Adresát: [redacted]

Naše č. j.: TSK/Zde/100/2026
Dne: 18.8.2026

Odpověď na žádost o poskytnutí informace dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů

Vážený pane [redacted]

k Vaší žádosti o poskytnutí informace dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Informační zákon“), doručené do datové schránky TSK dne 7.8.2026, zasíláme informace obdržené od úseku dopravního inženýrství Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s. (dále jen „TSK“).

K požadavku:

„… informaci o připravované autobusové lince č. 145 v trase Sídliště Čimice – Bohnice – Kobylisy – Dejvická. Podle zveřejněného popisu má linka ze zastávky Okrouhlická pokračovat ulicí V Holešovičkách směrem do tunelového komplexu Blanka, přičemž úsekem v ulici V Holešovičkách má projet expresně. Oznámená trasa tedy nezahrnuje obsluhu existující zastávky Kuchyňka.

Za období od 1. 1. 2024 do dne doručení této žádosti žádám o poskytnutí:

1. Kopií všech dokumentů zachycujících zadání, požadavek, podnět nebo pokyn k vypracování dopravní studie, modelu, simulace, výpočtu nebo jiného posouzení dopadů případného zastavování linky 145 v zastávce Kuchyňka, zejména dopadů na plynulost individuální automobilové dopravy a na zařazování autobusu po opuštění zastávky do jízdního pruhu.
2. Úplného znění všech vypracovaných studií, modelů, simulací, výpočtů a dalších výstupů podle předchozího bodu, včetně všech verzí, příloh, tabulek, grafů, map, prezentací, protokolů, exportů z dopravního modelu a souhrnů výsledků.
3. Všech existujících podkladů zachycujících vstupní data, parametry a předpoklady použité při posouzení, zejména:

a) *intenzity automobilové dopravy podle směru a denní doby,* ***b)*** *předpokládaný interval linky 145,* ***c)*** *předpokládanou dobu pobytu autobusu v zastávce,* ***d)*** *dobu a způsob jeho zařazování do dopravního proudu,* ***e)*** *modelované časové období a dopravní scénáře,* ***f)*** *použitou metodiku nebo software,* ***g)*** *vypočtené průměrné, maximální nebo jiné sledované hodnoty zdržení automobilové dopravy a autobusové linky.*

4. Kopií dokumentů zachycujících, kdo posouzení zadal, kdo je zpracoval, kdy bylo zadáno a dokončeno, jaké byly náklady na jeho zpracování a na základě jaké objednávky, smlouvy nebo interního úkolu bylo zpracováno.
5. Kopií veškeré úřední komunikace a záznamů z jednání mezi TSK a:

a) hlavním městem Prahou nebo Magistrátem hl. m. Prahy, b) kanceláří člena Rady hl. m. Prahy Ing. Zdeňka Kováříka, případně Ing. Zdeňkem Kováříkem při výkonu jeho veřejné funkce, c) kanceláří člena Rady hl. m. Prahy odpovědného za dopravu, d) organizací ROPID, e) Dopravním podnikem hl. m. Prahy, a.s., f) městskou částí Praha 8, pokud se tato komunikace týkala dopravního posouzení zastávky Kuchyňka, zařazování autobusu do dopravního proudu nebo rozhodování o tom, zda má linka 145 zastávku Kuchyňka obsluhovat.

6. Kopií dokumentů obsahujících případný návrh, požadavek, podmínku, výhradu nebo stanovisko, podle kterého neměla být linka 145 realizována, případně měla být realizována pouze bez obsluhy zastávky Kuchyňka, a to z důvodu jejího předpokládaného dopadu na individuální automobilovou dopravu.“

Sdělujeme:

Ad 1.) TSK nedisponuje písemnými podklady. Požadavek zadání pro zpracování dopravně inženýrských podkladů (DIP) - prověření dopadů zřízení VJP pro BUS před východním vjezdem do TKB vznikl na osobních jednáních se zástupci hl. m. Prahy, zástupci dotčené státní správy, ROPID a Úseku dopravního inženýrství TSK.

Ad 2.) DIP viz příloha.

Ad 3.) Požadované podklady jsou součástí DIP viz příloha:

a) Intenzity dopravy: Podrobně popsáno v kapitole 3.1 a uvedeno přílohách.

b) Interval linky: Uveden v kapitole 2.3 (předpoklad ROPID činí 10 spojů/h v ranní špičce, což odpovídá intervalu 6 minut).

c) Doba pobytu v zastávce: Tato informace není v textové části dokumentu obsažena a TSK jí nedisponuje. V samotném simulačním modelu (PTV Vissim) byla doba pobytu autobusu v zastávce Kuchyňka uvažována stochastickou distribucí v rozmezí 20–25 s.

d) Zařazování BUS do dopravního proudu: Přesná doba samotného manévru zařazení v sekundách v textu vyčíslena není. V závěru hodnotíme variantu B4a jako příznivější oproti jiným variantám z důvodu snížení konfliktních situací s BUS pří výjezdu ze zastávky Kuchyňka do zatíženého jízdního pruhu.

e) Období a scénáře: Definice scénářů je v kapitole 4.1. Modelované období a špičková hodina jsou popsány v kapitolách 2.2, 2.3 a 3.2.

f) Metodika a software: Popsáno v kapitole 2.

g) Hodnoty zdržení: Vyhodnocení zdržení je uvedeno v kapitole 4.2.

Ad 4.) Zadání viz bod 1. Zpracováno bylo Úsekem dopravního inženýrství TSK v 1. kvartále roku 2026 v rámci standardní činnosti TSK pro hl. m. Prahu na základě Smlouvy o zajištění správy majetku a o výkonu dalších činností.

Ad 5.) Viz bod 1. TSK nedisponuje žádnou úřední dokumentací ani záznamy v dané věci.

Ad 6.) Viz bod 1, o podobě dopravního řešení zkušebního provozu linky 145 bylo rozhodnuto po předložení podkladů zástupci hl. m. Prahy. Dokumenty dle Vašeho požadavku TSK nedisponuje.

S pozdravem

[redacted]

vedoucí oddělení právního a corporate governance

Příloha: dle textu

Kopie: TSK úsek 2131

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 podezřelé 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.

DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ PODKLADY

prověření dopadů zřízení VJP pro BUS před východním vjezdem do TKB



Úkol č. 26-2135-003d

Ředitel úseku dopravního inženýrství:
[redacted]

Odpovědný zpracovatel:
[redacted]

Vedoucí odd. dopravních analýz a DI koordinace:
[redacted]

Zpracovatelé:
[redacted]

Vedoucí odd. modelování dopravy:
[redacted]

Zpracovatelé:
[redacted]

Praha, březen 2026

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s.
Veletržní 1623/24 | 170 00 Praha 7
+420 257 015 111 | tsk@tsk-praha.cz
www.tsk-praha.cz

zápis v OR vedeném MS
v Praze v oddíle B vložka 20059
IČ 03447286 | DIČ CZ03447286
Datová schránka: mivq4t3

OBSAH:

1 ÚVOD ... 3
2 PODKLADY A METODICKÝ POSTUP ... 3
2.1 Výchozí podklady ... 3
2.2 Celodenní intenzity dopravy ... 3
2.3 Intenzita špičkového období dne ... 4
2.4 Způsob výpočtu intenzit automobilové dopravy ... 4
2.5 Plynulost dopravy ... 4
2.6 Využití mikrosimulace ... 5
3 ANALÝZA SOUČASNÉHO DOPRAVNÍHO STAVU ... 5
3.1 Intenzity automobilové dopravy ... 5
3.1.1 Kartogram intenzit ... 5
3.1.2 Grafikony křižovatek ... 5
3.2 Plynulost dopravy ... 6
3.3 Redukce vjezdu do TKB ... 9
4 PROVĚŘENÍ JEDNOTLIVÝCH VARIANT ÚPRAV MÚK PELC – TYROLKA ... 11
4.1 Definice prověřovaných variant ... 11
4.2 Výsledky modelových výpočtů ... 13
4.2.1 Vliv navrhovaných úprav na komunikační síť v širších vztazích ... 13
4.2.2 Vyhodnocení variant na základě mikrosimulace ... 14
5 ZÁVĚR ... 20
6 SEZNAM ZKRATEK ... 22
7 SEZNAM PŘÍLOH ... 22

1 ÚVOD

Úkol byl zpracován na základě pokynu MHMP ze dne 26. 1. 2025. Hlavní náplní úkolu bylo prověření dopadů zřízení VJP pro BUS před východním vjezdem do TKB.

Prověření bylo zpracováno pro referenční horizont roku 2025, který odpovídá současným dopravním vztahům bez vlivu dočasných dopravních omezení.

V rámci zpracování byly hodnoceny následující stavy:

- Scénář A – současný stav,
- Scénáře B1, B2 a B3 – návrhové varianty řešení v oblasti MÚK Pelc-Tyrolka.

Na základě upřesněného zadání byly dále dopracovány scénáře

- B4a – varianta uspořádání VJP na rampě vpravo
- B4b – varianta uspořádání VJP na rampě vlevo.

Výstupem zpracování je odborné vyhodnocení parametrů získaných z dopravní simulace pro jednotlivé posuzované varianty, včetně posouzení vlivu na celodenní intenzity dopravy v širších vztazích stanovených pomocí makroskopického modelu.

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

2 PODKLADY A METODICKÝ POSTUP

2.1 Výchozí podklady

- Intenzity automobilové dopravy na sledované komunikační síti hl. města Prahy v roce 2024 a jejich vývoj v období 1990-2024 (TSK, 2025)
- Soubor programů PTV – Vision (PTV Group)
- Data z dojezdových dob / Waze (OICT, 2026)
- Situace řešení MÚK PT (ROPID, 2026)
- Počty spojů nové linky spojující P6-P8 (ROPID, 2026)

2.2 Celodenní intenzity 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 srovnávací stav rok 2025 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.

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.

2.3 Intenzita špičkového období dne

Pro účely návazných mikrosimulačních posouzení je však třeba pracovat s hodinovými intenzitami, které byly odvozeny z dostupných dat. Pro mikrosimulační posouzení byla zvolena ranní špičková hodina, z důvodu vyšších intenzit dopravy na rampě z ulice V Holešovičkách. V odpolední špičce bývá provoz více ovlivněn redukcí na vjezdu do TKB (viz kapitola 3.3). V mikrosimulaci byly návrhy prověřeny na všechny stupně této redukce, proto lze na základě výsledků analogicky odvodit dopady na provoz i v odpoledním špičkovém období.

Pro účely mikrosimulačního posouzení byl zohledněn předpoklad dodaný společností ROPID o uvažovaném počtu spojů v ranní špičkové hodině, který je v současné době odhadován na 10 spojů / hodina / směr.

2.4 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 vyrovnání.

Modelový výpočet intenzit automobilové dopravy pro výchozí stávající stav rok 2025 byl kalibrován na základě údajů, které vycházely zejména z dostupné databáze sčítání TSK. Tento srovnávací stav nezohledňoval dočasná dopravní omezení.

2.5 Plynulost dopravy

Při hodnocení plynulosti dopravy byl využit tzv. index kvality dopravy (IKD), který je založen na poměru historických dojezdových dob a uživatelem zvoleného časového období. Jeho cílem je objektivně vyjádřit, jak moc se aktuální doprava blíží ideálnímu stavu. Data dojezdových dob, ze kterých je vypočítáván IKD jsou vztažena k tzv. sledované síti. Tato síť zahrnuje dopravně významné komunikace, na kterých se odehrává převážná část celopražského dopravního výkonu (cca 80 %). Vyšší hodnota IKD znamená horší dopravní situaci / větší zdržení/ snížení propustnosti komunikací. IKD nabývá hodnot 1–5 a zaokrouhluje se na jedno desetinné místo.

2.6 Využití mikrosimulace

Pro stanovení vlivu navrhovaných opatření na kapacity úseků makroskopického modelu a z toho vyplývající změny celodenních intenzit byla využita mikrosimulační analýza v softwaru PTV Vissim pro území Pelc Tyrolky. PTV Vissim je nástroj pro detailní mikroskopickou simulaci dopravy, který modeluje individuální chování vozidel na základě car-following a lane-changing modelů a umožňuje tak realisticky zachytit interakce v dopravním proudu, tvorbu kolon a kapacitní omezení v uzlech i úsecích. Simulace byla využita iterativně – výstupy (intenzity, zdržení, délky kolon) sloužily jako podklad pro úpravy vstupních parametrů makroskopického modelu. Současně byly prostřednictvím simulace porovnány navrhované varianty z hlediska dopadů na plynulost individuální automobilové dopravy.

3 ANALÝZA SOUČASNÉHO DOPRAVNÍHO STAVU

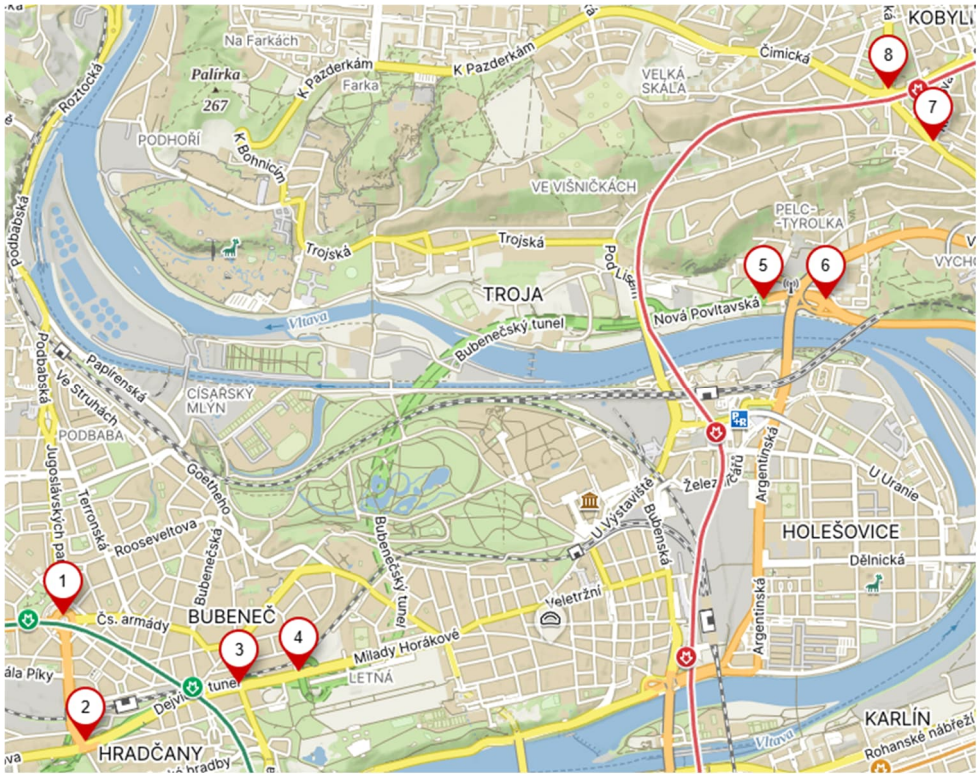
3.1 Intenzity automobilové dopravy

3.1.1 Kartogram intenzit

Intenzity automobilové dopravy v podobě kartogramu intenzit pro současný stav jsou znázorněny v příloze 1. Na kartogramu 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 kartogramu nejsou zahrnuty počty jízd autobusů PID, které jsou uvedeny v samostatné příloze (stav před zavedením prověřované linky). Data vycházejí z databáze sčítání dopravy za rok 2024.

3.1.2 Grafikony křižovatek

Pro současný stav byly vyčísleny grafikony křižovatek 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), respektive pro všechna vozidla. Grafikony nezahrnují jízdy autobusů PID a jsou uvedeny v přílohách 2.1–2.8. Data vycházejí z posledních dostupných sčítání dopravy.



Obrázek 1 Polohy vykreslených křižovatek, mapový podklad mapy.com

3.2 Plynulost dopravy

Na základě dat dojezdových dob z aplikace Waze byla provedena analýza dopravní situace na vybraných městských tazích Povltavská, V Holešovičkách a Nová Povltavská. Analýza je zaměřena na popis obvyklého průběhu dopravy během pracovního dne.

Pro účely vyhodnocení byl zvolen měsíc září 2025, který reprezentuje standardní dopravní zatížení bez výrazných vlivů letních prázdnin. Data byla filtrována na konkrétní směry jednotlivých tras, aby bylo možné porovnat rozdíly v dopravním chování na jednotlivých úsecích. Zároveň jsou data rozdělena na ranní a odpolední špičkové hodiny a zároveň na období mezi špičkami (tzv. sedlo) a noční období.

Úsek		Ulice	Směr		Ranní špička	Odpolední špička	Sedlo	Noční období
IDIS I	IDIS II		od	do	7-10	15-18	11-14	22-6
7019	8027	V Holešovičkách	Pelc-Tyrolka	Vychovatelna	2,1	4,9	2,9	1,6
8027	7019	V Holešovičkách	Vychovatelna	Pelc-Tyrolka	5,0	5,0	4,9	1,3
7019	8055	Povltavská	Pelc-Tyrolka	Čuprova	3,8	3,9	3,4	1,6
8055	7019	Povltavská	Čuprova	Pelc-Tyrolka	5,0	5,0	4,8	1,4
7920	7019	Nová Povltavská	Trojský most	Pelc-Tyrolka	4,3	5,0	4,2	1,5
7019	7920	Nová Povltavská	Pelc-Tyrolka	Trojský most	5,0	5,0	4,9	2,2

Tabulka 1 Hodnota IKD za měsíc září 2025 v rámci průměrného pracovního dne (úterý až čtvrtek)

Z uvedených dat je patrné, že na řešených komunikacích způsobuje odpolední špička větší dopravní komplikace než špička ranní. Nejhorší stav dopravy, a to jak během špičkových hodin, tak v období mezi špičkami je ve směru do TKB (v tabulce šedivě podbarvené řádky), kdy jsou hodnoty dojezdových dob až o 450 % vyšší než ideální dojezdová doba na daném úseku a směru komunikace.



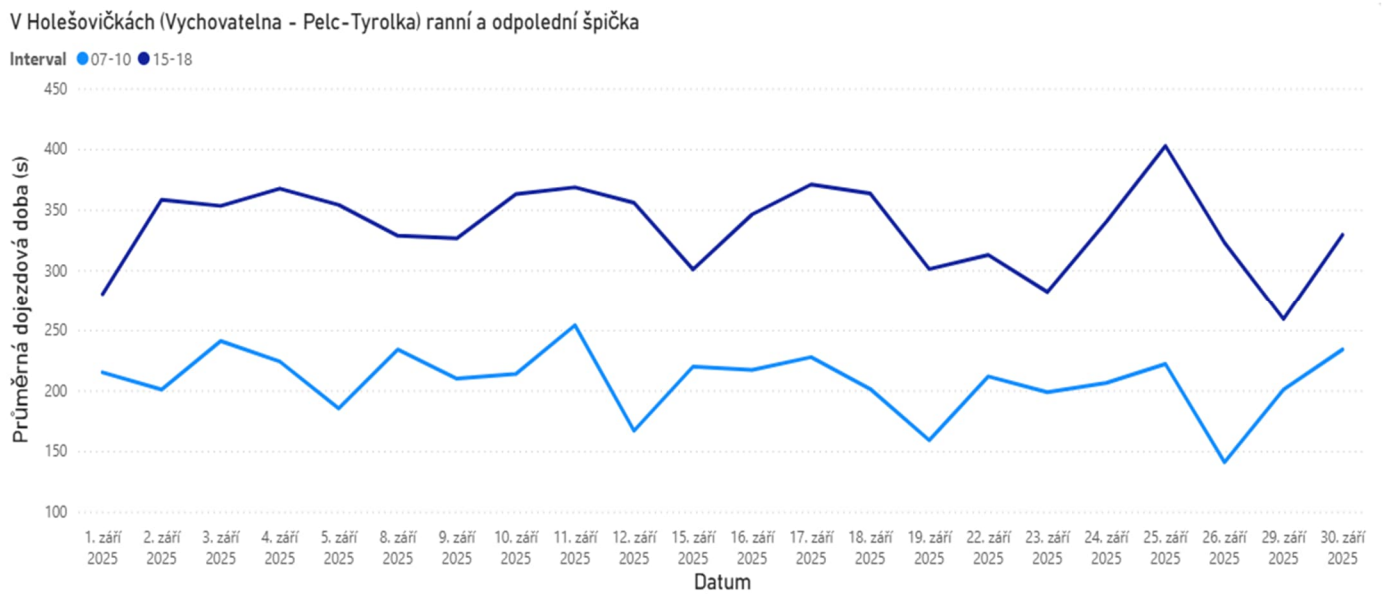
Obrázek 2 Podrobnost vyhodnocovaných úseků z dat Waze

Porovnání ranní a odpolední špičky ve směru do TKB

V této kapitole jsou porovnávána data dojezdových dob v ranní a odpolední dopravní špičce za měsíc září roku 2025 na třech úsecích V Holešovičkách, Povltavská a Nová Povltavská ve směru do TKB.

V Holešovičkách (Pelc-Tyrolka – Vychovatelna)

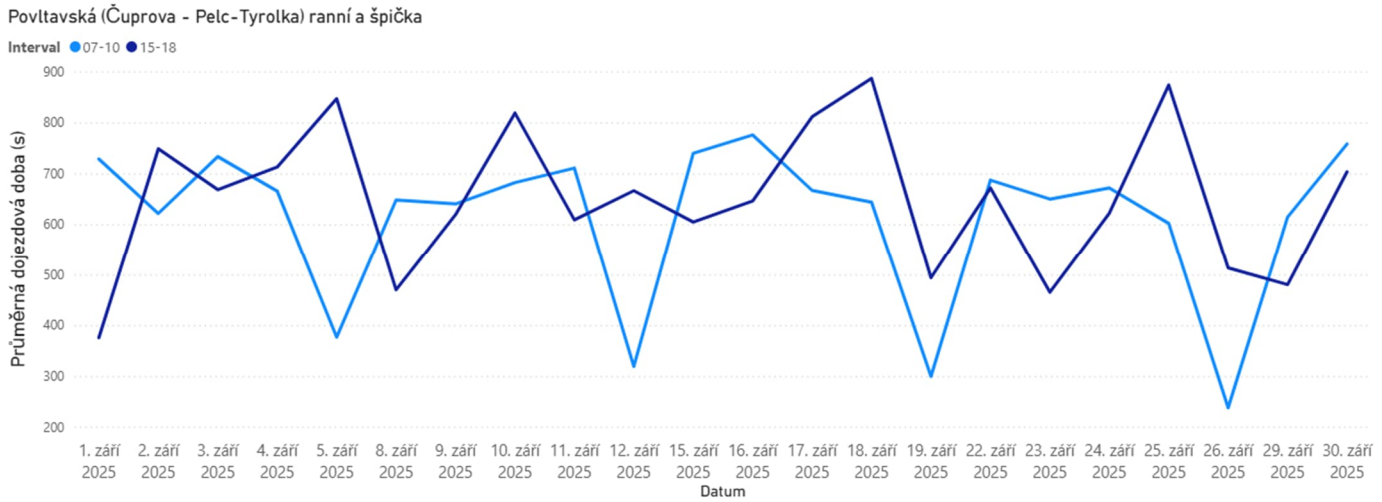
Graf ukazuje průměrnou dojezdovou dobu (v sekundách) ranní a odpolední špičky na trase Vychovatelna – Pelc-Tyrolka v Holešovičkách.



Obrázek 3 Průměrné dojezdové doby: V Holešovičkách (úsek Vychovatelna – Pelc-Tyrolka), září 2025

Z grafu je patrné, že odpolední špička je výrazně horší. Průměrné časy se pohybují většinou od 300–400 (s). Ranní špička se jeví jako stabilnější a rychlejší, většinou 170–250 s, nejhorší hodnoty dosahují v rozmezí 4 - 4,5 minuty. Celková data za měsíc září ukazují, že nedochází k žádné dlouhodobé změně (žádné výrazné zlepšení ani zhoršení během měsíce). Naopak dochází ke kolísání dojezdové doby ze dne na den, což je typické pro městskou dopravu.

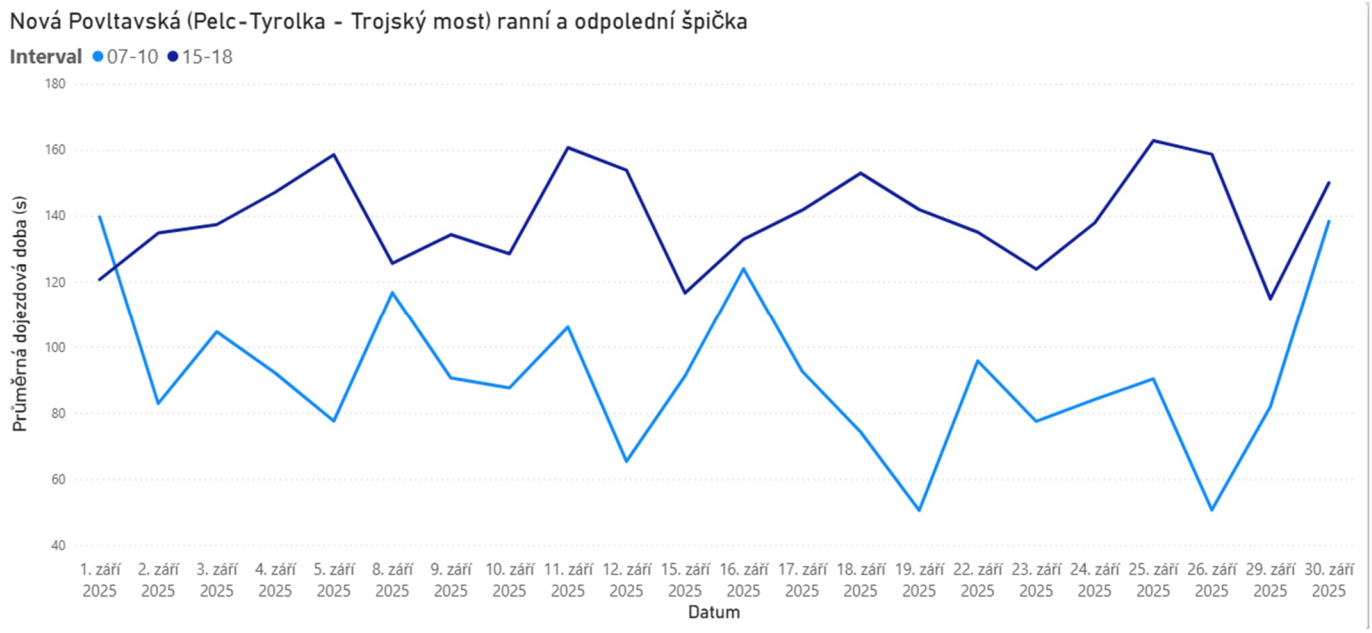
Povltavská (Čuprova – Pelc-Tyrolka)



Obrázek 4 Průměrné dojezdové doby: Povltavská (úsek Čuprova – Pelc-Tyrolka), září 2025

Odpolední špička je horší než ranní. Průměrné hodnoty většinou 600–800 (s). Ranní je překvapivě variabilní. Většinou 400–750 s (6,7–12,5 minuty). Nejlepší dny kolem 300–400 (s) např. 12. září, 19. září, 26. září. Nejhorší dny: přes 800 (s). Ranní situace v dopravě je během měsíce několikrát horší než v odpolední špičce.

Nová Povltavská (Pelc-Tyrolka – Trojský most).



Obrázek 5 Průměrné dojezdové doby: Nová Povltavská (úsek Pelc-Tyrolka – Trojský most), září 2025

Odpolední špička dosahuje většinou dojezdové doby v rozmezí 120–155 (s) s drobnými výkyvy. Ranní špička je v tomto směru ještě lepší a dosahuje převážně hodnot v rozsahu 70–100 (s), minima dosahují dokonce pod 60 (s).

Shrnutí ranní a odpolední špičky

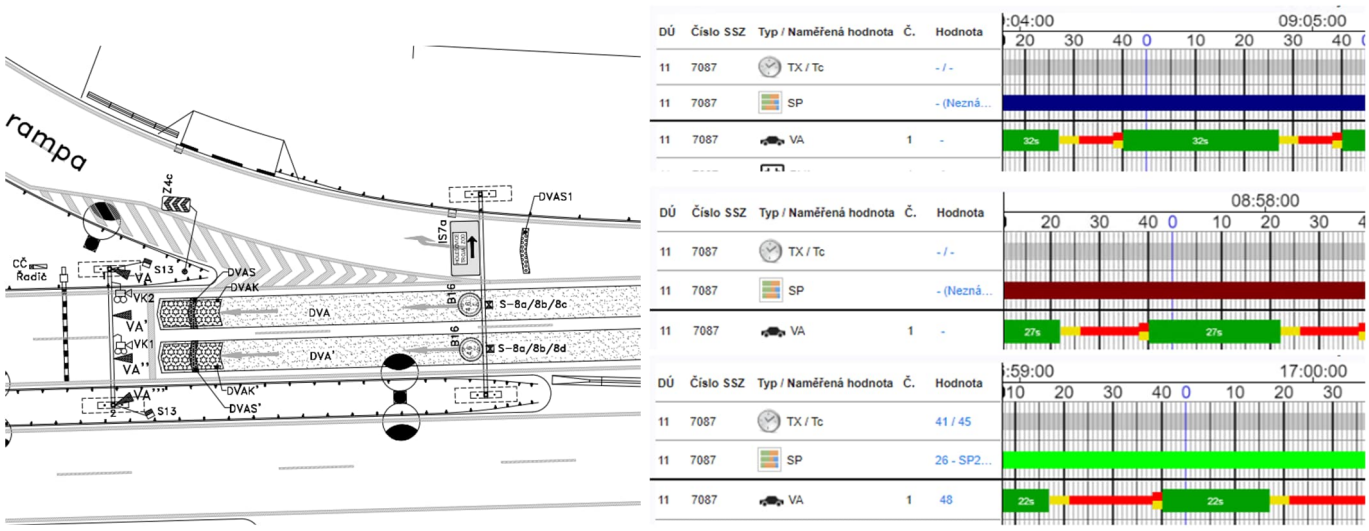
Ulice Povltavská ve směru Čuprova – Pelc-Tyrolka se vykazuje jako nejhorší z uvedených třech úseků. Jakmile se projede Pelc-Tyrolka směrem k Trojskému mostu, dojezdové doby se zlepšují. Vstup do tunelu (z Pelc-Tyrolky) se v těchto datech neprojevuje jako hlavní příčina zvýšení dojezdových dob.

Data prezentována v grafech výše pocházejí z měsíce září 2025, jedná se o jeden z dopravně náročnějších měsíců v roce. Situace v jiných měsících se proto, může výrazně lišit. Proto je dobré brát tyto hodnoty jako reprezentativní vzorek části roku, nikoliv jako univerzální celoroční průměr.

Podobnou analýzu (ranní vs. odpolední špička, průměrné dojezdové doby, trendy a srovnání) lze na vyžádání zpracovat pro libovolný počet dalších úseků z monitorovaných tahů.

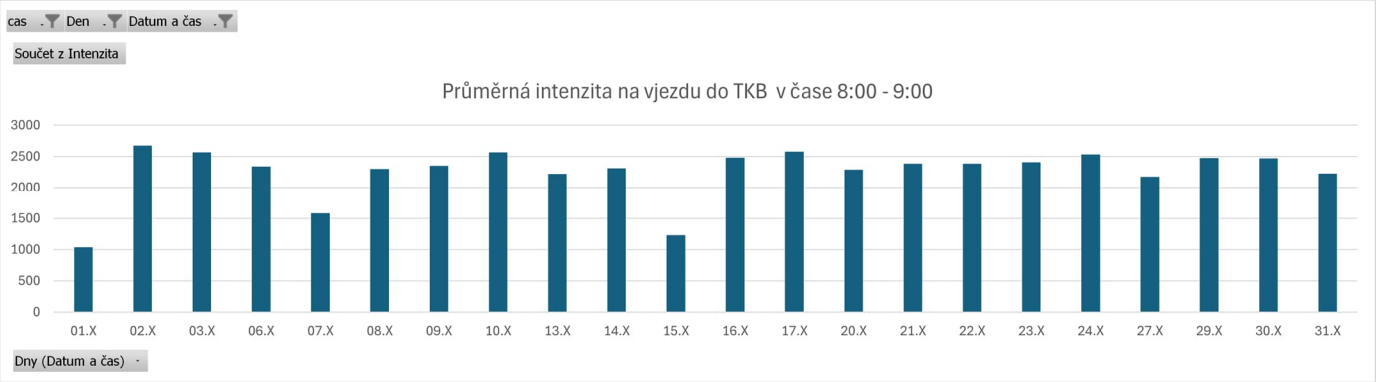
3.3 Redukce vjezdu do TKB

Kapacita řešené oblasti je výrazně ovlivněna redukcí na vjezdu do TKB. Konkrétně se jedná o omezení vstupních intenzit dopravy prostřednictvím SSZ 7.087(signální skupina VA, viz obrázek 6) na Povltavské ulici – vjezd do tunelu s cílem předcházet tvorbě kolon v tunelovém komplexu.

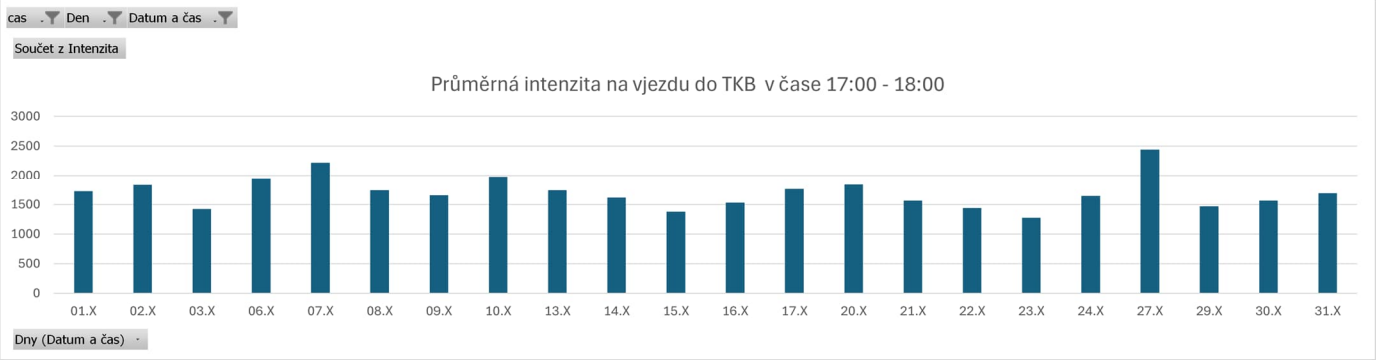


Obrázek 6 Situace křižovatky Povltavská – vjezd do tunelu Bubeneč a průběh programů (redukce) P27, P28 a P29

V simulacích byly zohledněny tři úrovně redukce P26, P27 a P28, odpovídající přibližně 70 %, 60 % a 50 % kapacity volného proudu. Na grafu níže jsou znázorněny průměrné intenzity na vjezdu z Nové Povltavské za říjen bez víkendů a státního svátku mezi 8. a 9. a 17. a 18. hodinou. Průměrná hodnota je v ranním období 2 250 vozidel, což v simulaci odpovídá 2. stupni redukce vjezdu.



Obrázek 7 Hodinové intenzity na vjezdu do TKB z Nové Povltavské mezi 8. a 9. hodinou ranní

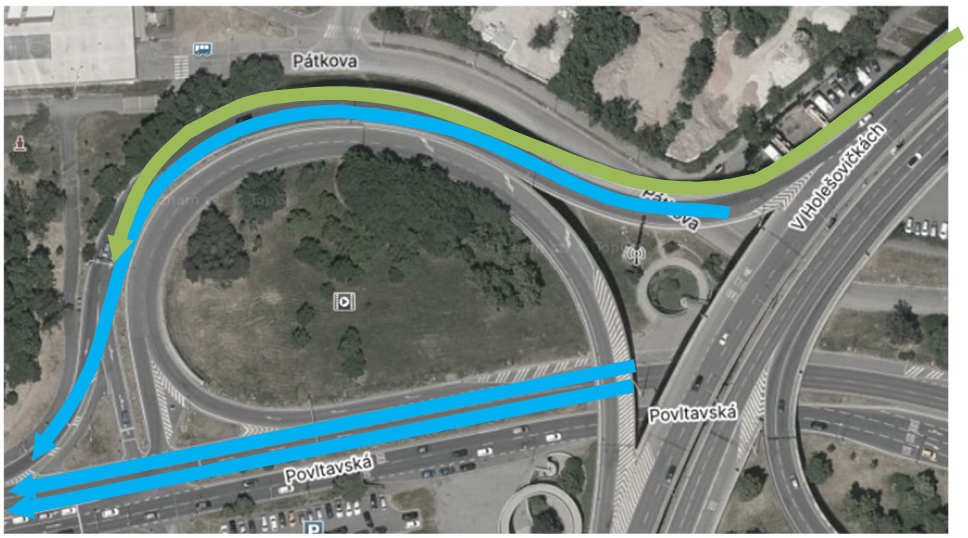


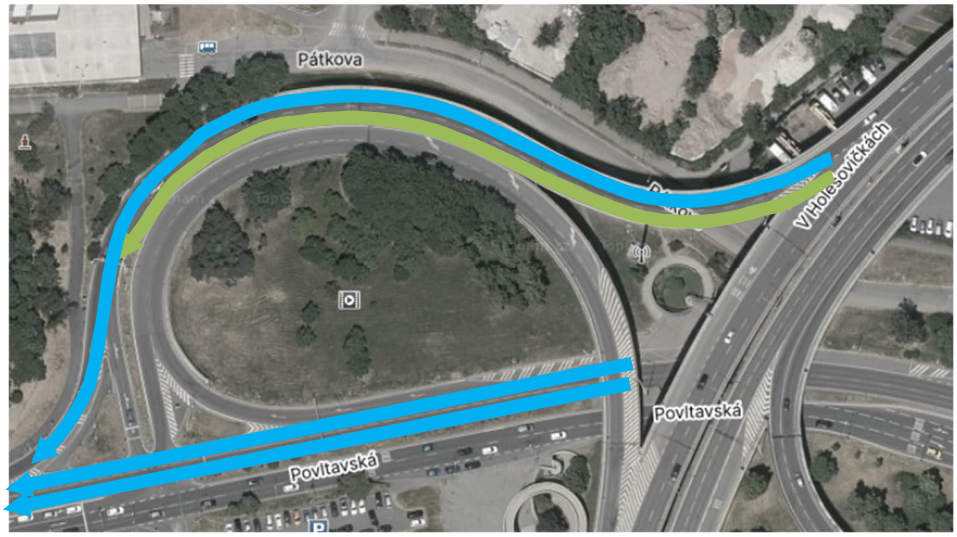
Obrázek 8 Hodinové intenzity na vjezdu do TKB z Nové Povltavské mezi 17. a 18. hodinou

4 PROVĚŘENÍ JEDNOTLIVÝCH VARIANT ÚPRAV MÚK PELC – TYROLKA

4.1 Definice prověřovaných variant

Scénář	Slovní a schematický popis
A	Srovnávací stav (bez VJP, bez dočasných dopravních omezení)
B1	VJP na Nové Povltavské, vše ostatní beze změn 
B2	VJP na Nové Povltavské – shodně jako B1 Od Povltavské pouze 1 řadící pruh, od ul. V Holešovičkách 2 jízdní pruhy 

Scénář	Slovní a schematický popis
B3	Návrh ROPID – VJP kontinuální od zastávky Kuchyňka v ul. V Holešovičkách v pravém JP až do Nové Povltavské cca 150 m před současnou stopčarou na vjezdu do TKB. Od staré Povltavské pouze 1 řadící pruh, v ul. V Holešovičkách před mostem Barikádníků levý JP přímo, střední přímo+vpravo a pravý VJP 
B4a	Doplněný návrh ROPID – VJP na Nové Povltavské dle varianty B1, VJP v ul. V Holešovičkách a na rampě vpravo 

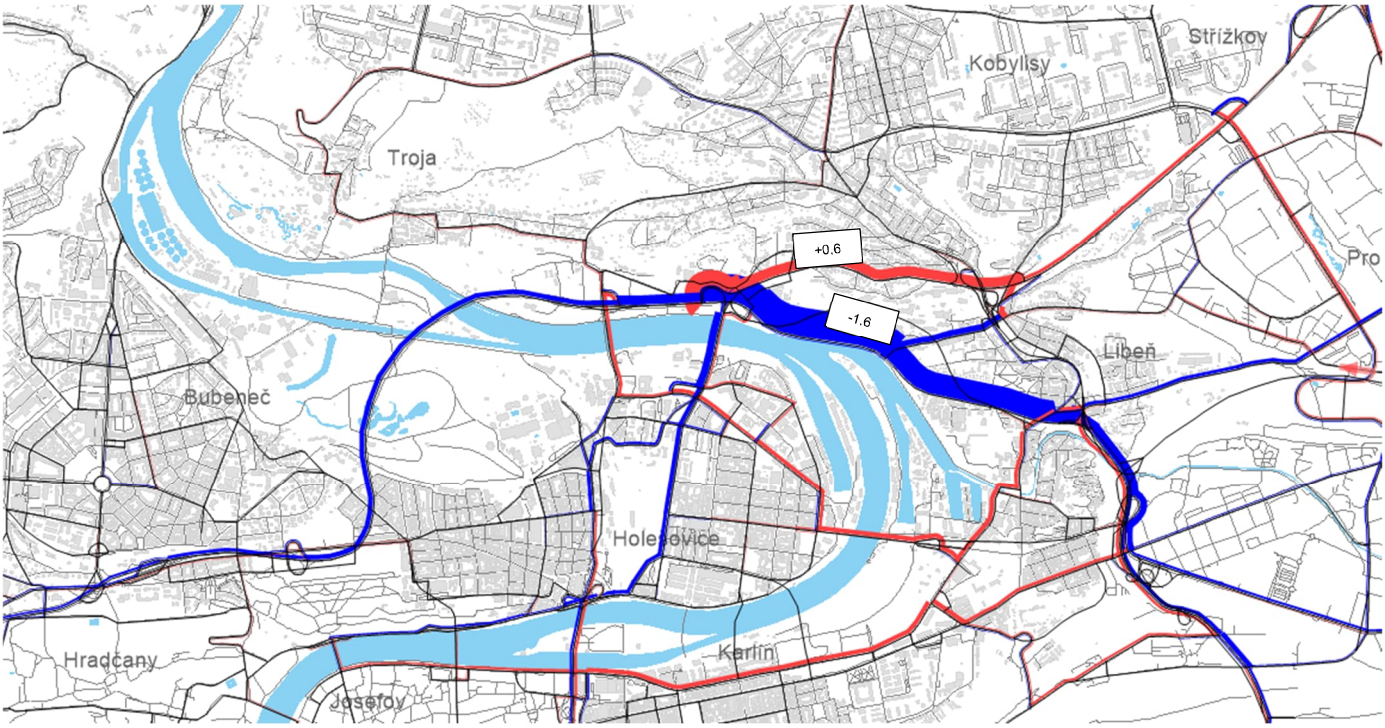
Scénář	Slovní a schematický popis
B4b	Doplněný ávrh ROPID – VJP na Nové Povltavské dle varianty B1, VJP na rampě z ul. V Holešovičkách vlevo 

Všechny varianty dále shodně zahrnují úpravu spočívající ve zúžení vjezdu do křižovatky Nad Šutkou × Trojská z ulice Nad Šutkou na jeden jízdní pruh.

4.2 Výsledky modelových výpočtů

4.2.1 Vliv navrhovaných úprav na komunikační síť v širších vztazích

V celodenních intenzitách dopravy se dle makroskopického modelu změny v souvislosti s navrhovanými variantami propisují pouze u variant B2 a B3, kde shodně dochází k poklesu efektivní kapacity na Povltavské ulici ve směru do TKB. Pravděpodobné přelivy dopravních zátěží ilustruje následující obrázek. Z celodenních intenzit se jedná o cca 10 % jízd, které budou realizovány jinou trasou. Přeliv intenzit není vyšší, protože se nenabízejí alternativní trasy s dostatečnou volnou kapacitou.



Obrázek 9 Dopad realizace variant B2 a B3 v celodenních hodnotách (červeně nárůsty, modře poklesy),uvedené hodnoty jsou v tisících

Významnější dopady lze očekávat v zásadě jen na trase Balabenka – Pelc – Tyrolka (TKB), kde část řidičů bude volit trasu po Rohanském nábřeží, nebo přes Prahu 7. Z kartogramu je také patrné, že z 8 zadavatelem určených křižovatek (viz obr. 1) se negativní dopady navrhovaných změn projeví pouze na křižovatkách v okolí MÚK Pelc-Tyrolka (č. 5 a 6), na ostatních jsou očekávané změny zanedbatelné.

Rozdílový kartogram intenzit ilustrující dopad variant B2 a B3 je uveden v příloze 1.2.

4.2.2 Vyhodnocení variant na základě mikrosimulace

Z výsledků simulace vyplývá, že kapacitu řešeného úseku ve špičkové hodině limituje především regulovaný vjezd do TKB. Systém se v principu chová jako zásobník před SSZ, kde dochází k rozdělení kapacity mezi příjezdy z Holešoviček a z Povltavské – zvýhodnění jednoho směru se nutně projeví zhoršením druhého.

Na trase V Holešovičkách – přes most Barikádníků do centra nebyly mezi jednotlivými variantami řízení zjištěny zásadní rozdíly a nedochází zde ke zhoršení provozních parametrů.

V relaci Holešovičky – TKB je při stavu bez regulace (viz kap. 3.2) a nízké redukci varianta B1 mírně horší z hlediska průměrného zdržení na vozidlo oproti současnému stavu. Období bez regulace však není z hlediska kapacitního posouzení rozhodující, přičemž zde nedochází ke kapacitnímu nedostatku. Při vyšších stupních regulace (redukce 2–3) je stav B1 prakticky srovnatelný s dnešním stavem. Varianty B2 a B3 vycházejí pro Holešovičky při redukci 2–3 mírně příznivěji, bez regulace jsou se současným stavem srovnatelné, co se týče kapacit.

Na příjezdu z Povltavské je varianta B1 stabilní ve všech stupních redukce a nevykazuje zhoršení plynulosti dopravy oproti současnému stavu. Naproti tomu u variant B2 a B3 dochází již bez uplatnění redukcí ke vzniku kolony přibližně o 60 m delší oproti současnému stavu.

Při redukci na stupních 2–3 dochází k vyhřeznutí kolony od vjezdu do TKB až do prostoru křižovatky Povltavská × východní rampa mostu Barikádníků a k omezení vjezdu na úkor rampy z ulice V Holešovičkách. Délka kolony narůstá až k hodnotám okolo 500 m a efektivní kapacita klesá přibližně o 15 %.

Z pohledu provozu autobusové dopravy vychází nejpříznivěji varianta B3, která vykazuje zásadně nižší zdržení vozidel BUS oproti ostatním variantám.

Celkově lze konstatovat, že rozhodujícím faktorem je rozdělení omezené kapacity vjezdu do TKB mezi příjezdy z Holešoviček a z Povltavské. Varianty B2 a B3 sice mohou v určitých stavech mírně zlepšit podmínky na vjezdu z ulice V Holešovičkách, avšak za cenu významného zhoršení situace na Povltavské při vyšších stupních regulace. Varianta B1 je z hlediska stability provozu nejvyrovnanější, zatímco varianta B3 je nejvýhodnější pro preferenci autobusové dopravy.

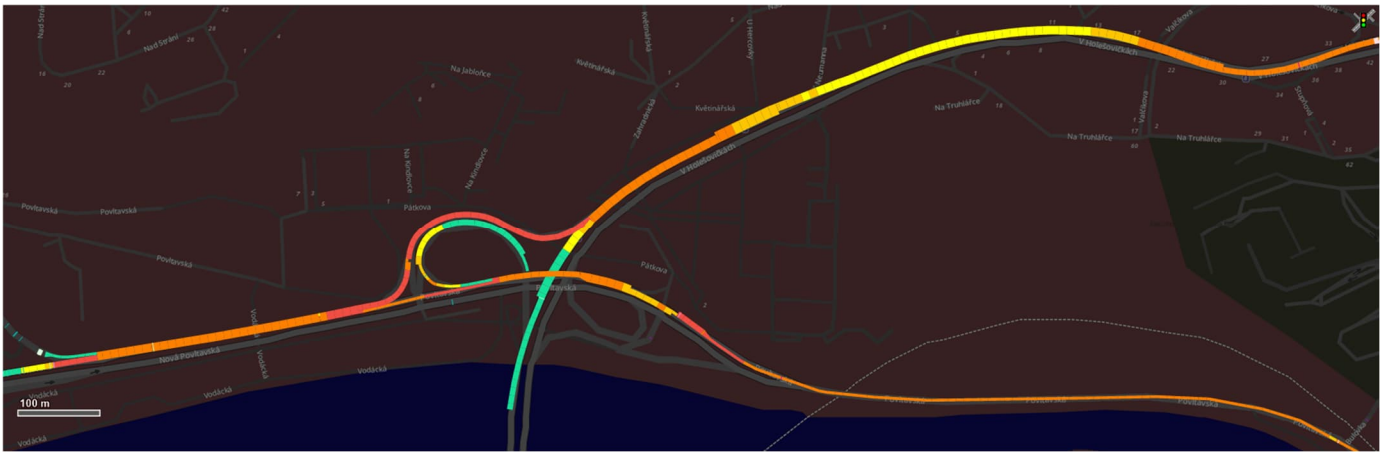
Na obrázcích níže jsou uvedeny schémata průměrných rychlostí v jednotlivých variantách. Grafické vyhodnocení je provedeno pro ranní špičkovou hodinu a pro střední stupeň redukce na vjezdu do TKB, který odpovídá běžnému stavu v tomto období, tmavě červená barva značí nejnižší rychlost, zelená pak jízdu bez omezení.



Obrázek 10 Průměrné jízdní rychlosti ranní špičková hodina – současný stav



Obrázek 11 Průměrné jízdní rychlosti ranní špičková hodina – stav B1



Obrázek 12 Průměrné jízdní rychlosti ranní špičková hodina – stav B2



Obrázek 13 Průměrné jízdní rychlosti ranní špičková hodina – stav B3

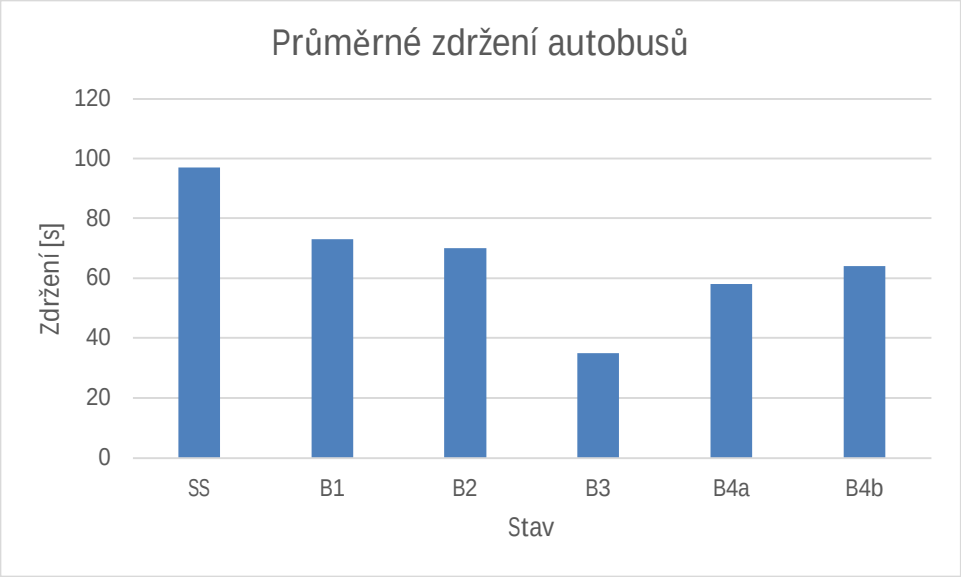


Obrázek 14 Průměrné jízdní rychlosti ranní špičková hodina – stav B4a (VJP vpravo)



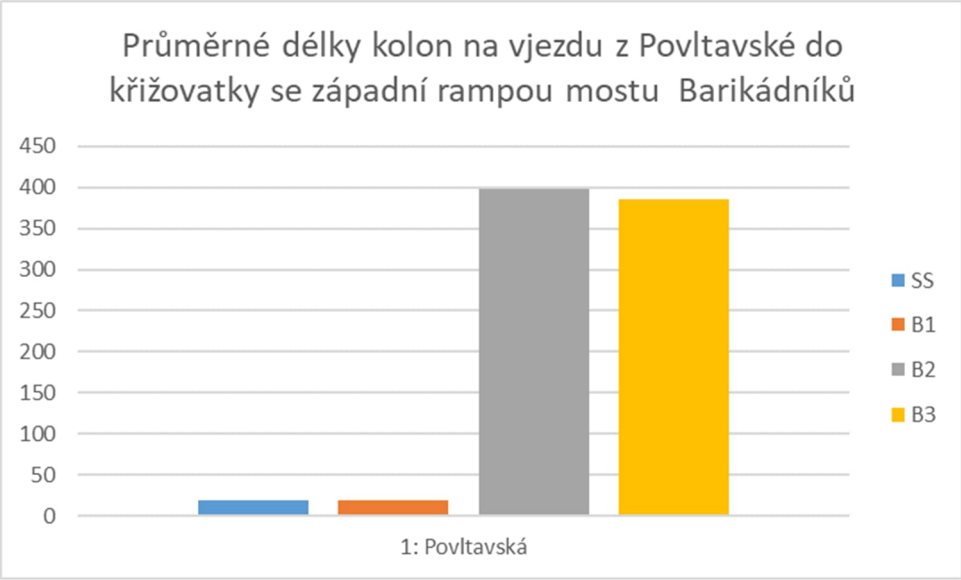
Obrázek 15 Průměrné jízdní rychlosti ranní špičková hodina – stav B4b (VJP vlevo)

Dále bylo za shodných podmínek vyhodnoceno průměrného zdržení autobusu v úseku Holešovičky od Zenklovy – Nová Povltavská / vjezd to tunelu.



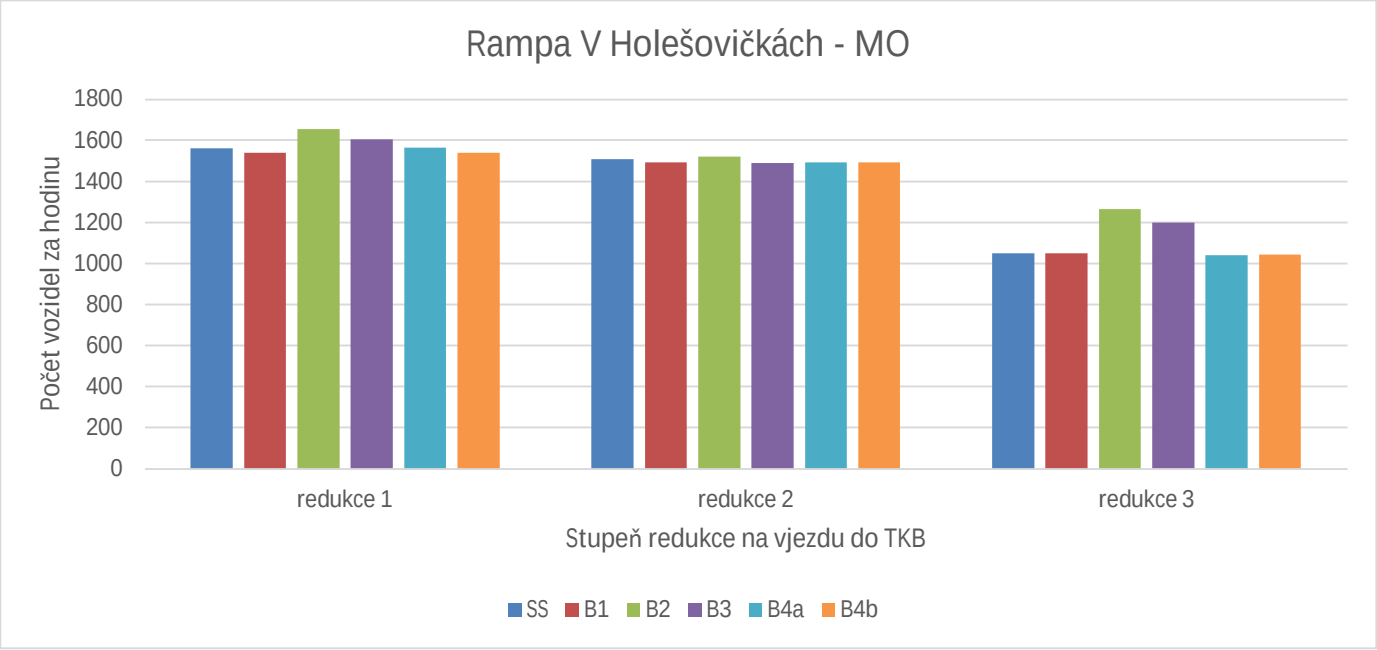
Obrázek 16 Průměrné zdržení autobusů na trase V Holešovičkách – Nová Povltavská

Průměrné délky kolon v běžném ranním období jsou pro vjezd z Povltavské uvedeny na následujícím obrázku, následně posuzované varianty B4a a B4b dosahují výsledků srovnatelných s variantou B1. V ulici V Holešovičkách nedochází dle výchozí definice kolony v programu PTV Vissim (od poklesu rychlosti pod 5 km/h do jejího opětovného zvýšení nad 10 km/h a maximální rozestupy mezi vozidly 20 m) k nárůstu kolony. Lze však očekávat dílčí snížení jízdních rychlostí (viz obr. 12-14). Již ve stávajícím stavu je počet vozidel přijíždějících ulicí V Holešovičkách k rampě na Novou Povltavskou omezen vzdutím v místě připojení Zenklovy ulice. Vzhledem k tomu, že v žádné z návrhových variant nedochází ke kapacitnímu poklesu této rampy, nelze očekávat významné zhoršení dopravní situace v tahu Liberecká – V Holešovičkách.

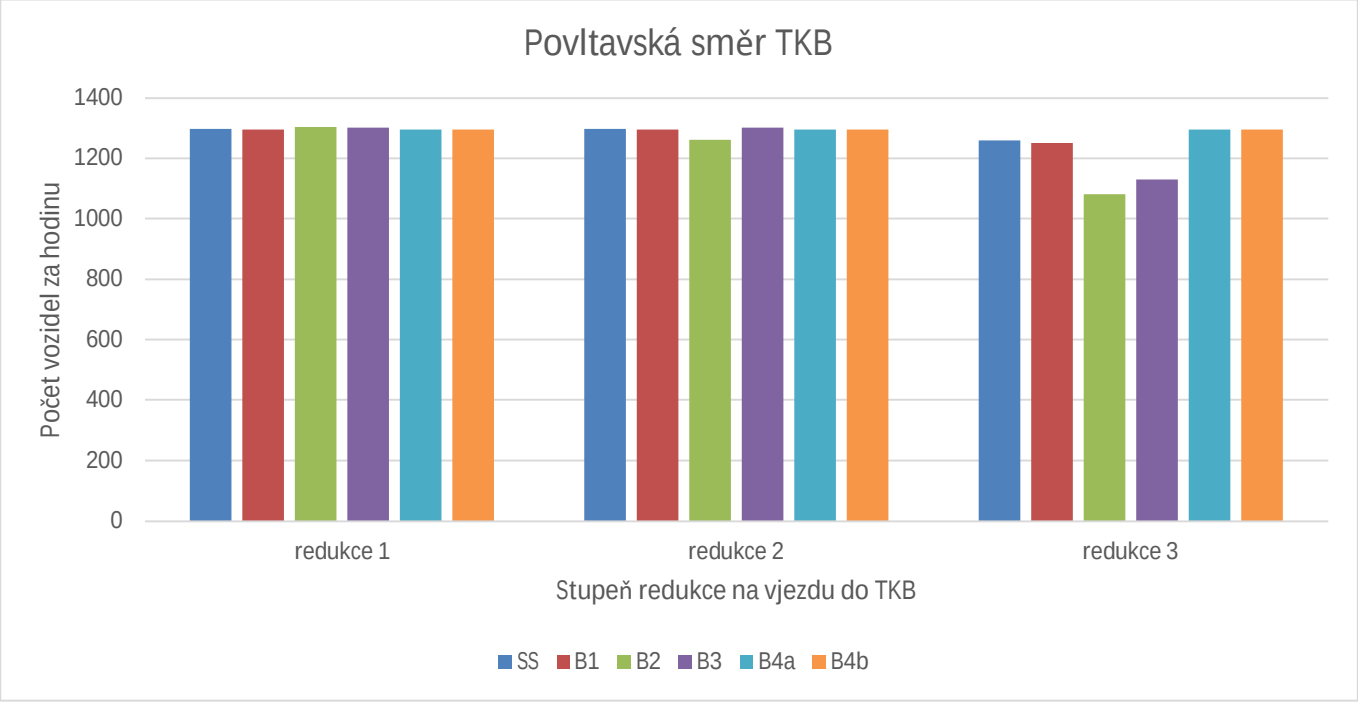


Obrázek 17 Průměrné délky kolon na vjezdu z Povltavské v ranní špičce

Níže jsou uvedeny počty vozidel, která projedou klíčovými profily za hodinu času během ranní špičkové hodiny v závislosti na míře regulace vjezdu do TKB.



Obrázek 18 Efektivní kapacity v závislosti na míře redukce na vjezdu do TKB – rampa V Holešovičkách



Obrázek 19 Efektivní kapacity v závislosti na míře redukce na vjezdu do TKB – Povltavská

5 ZÁVĚR

Účelem studie bylo prověření dopadů zřízení vyhrazeného jízdního pruhu (VJP) pro BUS před východním vjezdem do TKB. Modelové výpočty stávající i výhledové dopravy byly zpracovány v prostředí PTV na základě aktuálních dopravních průzkumů a předpokladů rozvoje komunikační sítě.

Simulace potvrdily, že kapacitu řešeného území ve špičkové hodině limituje vjezd do TKB, na kterém probíhá regulace pomocí SSZ s cílem zamezení tvorby kolon v tunelovém komplexu. Způsob řešení MÚK Pelc Tyrolka tak primárně ovlivňuje rozdělení omezené kapacity mezi příjezdy z ul. V Holešovičkách a z Povltavské.

V první fázi byly prověřovány odlišnosti variant B1-B3. Na příjezdu z Holešoviček nebyly mezi nimi zjištěny zásadní rozdíly. Klíčovým rozdílem je chování na Povltavské, kde varianty B2 a B3 při vyšších stupních regulace způsobují výrazný nárůst kolon (až k cca 500 m) a snížení efektivní kapacity přibližně o 15 %. Varianta B1 vykazuje stabilní a vyrovnané výsledky bez významného zhoršení.

Z pohledu autobusové dopravy vychází nejpříznivěji varianta B3, která přináší nejnižší zdržení BUS. Celkově je z provozního hlediska jako nejvyváženější hodnocena varianta B1, zatímco varianta B3 představuje řešení s nejvyšší preferencí BUS za cenu vyššího zatížení navazující sítě.

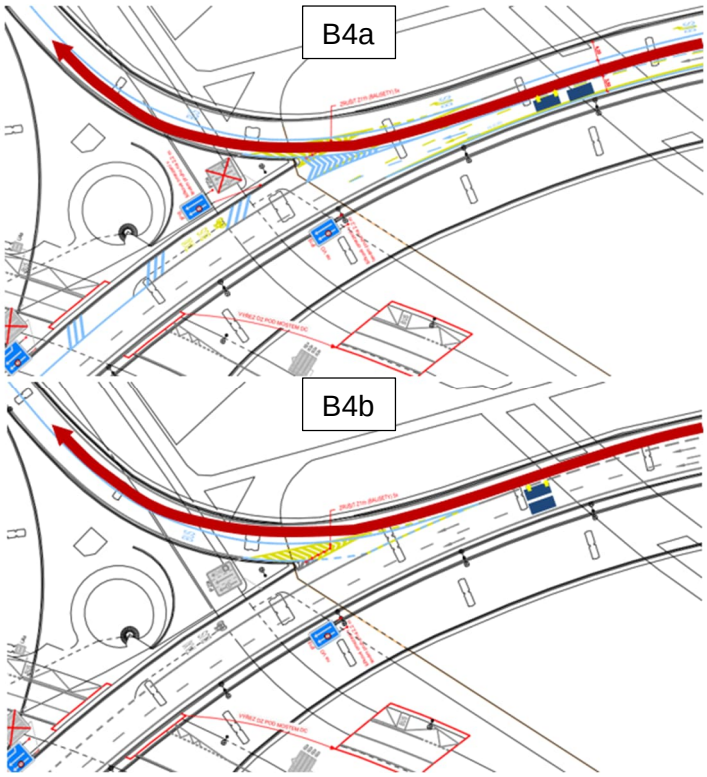
V běžném ranním špičkovém období dle výsledků mikrosimulačního posouzení očekáváme u varianty B1 mírný nárůst zdržení z ulice V Holešovičkách, ale bez výrazného kapacitního nedostatku, vjezd z Povltavské v této variantě ovlivněn nebude. U variant B2 a B3 očekáváme mírně vyšší kapacitu pro vjezd z ulice V Holešovičkách na úkor vjezdu z Povltavské. Při velké regulaci a období zvýšeného provozu pak varianty B2 a B3 fungují jako ochrana plynulosti dopravy v ulici V Holešovičkách, ale mají pak výrazné negativní dopady na vjezd z Povltavské.

Z hlediska celodenních intenzit lze předpokládat pouze mírné změny ve stavech B2-B3 shodně pokles o cca 10 % z celodenních intenzit na Povltavské ulici. Modelový výpočet prokázal, že navrhovaná opatření nebudou mít významné dopady na vzdálenější křižovatky.

Potenciální riziko představuje částečný přesun dopravních intenzit na Rohanské nábřeží, a to především v obdobích zvýšené dopravní zátěže a v odpolední špičce (viz ilustrativní rozdílový kartogram na obr. 9).

Následně byly na základě předchozích výsledků předloženy k posouzení doplněné varianty B4a a B4b. Z hlediska propustnosti rampy V Holešovičkách → Nová Povltavská obě varianty vycházejí obdobně jako současný stav. Varianta B4a však dle simulace vykazuje na rozdíl od varianty B4b (která přináší podobné výsledky jako původní varianta B1) v této relaci v běžném ranním období nárůst průměrného zdržení na vozidlo. Důvodem je zejména nižší možnost objíždění případné kolony vznikající na rampě na Novou Povltavskou. Vozidla, která se nestihnou včas přeřadit, tak mohou ve větší míře blokovat směr přímo do centra (viz obrázek 20)., což zvyšuje riziko nestability dopravního proudu. Při vyšších stupních redukce na vjezdu do TKB tento jev dále způsobuje nárůst zdržení v relaci V Holešovičkách → most Barikádníků.

Z hlediska provozu MHD je varianta B4a příznivější – delší vyhrazený jízdní pruh snižuje zdržení autobusů a zároveň umožňuje, aby se při výjezdu ze zastávky Kuchyňka nemusely zařazovat do zatíženého jízdního pruhu, čímž klesá počet konfliktních situací s ostatní dopravou.



Obrázek 20 Blokování přímého směru při pozdním řazení na rampu, červená linie znázorňuje kolonu vozidel.

U obou variant je potenciálním rizikem vyhřeznutí kolony na vjezdu z rampy vlevo/přímo na SSZ 8.733 a následná blokace vytíženého směru vpravo, simulace však tento jev při zohlednění současných nízkých intenzit (cca 550 vozidel / 24 h) neprokázala.

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
PT	Pelc – Tyrolka
RPDI	roční průměrná denní intenzita
SSZ	světelné signalizační zařízení
TKB	Tunelový komplex blanka
TV	těžká vozidla = TNA+NAV+BUS
	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*
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

poznámka: jízdní souprava se považuje za jedno vozidlo

7 SEZNAM PŘÍLOH

Kartogramy intenzit automobilové dopravy:

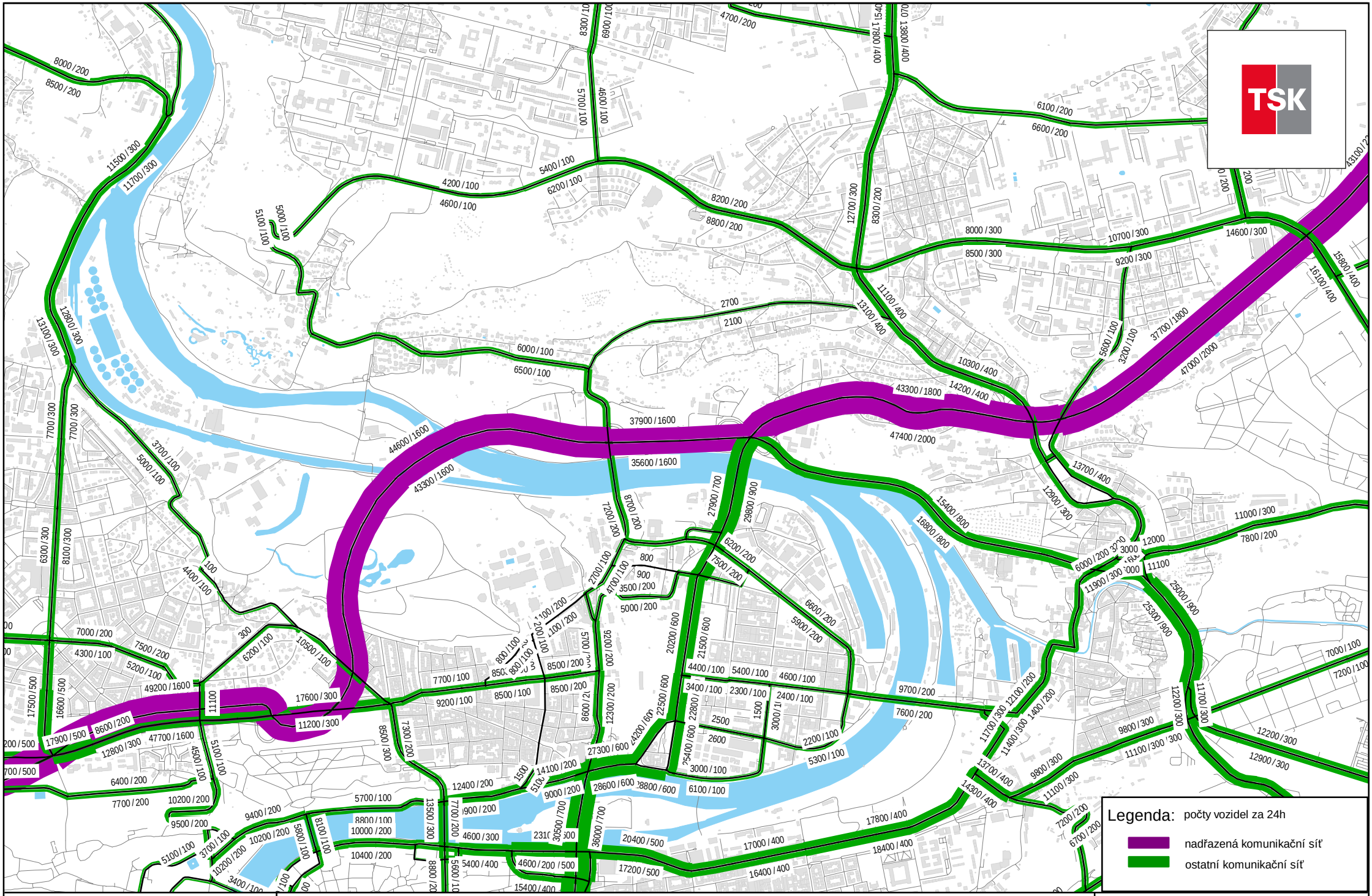
Příloha 1.1 Intenzity automobilové dopravy, rok 2024, stav A, data z databáze sčítání
Příloha 1.2 Rozdílový kartogram intenzit automobilové dopravy – vliv variant B2 a B3

Grafikony křižovatek (datum provedení průzkumu):

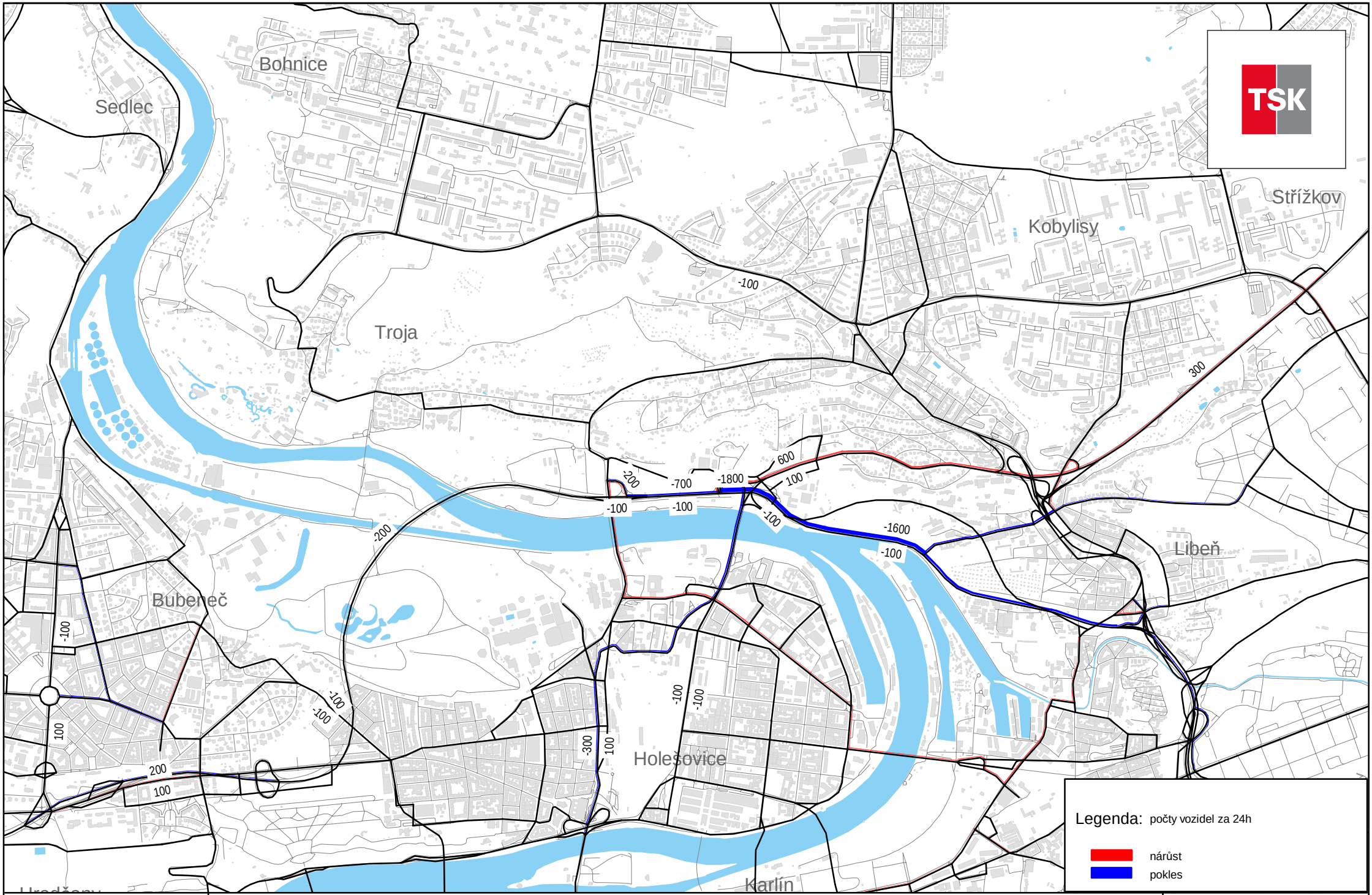
Příloha 2.1 Vítězné náměstí, 25. 5. 2017
Příloha 2.2 Prašný most, 7. 10. 2025
Příloha 2.3 M. Horákové – rampa Dejvický tunel, 12. 6. 2025
Příloha 2.4 Špejchar, 19. 9. 2019
Příloha 2.5 Nová Povltavská – rampa V Holešovičkách, podzim 2024
Příloha 2.6 Povltavská × rampy Mostu barikádníků (východ), 16. 10. 2018
Příloha 2.7 Zenklova – Nad Šutkou, 11. 9. 2024
Příloha 2.8 Kobyliské náměstí, 15. 5. 2025

Kartogramy počtu spojů linek PID:

Příloha 3 Počet spojů linek PID (BUS) – stav listopad 2024



BKn 2024 0-24(V20)-doplněná PID-opr4.ver	Intenzity automobilové dopravy, rok 2024, stav A, data z databáze sčítání	Příloha 1.1 26-2135-003d
1:25128	0-24 hodin průměrného pracovního dne - všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t	03 / 2026



23ADL_(V25)_62r_SS-2-omezeni p	Rozdílový kartogram intenzit automobilové dopravy – vliv variant B2 a B3	Příloha 1.2 26-2135-003d
1:25128	0-24 h prům. prac. den, všechna vozidla (mimo BUS PID)	03 / 2026

6055 Vítězné náměstí včetně bypasů

Zátěžové diagramy intenzit

Křižovatka 1 – Vítězné náměstí (Jugoslávských partyzánů x Čs. armády x Svatovítská x Evropská) **včetně bypasů**

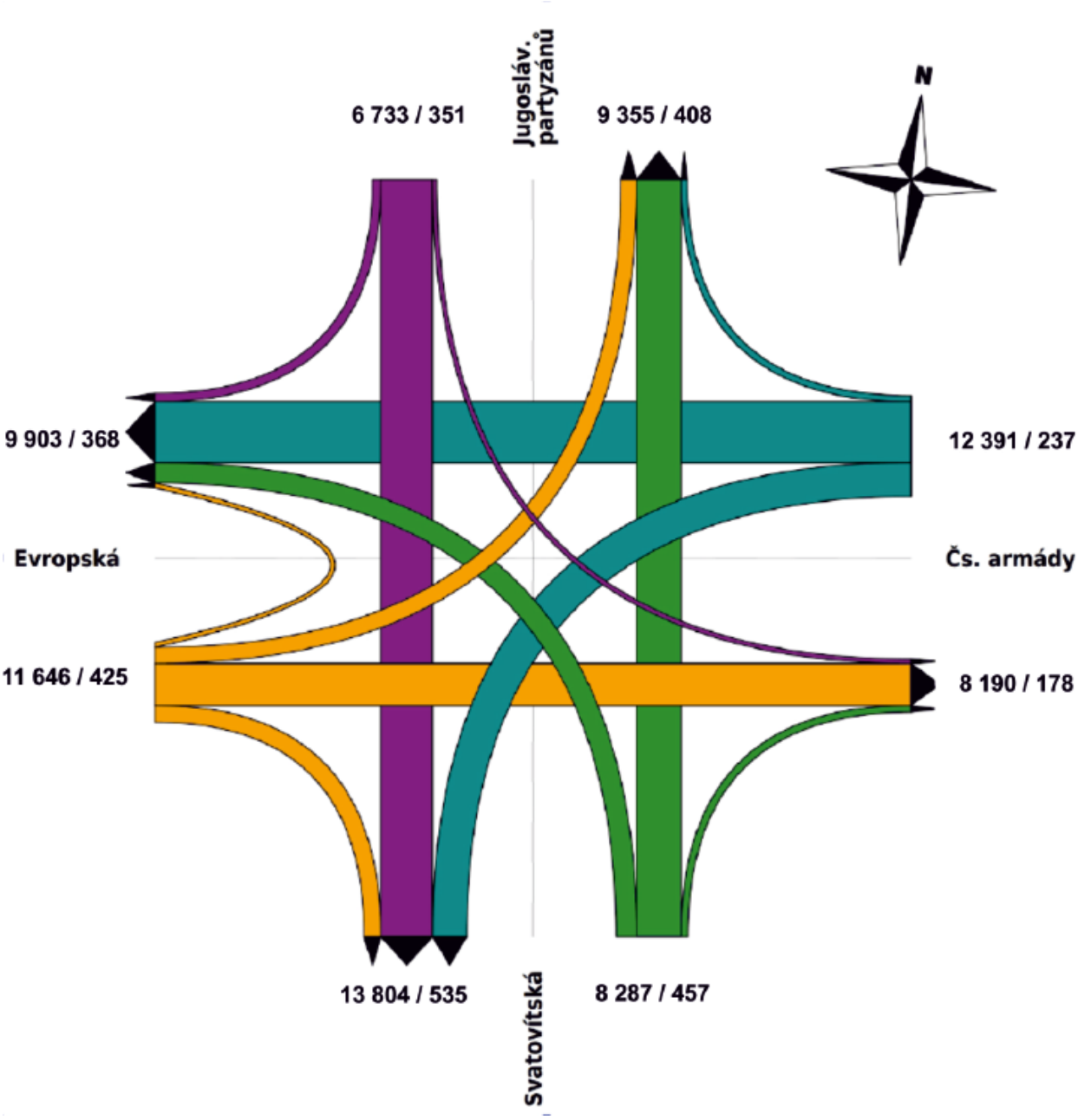
Období: 00:00 – 24:00

Skladba dopravního proudu: všechna vozidla bez MHD

Den: Čtvrtek

Datum: 25.05.2017

Rozsah sondy: 07:00 – 19:00



Příloha U18

6021 - PRAŠNÝ MOST

Zátěžové diagramy intenzit

Název lokality: 6021 - Prašný most

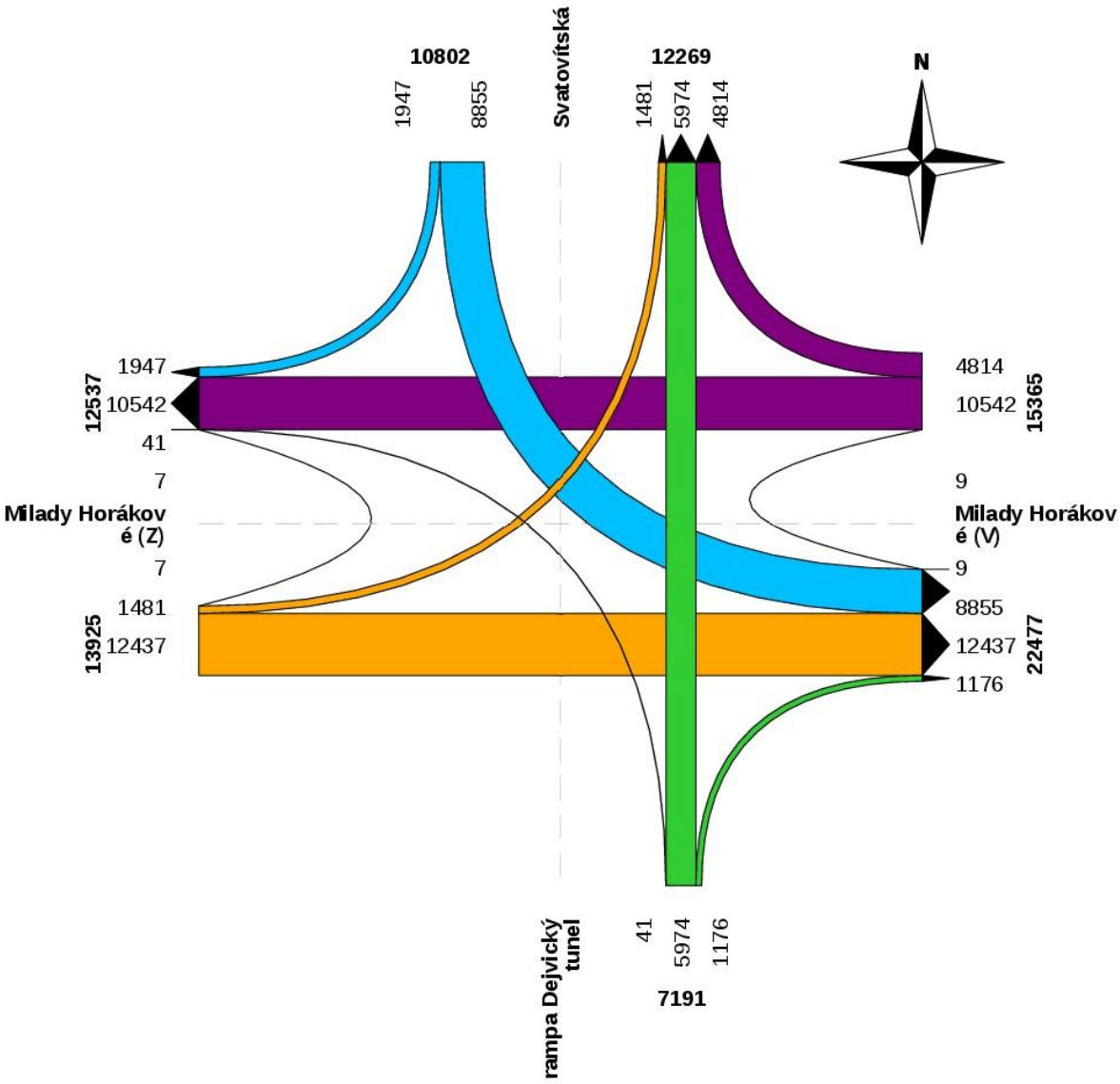
Období: 00:00 - 24:00

Skladba dopravního proudu: všechna vozidla bez MHD

Den: úterý

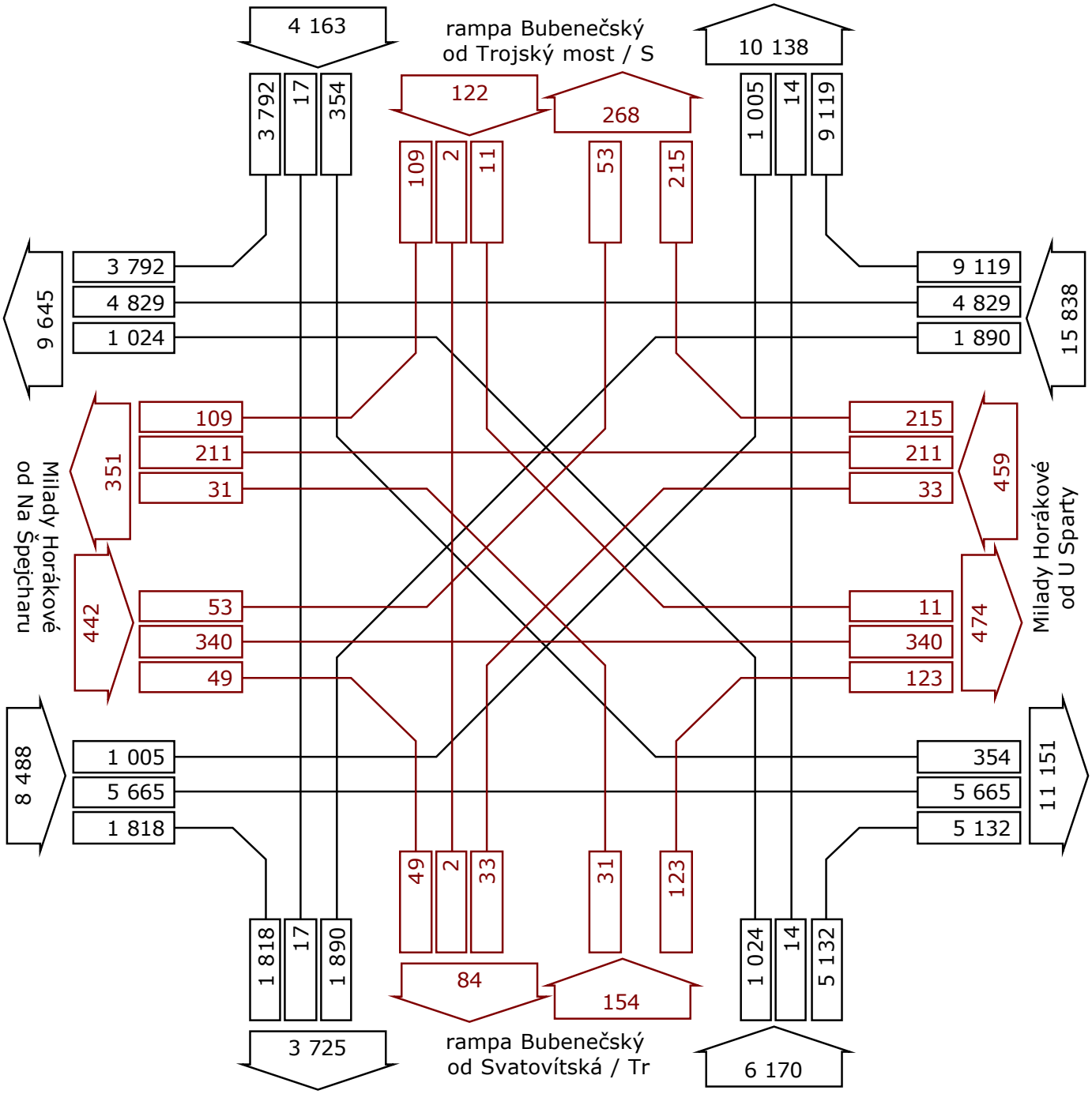
Datum: 07.10.2025

Rozsah sondy: 00:00 - 24:00



Grafikon křižovatky
6080 MILADY HORÁKOVÉ - RAMPA DEJVICKÝ TUNEL

Datum 12.06.2025 Den čtvrtek Čas 0-24 h
Rozsah měření 0-24



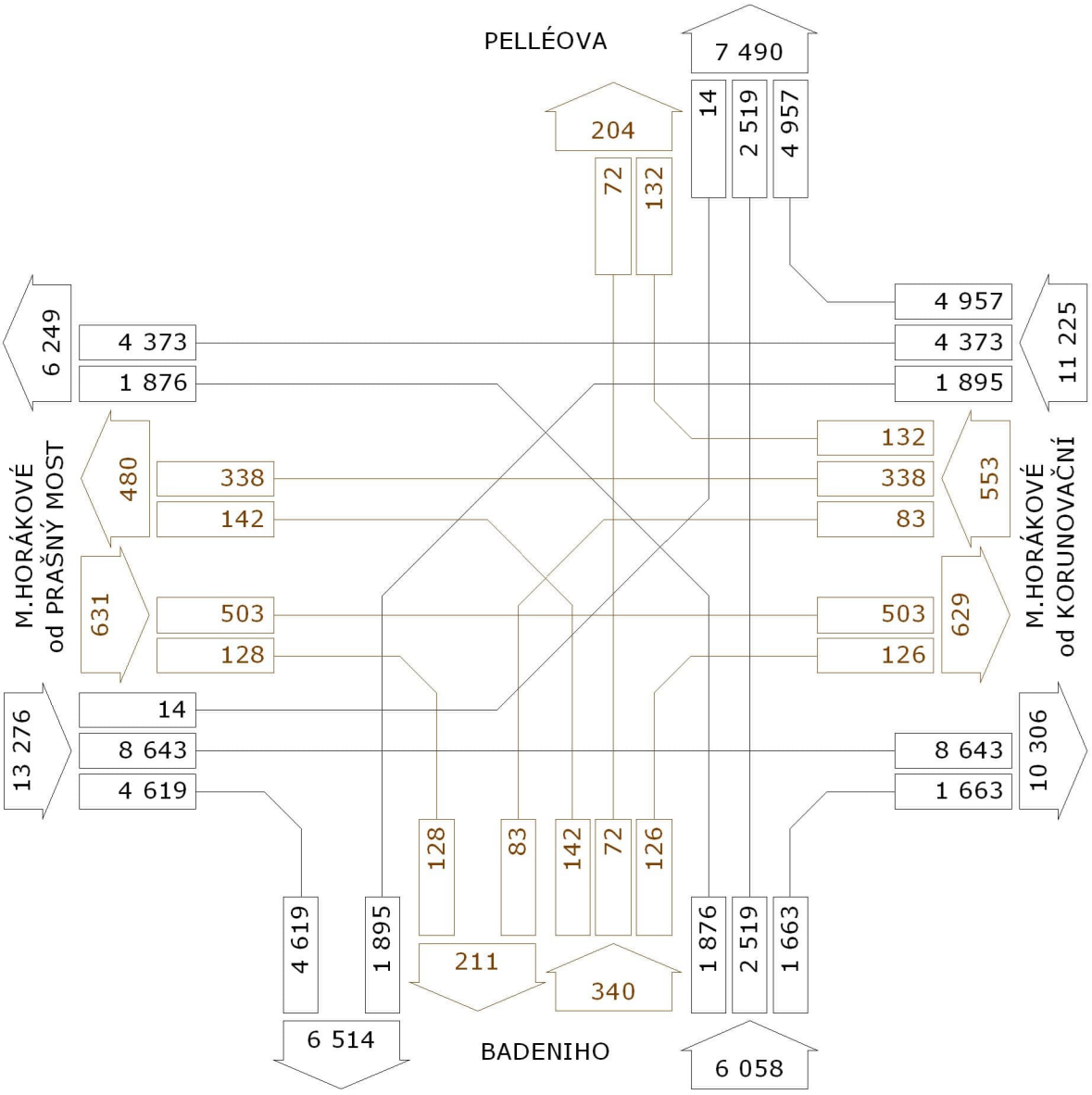
Vnější graf: OS+MOTO+DOD+SNA+TNA+NAV+BUS
Vnitřní graf: SNA+TNA+NAV+BUS

Grafikon křižovatky

6019 ŠPEJCHAR

Datum 19.09.2019 Den: čtvrtek

Měření sonda Období: 0-24 h

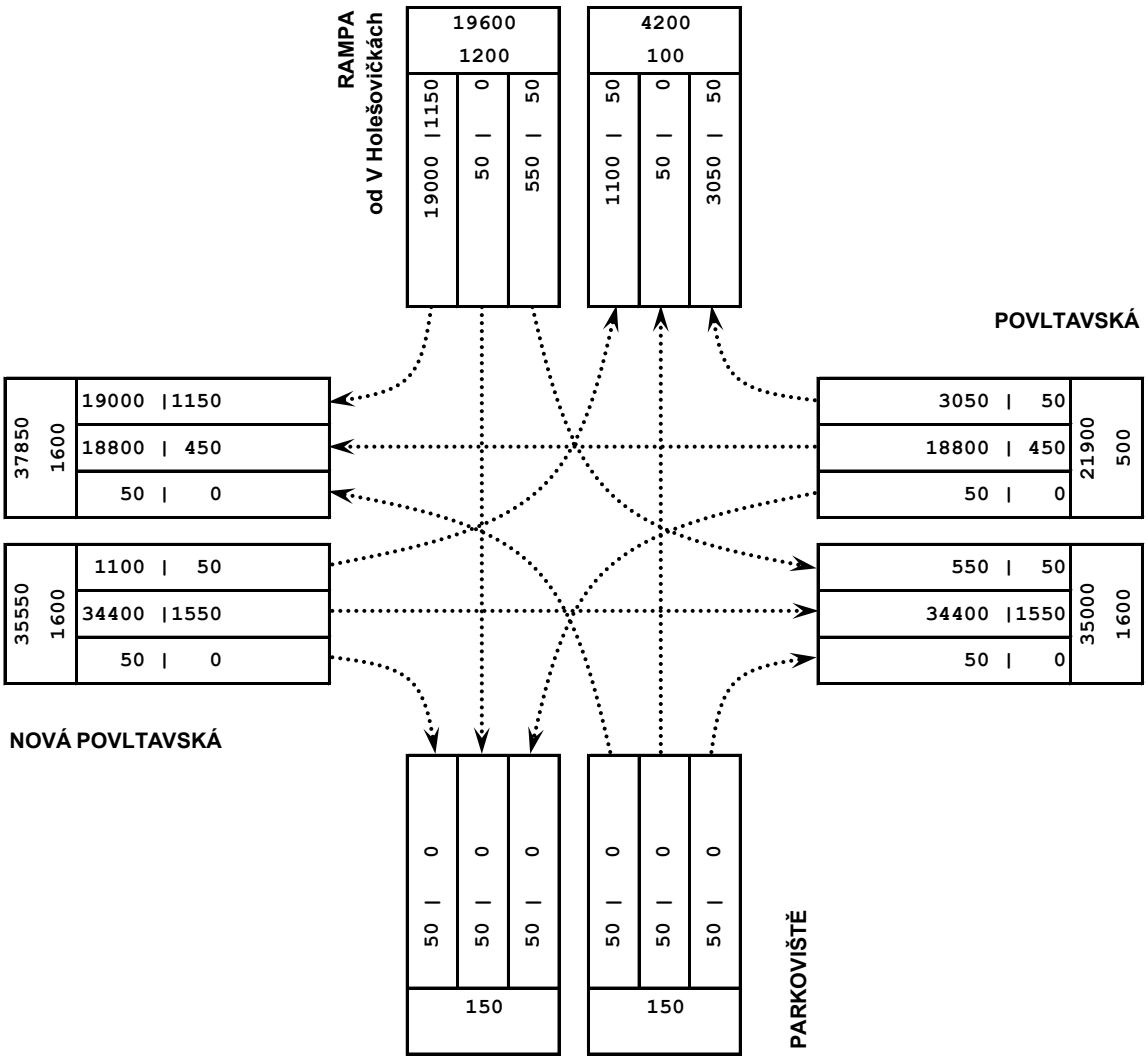


Vnější graf: OA+Moto+SNA+TNA+Bus+NaV

Vnitřní graf: SNA+TNA+Bus+NaV

Zpracováno dne: 06.11.2019

GRAFIKON INTENZIT
NOVÁ POVLTAVSKÁ - RAMPA V HOLEŠOVIČKÁCH



SUMA VŠECH VJEZDŮ 77200 | 3300

VŠECHNA | POMALÁ VOZIDLA

PODZIM 2024

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID
Zpracováno: 27.1.2026

Příloha K11

K11 - 7019 - Povltavská - rampy mostu Barikádníků východ

Zátěžové diagramy intenzit

Název lokality: K11 - 7019 - Povltavská - rampy mostu Barikádníků východ

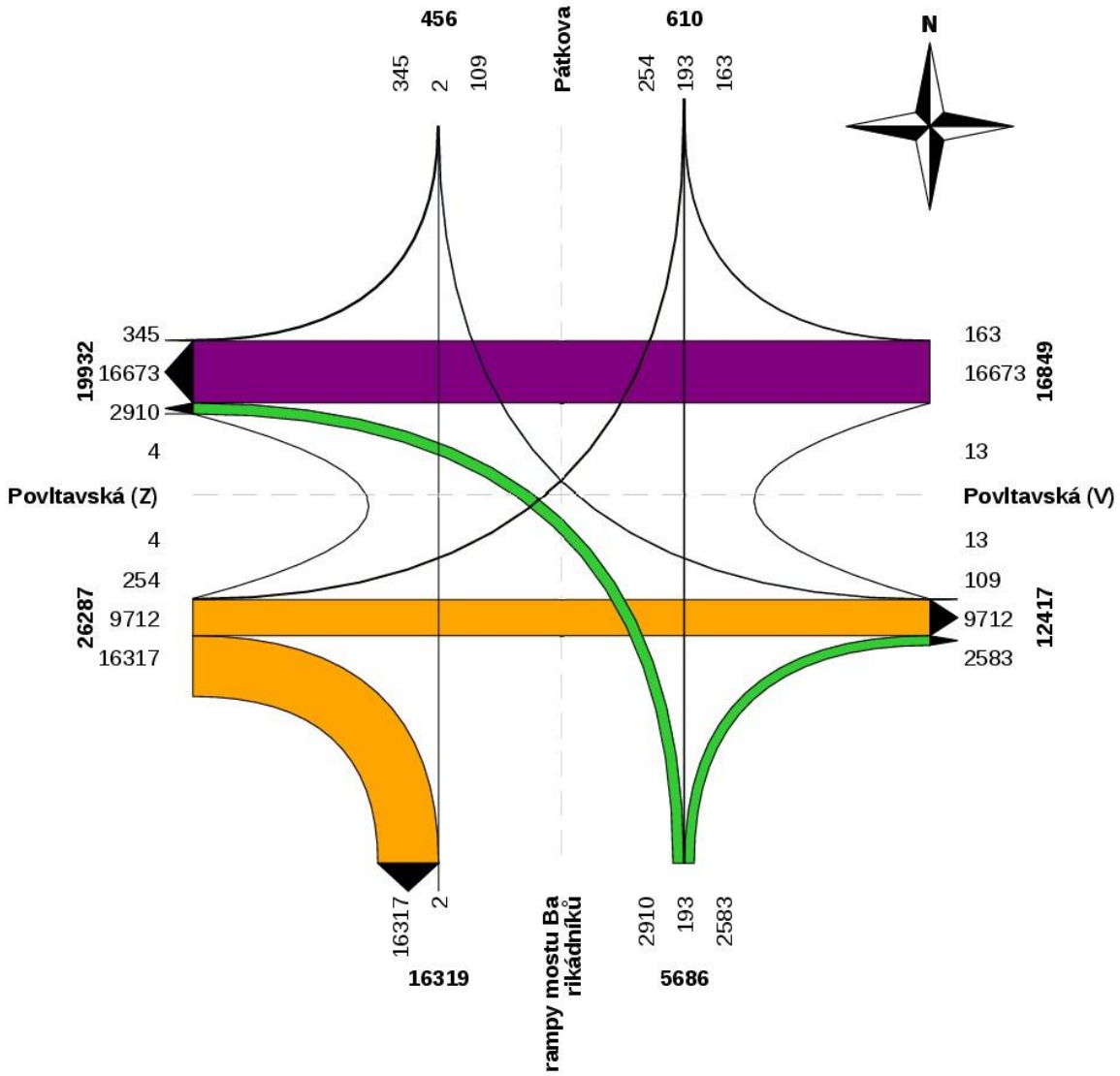
Období: 00:00 - 24:00

Skladba dopravního proudu: všechna vozidla bez MHD

Den: úterý

Datum: 16.10.2018

Rozsah sondy: 07:00 - 11:00 a 15:00 - 19:00

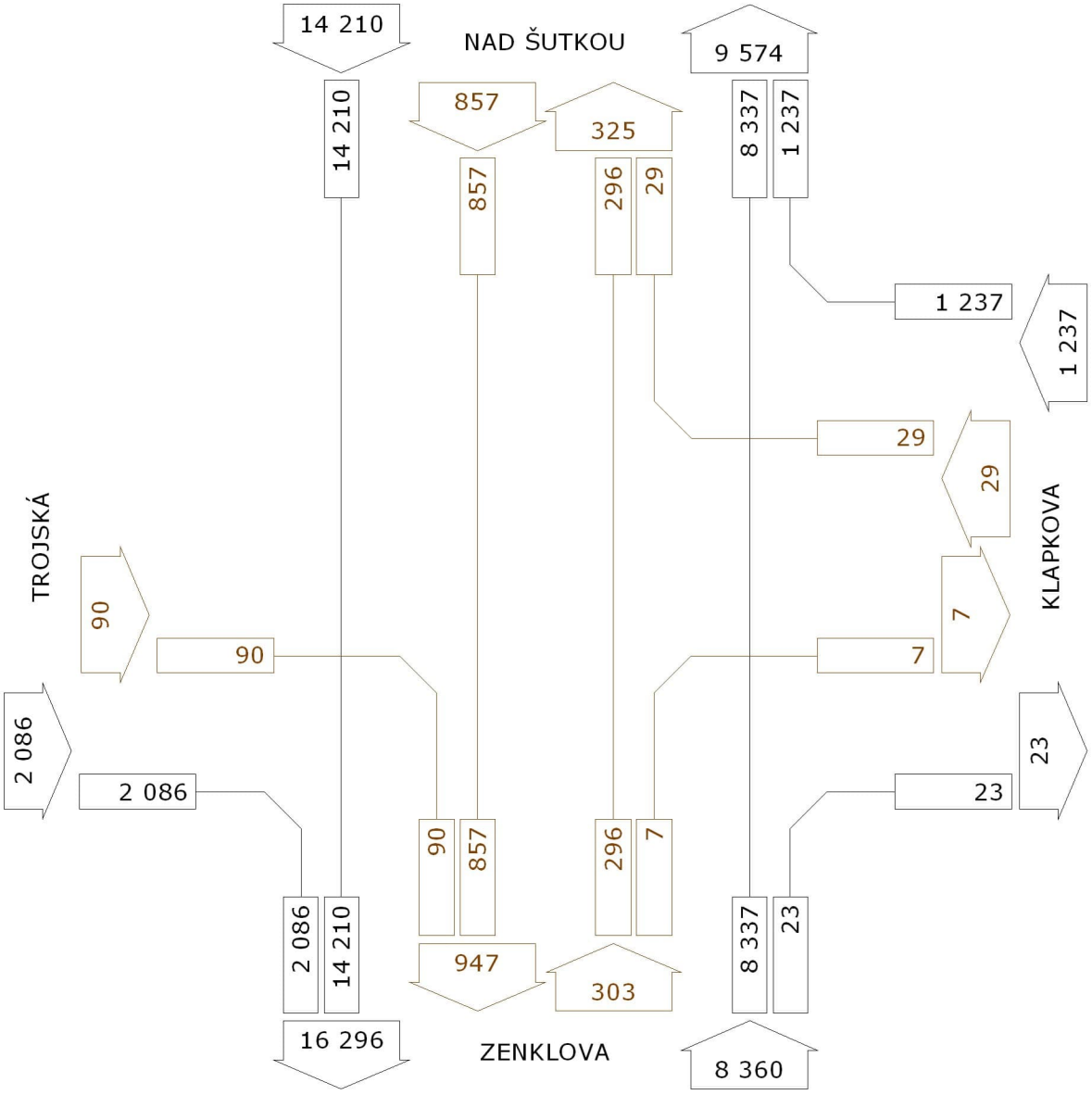


Grafikon křižovatky

8028 ZENKLOVA - NAD ŠUTKOU

Datum 11.09.2024 Den: středa

Měření sonda Období: 0-24 h

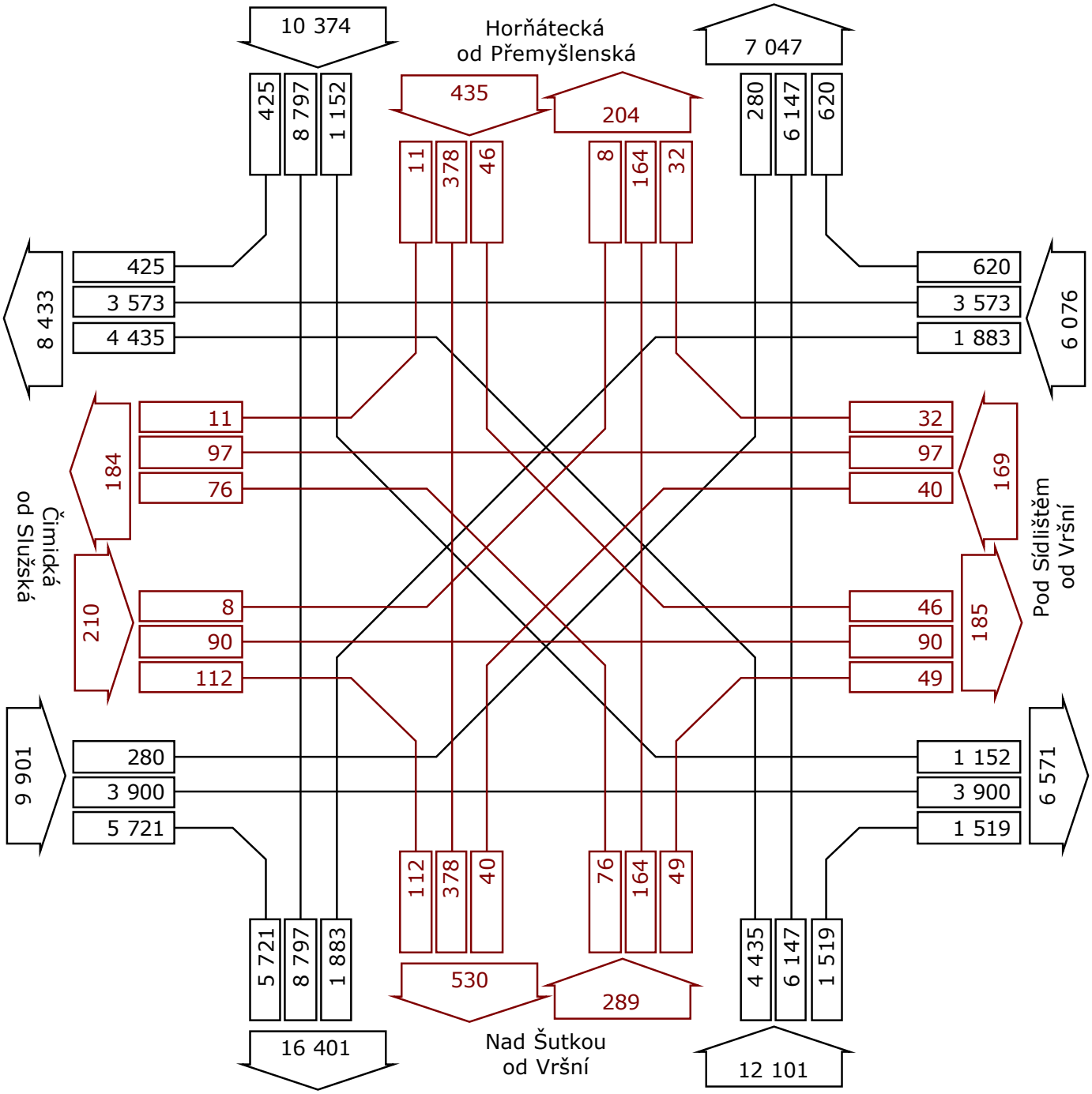


Vnější graf: OA+Moto+SNA+TNA+Bus+NaV

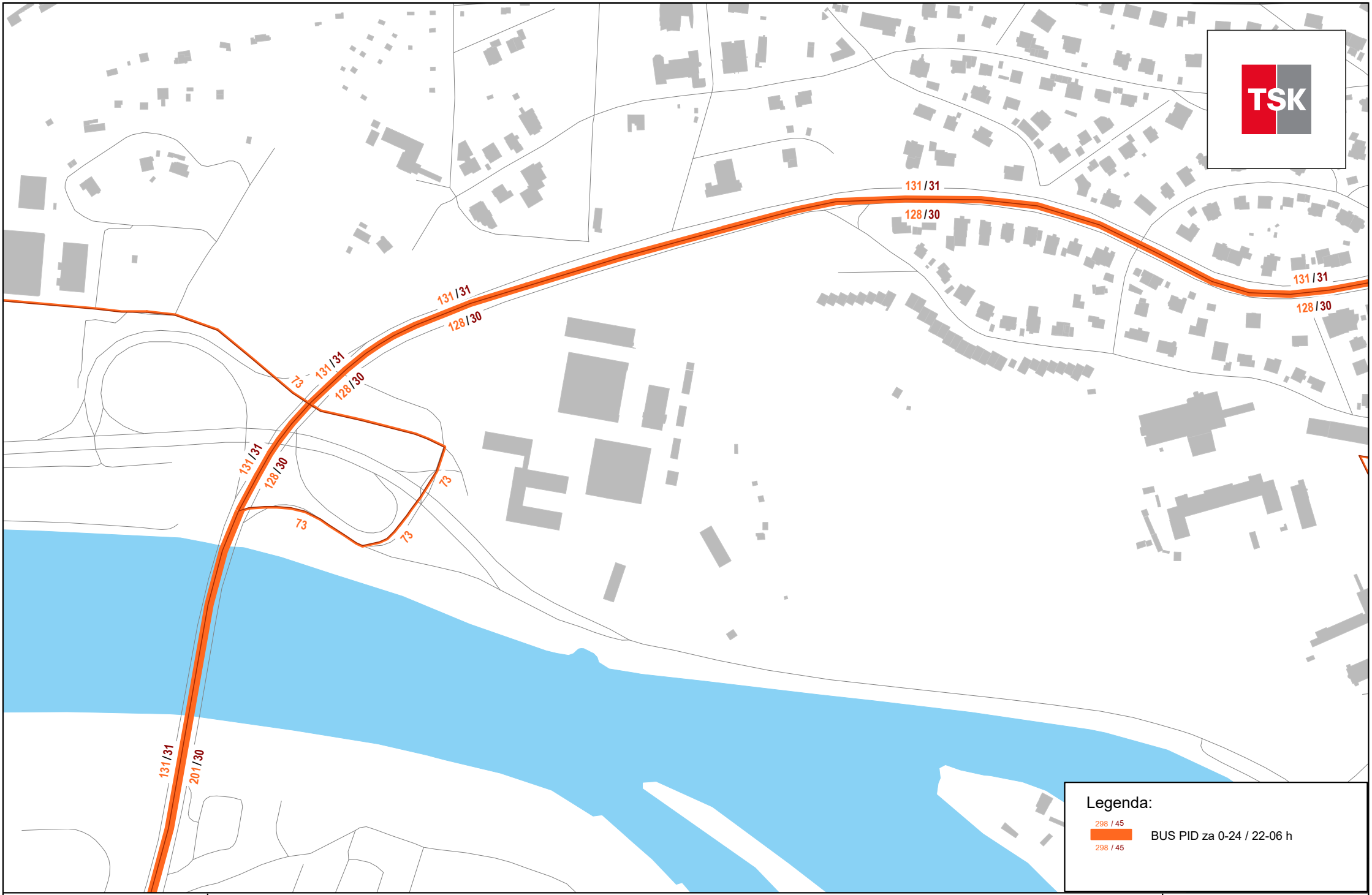
Vnitřní graf: SNA+TNA+Bus+NaV

Grafikon křižovatky
8029 KOBYLISKÉ NÁMĚSTÍ

Datum 15.05.2025 Den čtvrtek Čas 0-24 h
Rozsah měření 0-24



Vnější graf: OS+MOTO+DOD+SNA+TNA+NAV+BUS
Vnitřní graf: SNA+TNA+NAV+BUS



Pocty spoju HD (V24) stav site 2024	Počet spojů linek PID (BUS) - stav listopad 2024	Příloha 3/ 25-2135-26-2135-003d
1:4217	0-24 h Pracovní den	02 / 2026