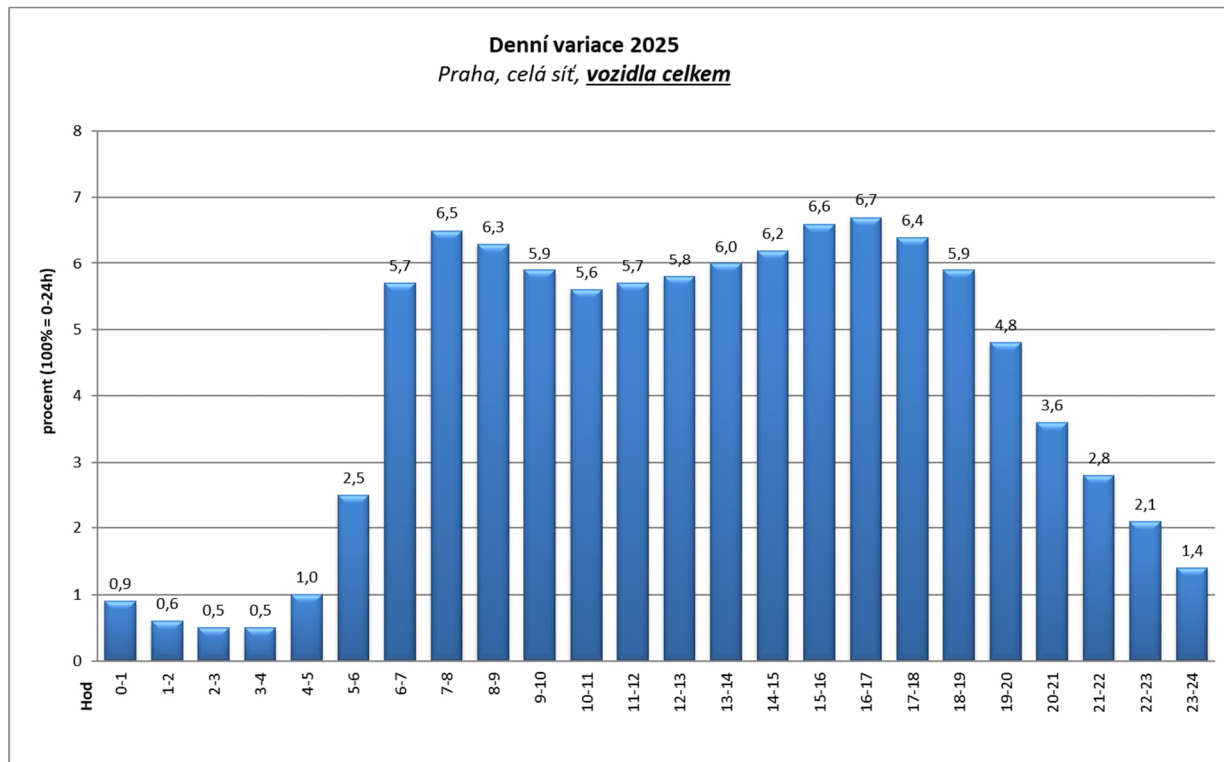
Pro návazné dopravněinženýrské analýzy jsou v následující tabulce doloženy údaje o podílu jízd vozidel v nočním období (22-6 h) z celodenního množství jízd (0-24 h) pro všechna vozidla a vozidla nad 3,5 t NPH v procentech, údaje o podílu těžkých vozidel (TV) z vozidel nad 3,5 t v procentech a průměrné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

IDIS	Komunikace (úsek)	Podíl 22-6 h z 0-24 h		Podíl TV z vozidel nad 3,5t [%]	Průměrná jízdní rychlost [km/h]	
		všechna vozidla [%]	z toho nad 3,5t [%]		0-24 h	22-06 h
3022_3023	Jana Želivského (Basilejské náměstí – Jeseniova)	7	7	30	35	45
3021_3022	Jana Želivského (Olšanská – Basilejské náměstí)	7	10	25	35	40
3003_3021	Olšanská (Olšanské nám. – Jana Želivského)	7	7	15	40	45
3020_3021	Jana Želivského (Vinohradská – Olšanská)	7	10	25	25	40
3009_3023	Jana Želivského (Hartigova – Jeseniova)	7	10	25	25	35

Tabulka 3 -Další DI údaje pro současný stav

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

Pro případné další analýzy uvádíme i celoměstskou variaci dopravy, která vychází z dostupné databáze průzkumů roku 2025, viz obr. 4.



Obrázek 4 -Denní variace dopravy

5 ZÁVĚR

Účelem této studie bylo zpracování aktualizace dopravněinženýrských podkladů pro záměr Rezidence Nádraží Žižkov. Kartogram stávající dopravy 2025 i kartogramy pro výhledové stavy roku 2030 byly spočteny matematickým modelem PTV. Výpočty vycházejí z aktuálních dopravních průzkumů, předpokladů o rozvoji komunikační sítě.

Plánovaný záměr bude generovat 751 jízd 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
PID	pražská integrovaná doprava
PO	Pražský okruh
PPD	průměrný pracovní den
PS	parkovací stání
RPDI	roční průměrná denní intenzita
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

Příloha 1 Situace

Kartogramy intenzit automobilové dopravy:

- Příloha 2.1 STAV A: kartogram intenzit aut. dopravy, rok 2025 (modelový výpočet)
- Příloha 2.2 STAV B1: stav bez záměru Rezidence Nádraží Žižkov, bez Jarovské třídy, rok 2030
- Příloha 2.3 STAV B2: stav se záměrem Rezidence Nádraží Žižkov, bez Jarovské třídy, rok 2030
- Příloha 2.4 STAV C1: stav bez záměru Rezidence Nádraží Žižkov, s Jarovskou třídou, rok 2030
- Příloha 2.5 STAV C2: stav se záměrem Rezidence Nádraží Žižkov s Jarovskou třídou, rok 2030

Kartogramy směrového rozdělení vyvolané dopravy:

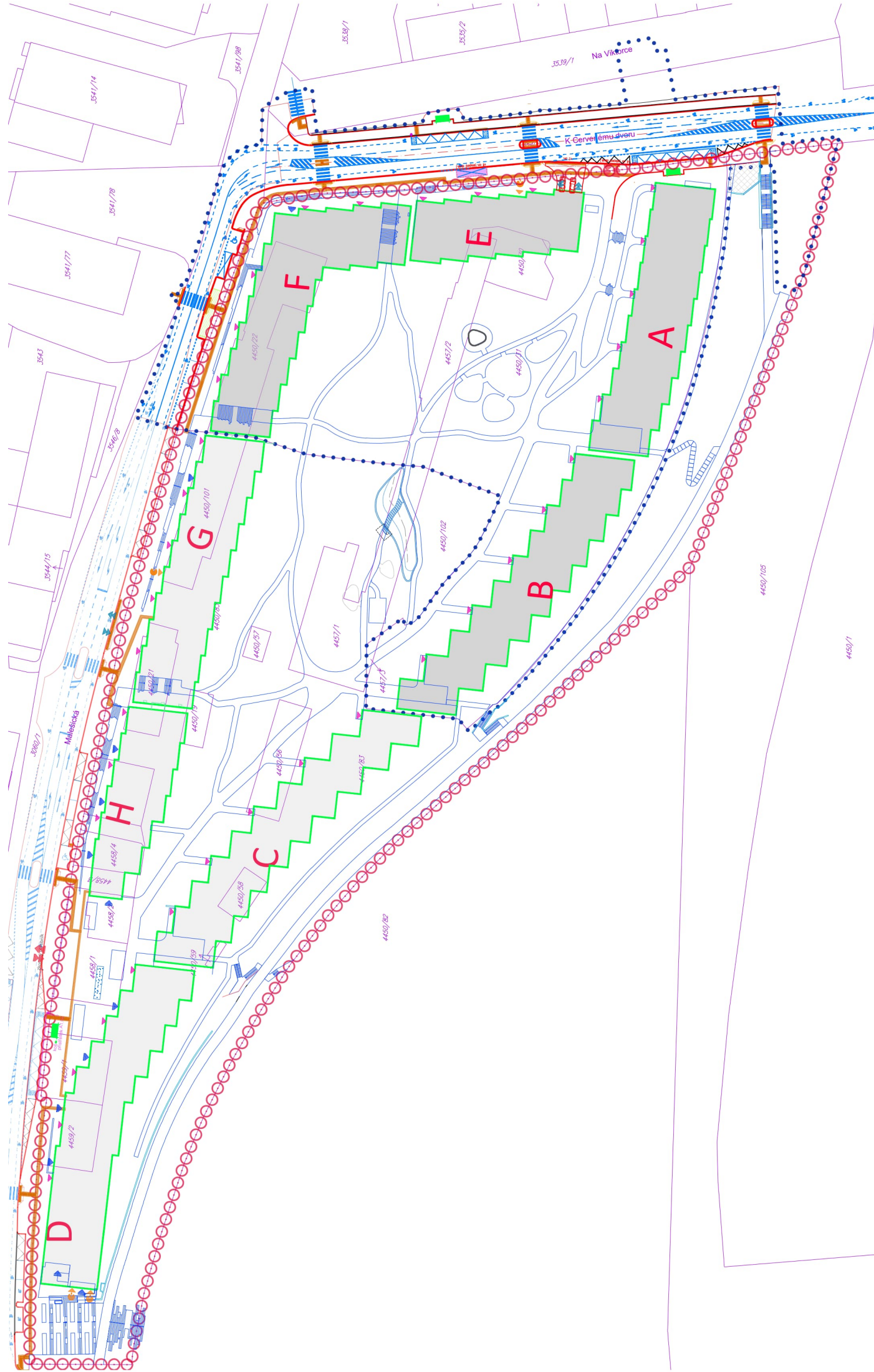
- Příloha 3.1 STAV B2: kartogram intenzit aut. dopravy, směrové rozdělení vyvolané dopravy ze záměru Rezidence Nádraží Žižkov, rok 2030
- Příloha 3.2 STAV C2: kartogram intenzit aut. dopravy, směrové rozdělení vyvolané dopravy ze záměru Rezidence Nádraží Žižkov, rok 2030

Grafikony křižovatek:

- Příloha 4.1 Grafikon křižovatky Malešická x K Červenému dvoru, stav B1
- Příloha 4.2 Grafikon křižovatky Malešická x K Červenému dvoru, stav B2
- Příloha 4.3 Grafikon křižovatky Malešická x K Červenému dvoru, stav C1
- Příloha 4.4 Grafikon křižovatky Malešická x K Červenému, stav C2

Kartogramy počtu spojů linek PID:

- Příloha 5.1 Kartogram počtu spojů linek PID (TRAM / BUS) – současný stav 2025
- Příloha 5.2 Kartogram počtu spojů linek PID (TRAM / BUS) – 2030





Legenda:

4500/150

0-24 h průměrného pracovního dne

3500/110

VŠECHNA vozidla / z toho nad 3,5 t

0-24 h průměrného pracovního dne



Legenda:

- 4500/150
- 0-24 h průměrného pracovního dne
- 3500/110

VŠECHNA vozidla / z toho nad 3,5 t
0-24 h průměrného pracovního dne

30ADL_(V20)_55k_B1_exB2-RNZ_1:4401	STAV B1: stav bez záměru Rezidence Nádraží Žižkov bez Jarovské třídy, rok 2030 0-24 h prům. prac. den, všechna vozidla / z toho nad 3,5 t (mimo bus PID)	Příloha 2.2 / 26-2135-038z 05/2026
------------------------------------	---	---------------------------------------



Záměr Residence Nádraží Žižkov

751 jízď všech vozidel za 24 hv každém směru
z toho 7 jízď vozidel nad 3,5 t

Legenda:

- 4500/150
- 0-24 h průměrného pracovního dne
- 3500/110

VŠECHNA vozidla / z toho nad 3,5 t



Legenda:

- 4500/150
- 0-24 h průměrného pracovního dne
- 3500/110

VŠECHNA vozidla / z toho nad 3,5 t



Záměr Residence Nádraží Žižkov

751 jízď všech vozidel za 24 hv každém směru
z toho 7 jízď vozidel nad 3,5 t

Legenda:

- 4500/150 VŠECHNA vozidla / z toho nad 3,5 t
- 0-24 h průměrného pracovního dne
- 3500/110



Záměr Residence Nádraží Žižkov

751 jízď všech vozidel za 24 hv každém směru
z toho 7 jízď vozidel nad 3,5 t

Legenda:

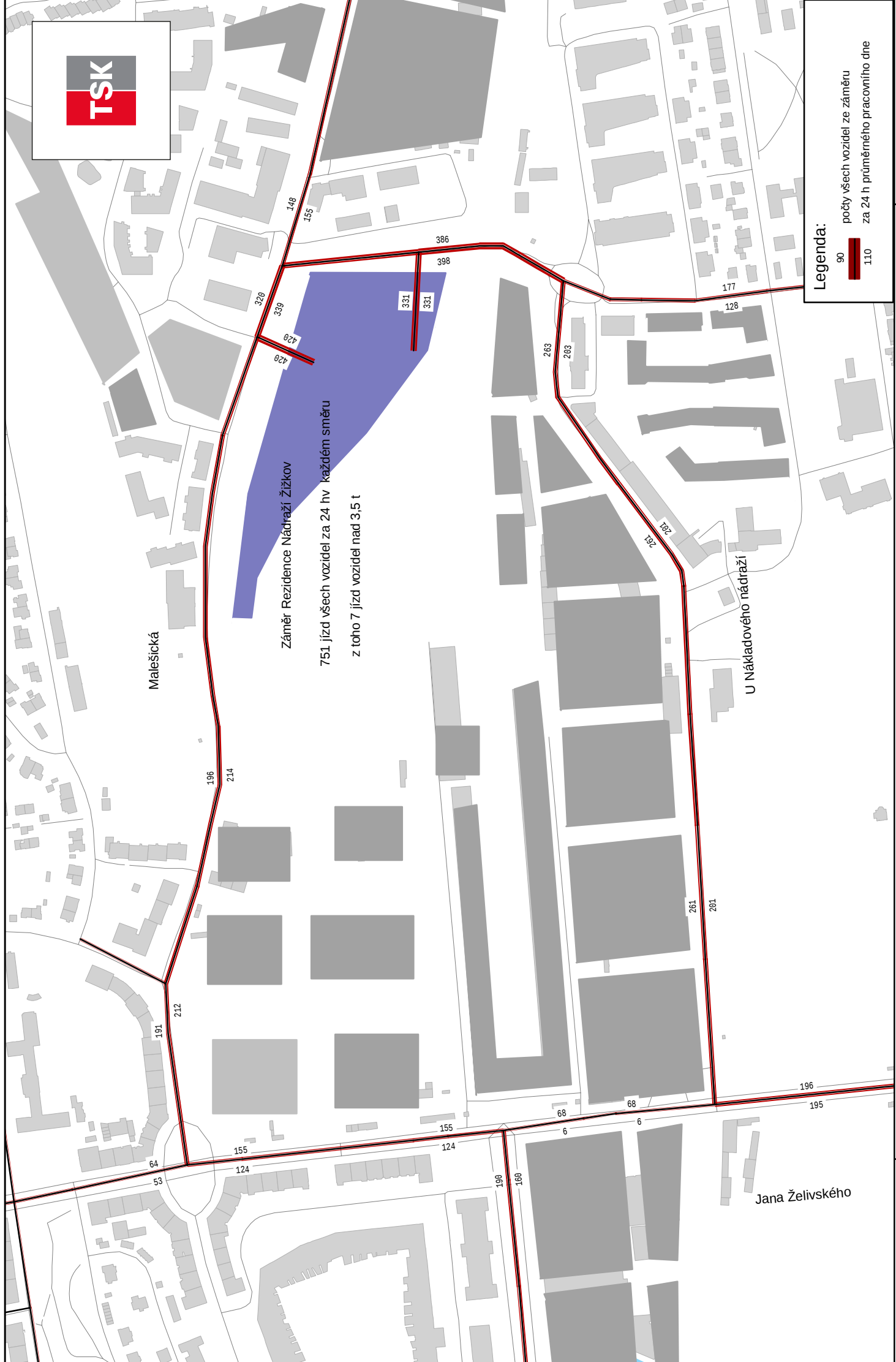
počty všech vozidel ze záměru
za 24 h průměrného pracovního dne



Malešická

U Nákladového nádraží

Jana Želivského



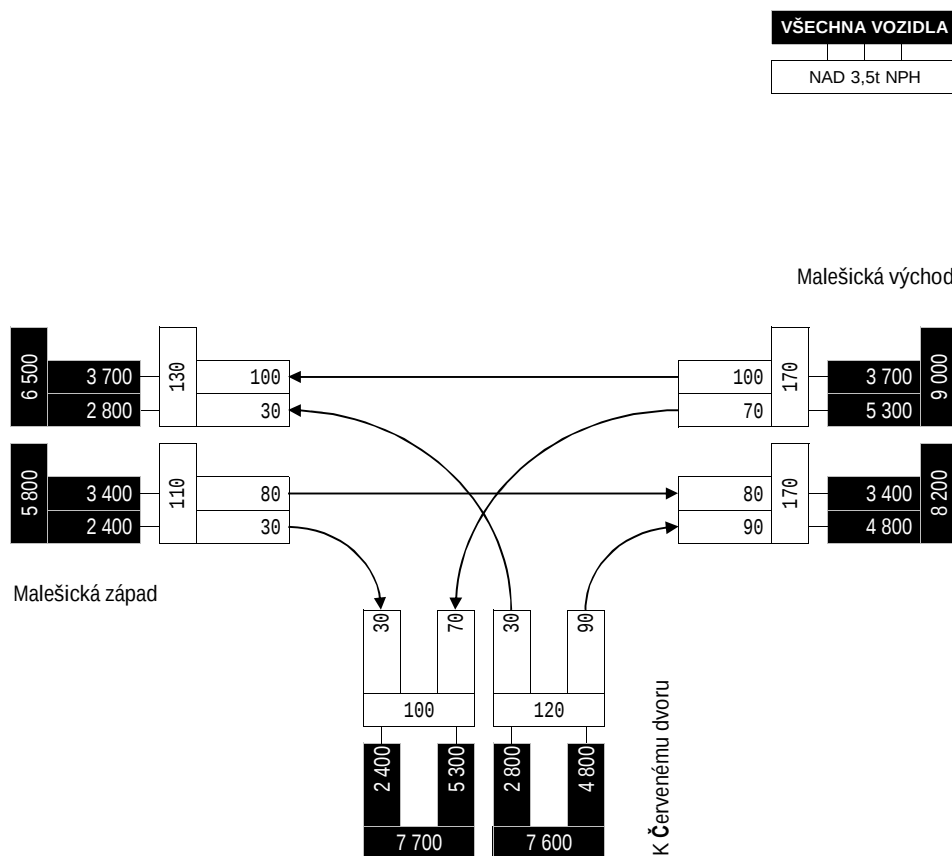
Legenda:

počty všech vozidel ze záměru
za 24 h průměrného pracovního dne

90
110

GRAFIKON KŘIŽOVATKY

Malešická x K Červenému dvoru



Rok 2030, stav B1

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne

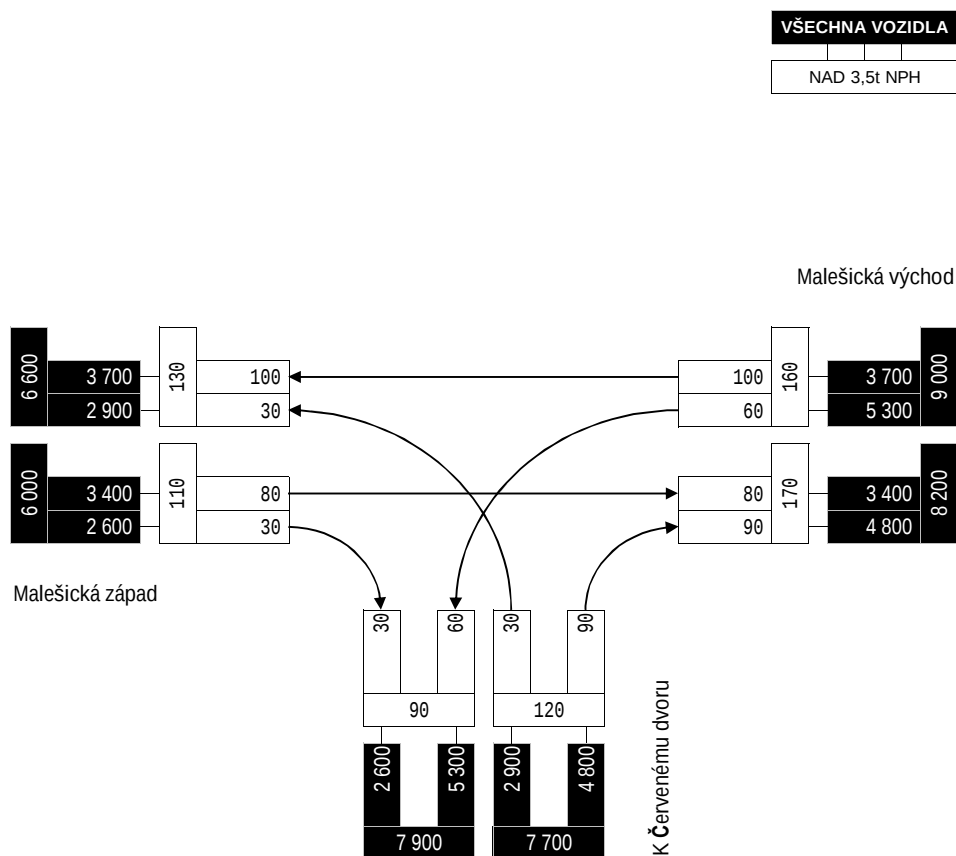
Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID

Vytištěno: 05/2026



GRAFIKON KŘÍŽOVATKY

Malešická x K Červenému dvoru



Rok 2030, stav B2

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne

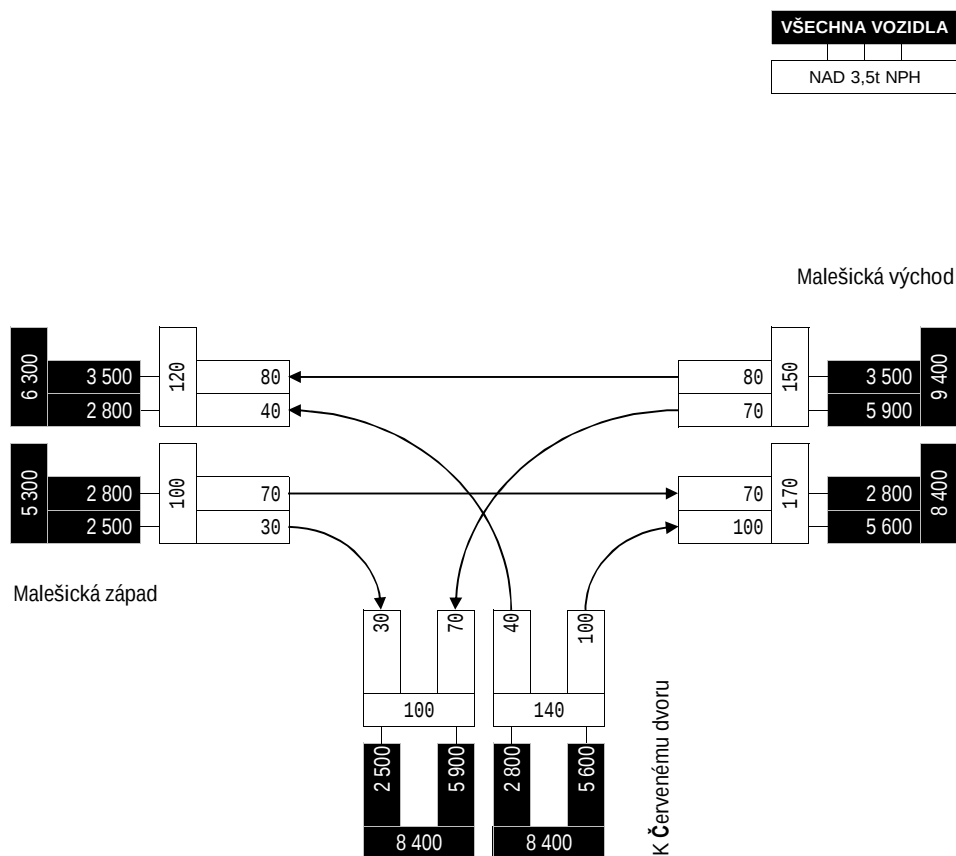
Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID

Vytištěno: 05/2026



GRAFIKON KŘÍŽOVATKY

Malešická x K Červenému dvoru



Rok 2030, stav C1

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne

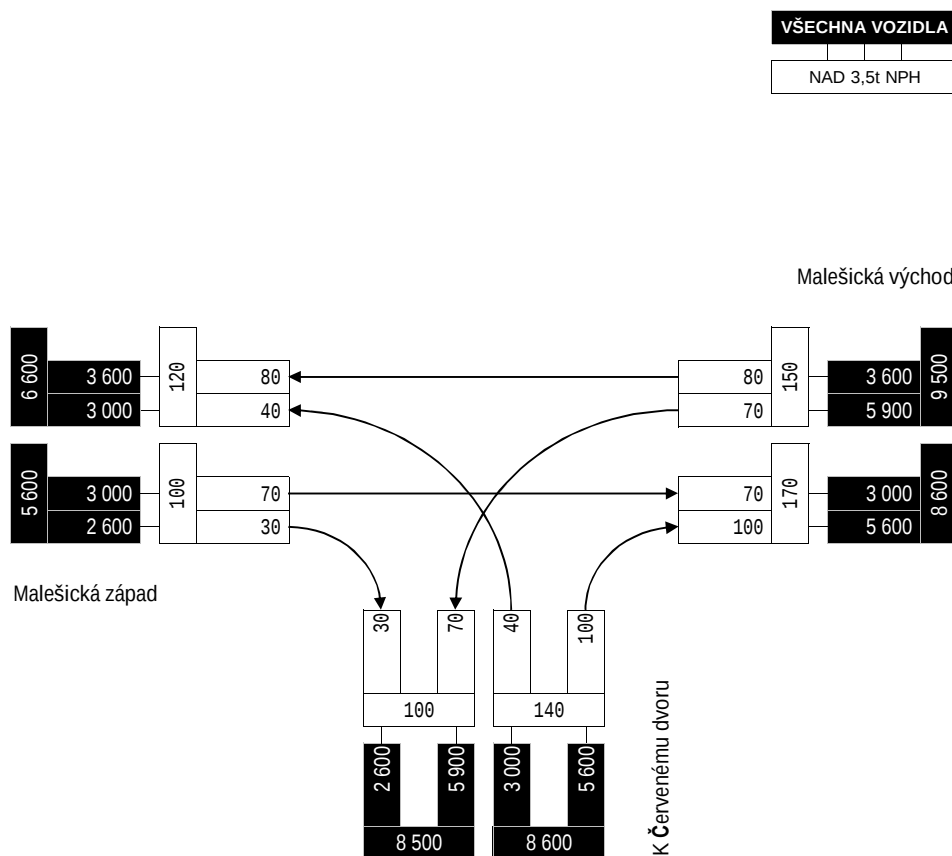
Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID

Vytištěno: 05/2026



GRAFIKON KŘÍŽOVATKY

Malešická x K Červenému dvoru



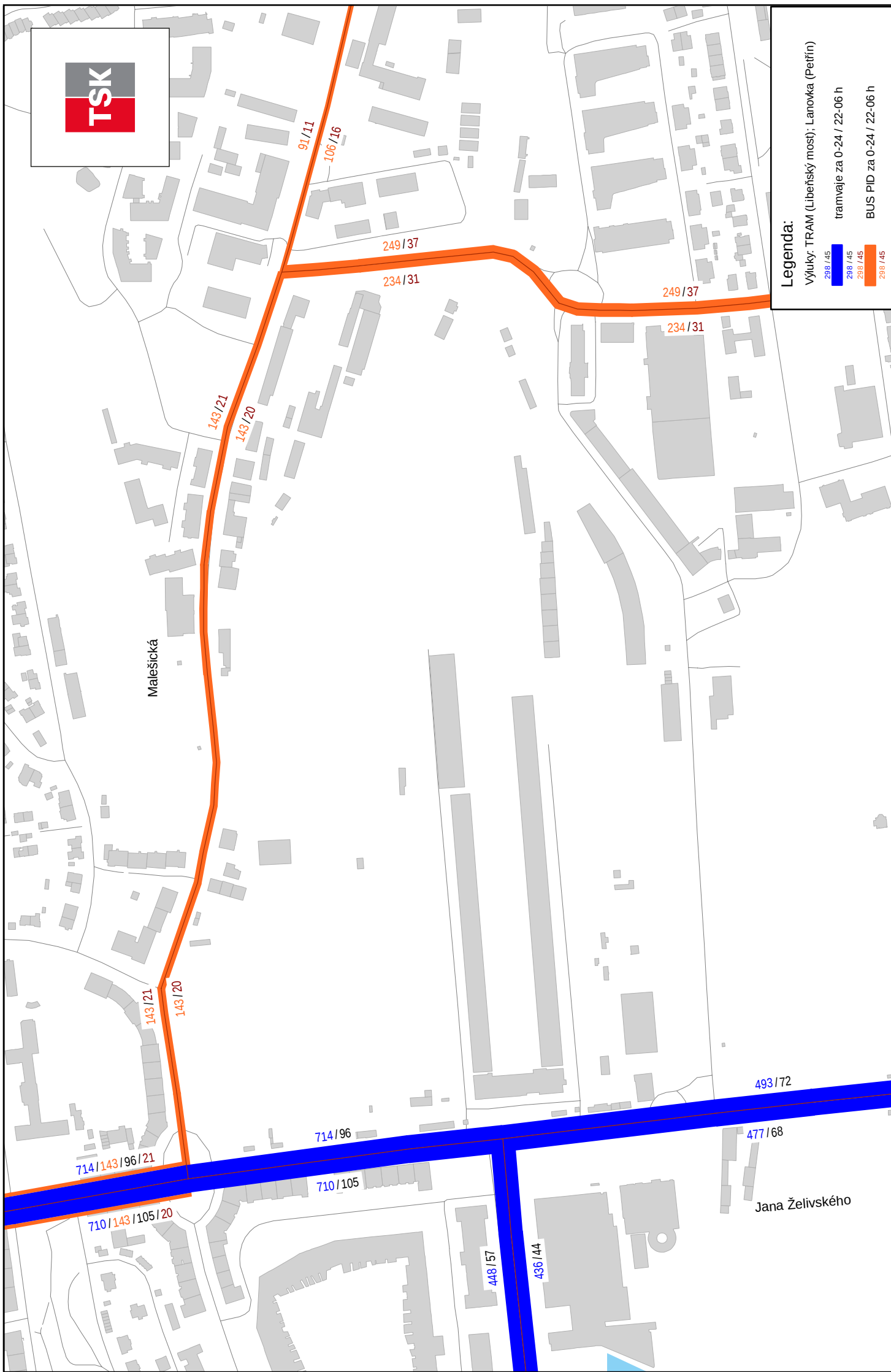
Rok 2030, stav C2

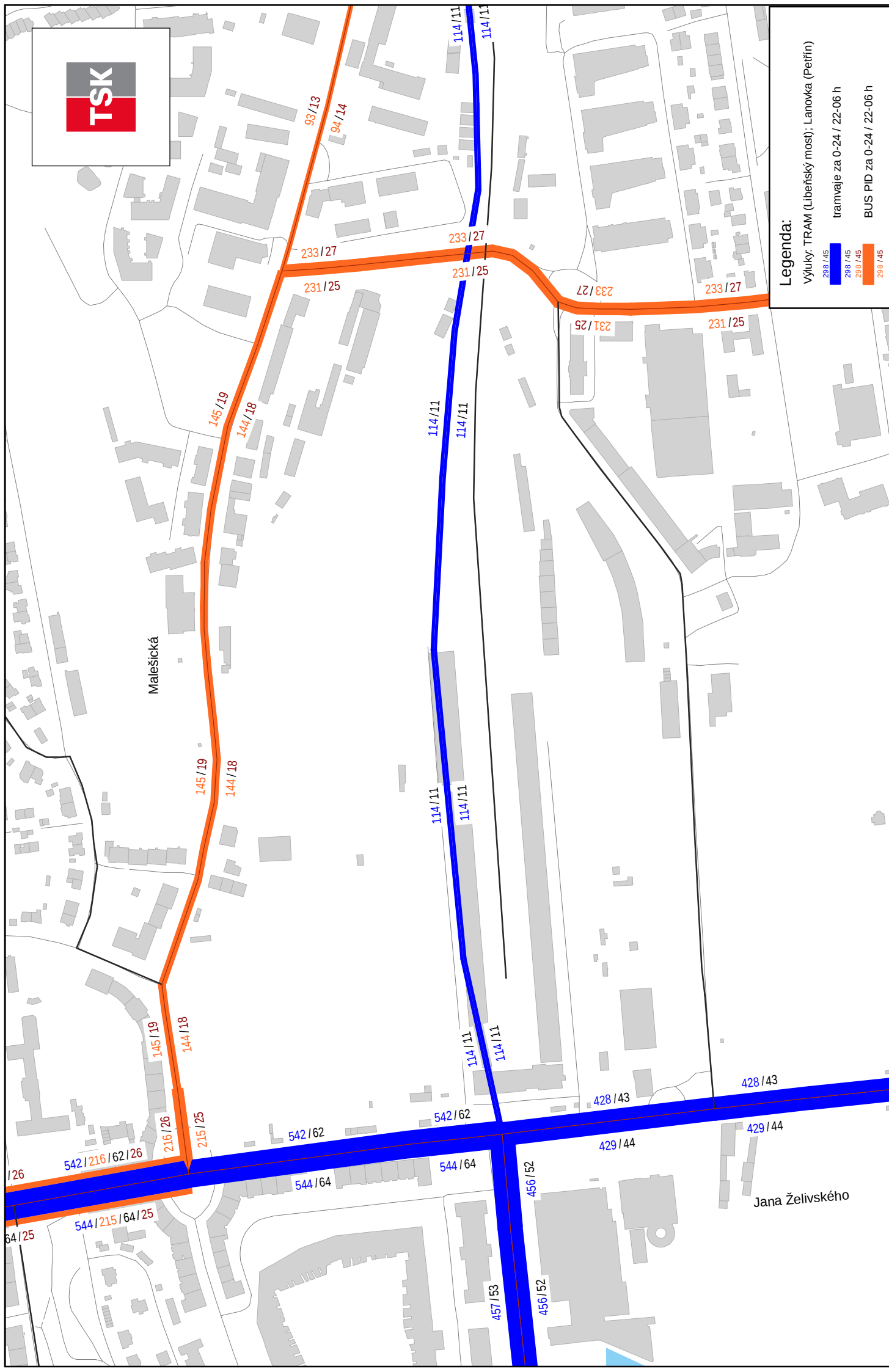
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne

Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID

Vytištěno: 05/2026







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

BUS PID za 0-24 / 22-06 h

Příloha C

Dopravně inženýrské podklady pro záměr

„Praha 3, Rezidence Nádraží Žižkov“

návrhové zátěže AD v horizontu naplnění ÚP hl. m. Prahy

- | | |
|--------------------|---|
| Příloha C.1 | Kartogram intenzit AD ÚP hl. m. Prahy (modelový výpočet),
oblast Praha 3 - Rezidence Nádraží Žižkov - bez záměru |
| Příloha C.2 | Kartogram intenzit AD ÚP hl. m. Prahy (modelový výpočet),
oblast Praha 3 - Rezidence Nádraží Žižkov - se záměrem |



Legenda

 všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t
 0 - 24 h průměrného pracovního dne

