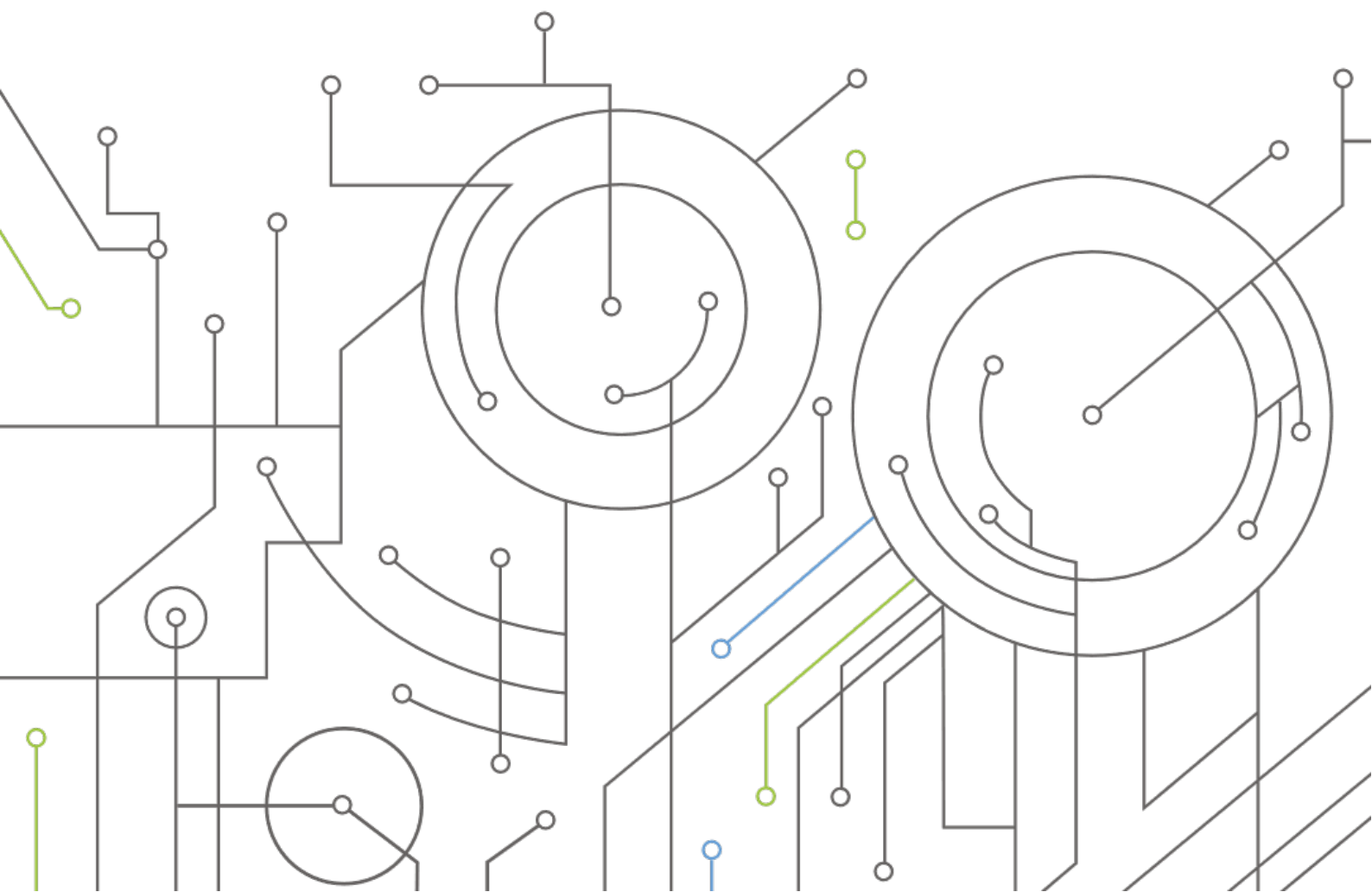


Doplňující dopravně-inženýrské podklady pro posouzení stavu bezpečnosti na území Prahy 6 (v okolí Bílé hory)

Studie

14. 8. 2026





Administrativní údaje

Objednatel:

Městská část Praha 6

Čs. armády 601/23, Bubeneč (Praha 6),

160 00 Praha

IČO: 00063703

Zpracovatel:

SmartPlan s.r.o.

CIIRC, Jugoslávských partyzánů 1580/3

160 00 Praha 6

IČO: 02474743

www.smart-plan.cz



Verze dokumentu: 14. 8. 2026



OBSAH

1	ÚVOD	5
1.1	PŘEDMĚT A OBSAH STUDIE	5
1.2	PŘEDMĚTNÁ LOKALITA	5
1.3	ROZSAH MĚŘENÍ A MĚŘICÍ BODY	6
2	ROZSAH A INTERPRETACE VÝSLEDKŮ	7
2.1	PROFILOVÉ INTENZITY A SMĚROVÉ VZTAHY	7
2.2	VÝZNAM PODÍLU NAPÁROVANÝCH VOZIDEL	7
2.3	ČASOVÝ A ÚZEMNÍ ROZSAH	7
3	VÝSTUPY Z MĚŘENÍ	8
3.1	PROFILOVÉ PRŮZKUMY – INTENZITY DOPRAVY	8
3.2	SOUHRNNÉ RPDÍ VYBRANÝCH PROFILŮ	8
3.3	VARIACE DOPRAVY V PRŮBĚHU DNE	10
3.3.1	BOD 1 – K MOHYLE U OVOCNÉ	10
3.3.2	BOD 3 – ZLIČÍNSKÁ U TRAMVAJOVÉ SMYČKY BÍLÁ HORA	10
3.3.3	BOD 6 – SLEZANŮ U BĚLOHORSKÉ	11
3.3.4	BOD 8 – KRALUPSKÁ U ULICE U SVĚTLÍČKY	11
3.3.5	BOD 11 – KRALUPSKÁ	12
3.3.6	BOD 12 – JINOČANSKÁ U KRUŠOVICKÉ	12
3.4	SKLADBA UŽIVATELŮ	13
3.5	MATICE ZDROJŮ A CÍLŮ CEST	14
3.5.1	NEJSILNĚJŠÍ SMĚROVÉ VAZBY	15
3.6	TABULÁRNÍ O–D MATICE	16
4	ZÁVĚREČNÉ SHRNUÍ	18
4.1	DOPORUČENÍ PRO NAVAZUJÍCÍ BEZPEČNOSTNÍ POSOUZENÍ	18



1 Úvod

1.1 Předmět a obsah studie

Dokument shrnuje výsledky profilových dopravních průzkumů v rezidentní oblasti Bílé hory a Malého Břevnova, v návaznosti na Oboru Hvězda a oblast Vypichu. Průzkum spojil směrové sčítání dopravy na měřených profilech s párováním registračních značek mezi body. Výsledky proto umožňují popsat jak zatížení jednotlivých ulic, tak hlavní směrové vazby průjezdů uvnitř sledované sítě.

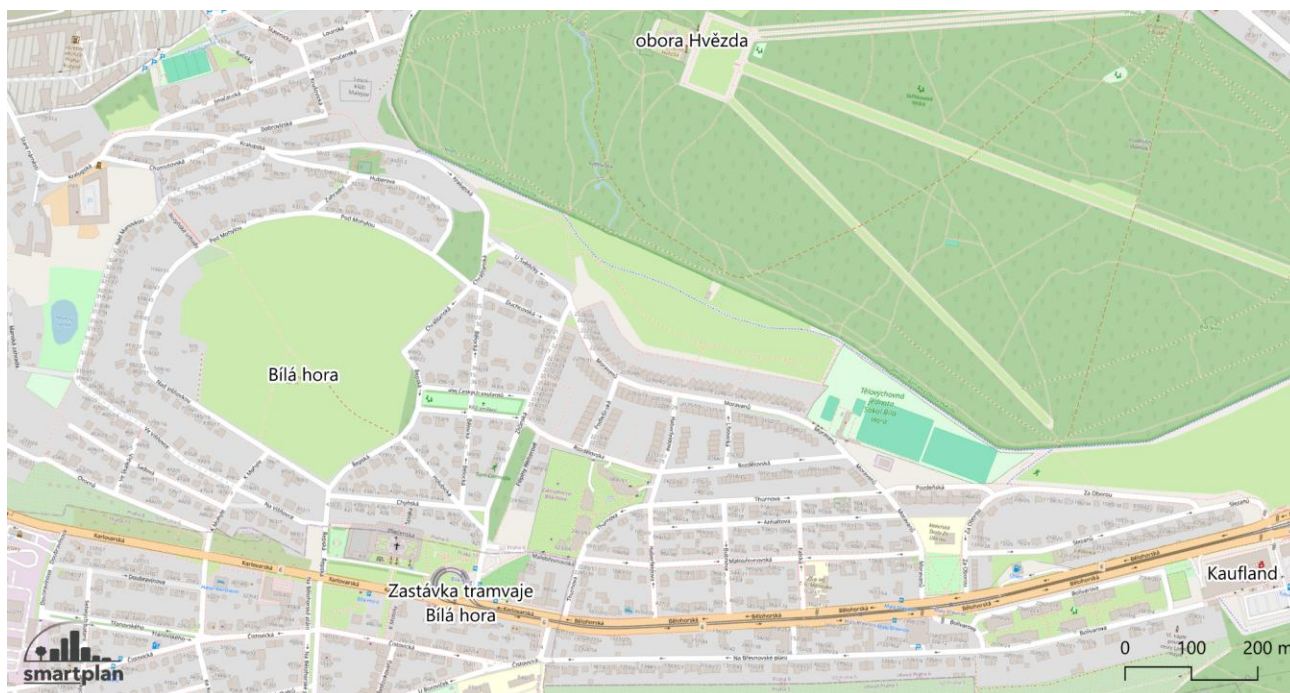
Měření proběhlo ve čtvrtek 4. 6. 2026 a opakovaně ve čtvrtek 18. 6. 2026, vždy v časovém rozsahu 5:00–21:00. Pro přehlednost jsou mapy, grafy a tabulky zobrazeny pro měření 4. 6. 2026. Hodnoty druhého termínu jsou průběžně uváděny v textu jako přímé srovnání; umožňují ověřit stabilitu zjištěného rozložení dopravy bez zdvojování jednotlivých výstupů.

Účel podkladu

Výsledky jsou určeny jako dopravně-inženýrský podklad pro navazující posouzení místních komunikací. Profilové intenzity, časové variace a O-D vztahy jsou proto vyhodnoceny odděleně a následně propojeny ve společné interpretaci.

1.2 Předmětná lokalita

Řešené území leží v západní části Prahy 6 mezi Bělohorskou a Karlovarskou na jihu, oblastí Vypichu na východě, Ruzyní na západě a Oborou Hvězda na severu. Jádrem tvoří rezidentní zástavba Bílé hory a Malého Břevnova. Širší vazby území ukazuje obrázek 1.



Obrázek 1: Řešené území Bílé hory a Malého Břevnova včetně významných cílů v okolí.

Území není pouze rezidentní. Jeho severní okraj bezprostředně navazuje na Oboru Hvězda, rozsáhlé chráněné území celopražského významu využívané pro procházky, běh, cyklistiku, běžecké lyžování i kulturní a sportovní akce. U východního okraje obory leží sportovní areál TJ Sokol Bílá Hora s fotbalovými a tenisovými aktivitami; zastávka Bílá hora je pro tramvaje konečnou zastávkou (tramvajová smyčka). Tyto cíle vytvářejí vedle rezidentních cest také cesty za rekreací a sportem, jejichž četnost se může vázat na denní dobu a konkrétní akce.

Na jižním a západním okraji je území ohraničeno ulicemi Bělohorská, Karlovarská a Slánská. V širším zázemí jsou významné maloobchodní cíle Kaufland Vypich a prodejny Hornbach a Lidl v Řepích. Jejich obsluha je vedena především po nadřazených komunikacích, může však ovlivňovat volbu příjezdových tras a zatížení okrajových profilů rezidentní sítě. Historické bojiště Bílé hory a letohrádek Hvězda současně doplňují území o kulturní a návštěvnickou funkci.

1.3 Rozsah měření a měřicí body

Průzkum zahrnoval 12 měřicích bodů na vstupech do rezidentní oblasti i na vnitřních profilech. Jejich rozmístění a graficky vyjádřené vztahy jsou na obrázku 2. Přesné lokalizační názvy používané v textu a grafech uvádí tabulka 1.



Obrázek 2: Umístění 12 měřicích bodů v řešeném území.

Tabulka 1: Umístění měřicích bodů používané ve výsledcích.

Bod	Lokalita měřicího profilu
1	K Mohyle (u křižovatky s ulicí Ovocná)
2	Řepská (u křižovatky s ulicí Na Višňovce)
3	Zličínská u tramvajové smyčky (zastávka Bílá hora)
4	Thurnova (mezi Malobřevnovskou a Karlovarskou)
5	Falcká (mezi Malobřevnovskou a Karlovarskou)
6	Slezanů u Bělohorské
7	Bělocká (mezi Alejí Českých exulantů)
8	Kralupská (u ulice U Světličky)
9	Na Břevnovské pláni (u Čistovické)
10	Nad Manovkou
11	Kralupská
12	Jinočanská (u Krušovické)



2 Rozsah a interpretace výsledků

2.1 Profilové intenzity a směrové vztahy

Profilová intenzita udává počet průjezdů přes konkrétní profil a v konkrétním směru. Součet obou směrů vyjadřuje celkové zatížení profilu za dobu měření. Součty přes více bodů nejsou počtem unikátních vozidel v oblasti, protože stejné vozidlo může během jedné cesty projet více měřicími body.

O-D vztah spojuje zdrojový a cílový měřicí bod. Směr je významný: například vztah z bodu 12, Jinočanské u Krušovické, do bodu 8, Kralupské u ulice U Světličky, je samostatným výsledkem a nelze jej zaměnit za opačný směr. Pro časové rozlišení jsou uvedeny vztahy bez časového omezení, do 30 minut a do 5 minut. Pětiminutová varianta nejlépe vystihuje rychlé průjezdy mezi sledovanými body; delší varianty zahrnují také část cest s pobytem v území.

2.2 Význam podílu napárovaných vozidel

Přibližně polovina průjezdů je odpovídající výsledek

Do vztahů mezi dvěma či více měřicími body bylo možné přiřadit přibližně polovinu zaznamenaných průjezdů. Tento podíl odpovídá uspořádání průzkumu: ne každá cesta protne dva sledované profily. Výsledek ovlivňuje rozmístění kamer a rozsah pokryté infrastruktury, podíl cílové dopravy končící uvnitř oblasti a cesty pokračující po komunikacích mimo sledovanou síť. Přibližně poloviční napárování proto samo o sobě nesnižuje věrohodnost výsledných O-D vazeb.

Párovací podíl je nutné číst jako vlastnost prostorového pokrytí sítě. U bodů s převahou místních cílů může být nižší, zatímco na průjezdné ose se stejné vozidlo častěji objeví alespoň na dvou profilech. Pro interpretaci jsou rozhodující absolutní počty ve směrových vztazích a jejich soulad s profilovým zatížením.

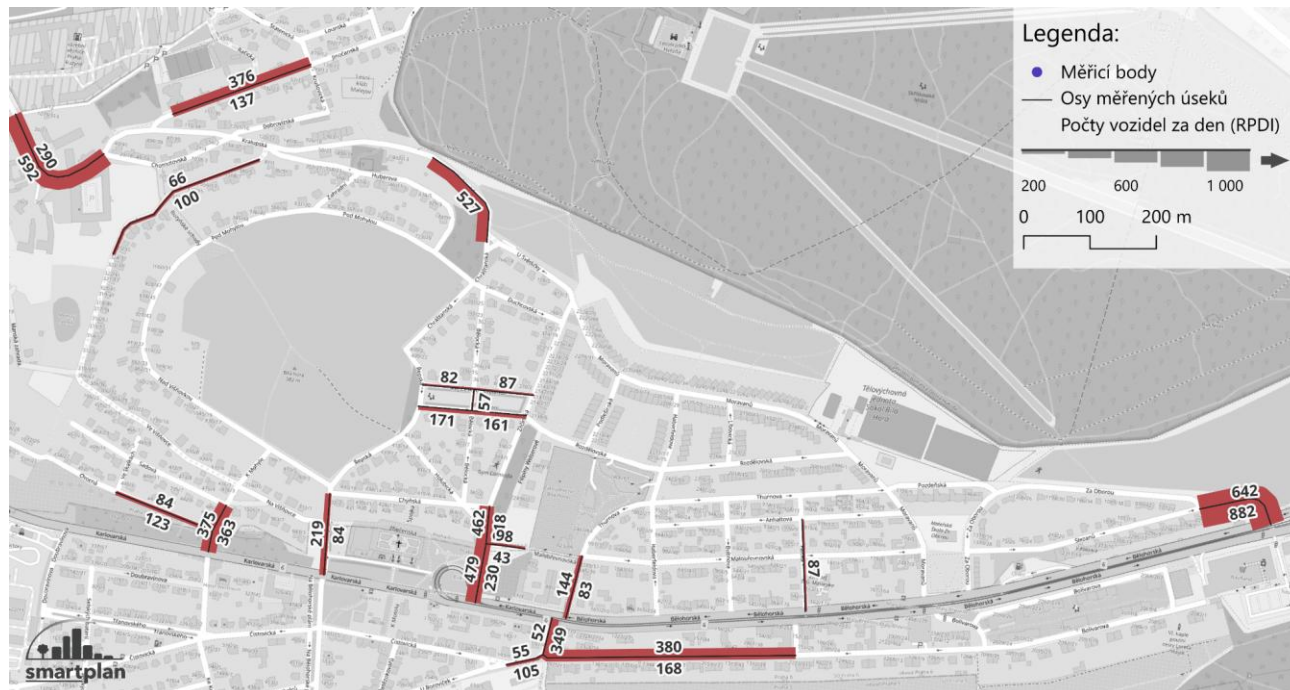
2.3 Časový a územní rozsah

- výsledky popisují dva běžné čtvrtky 4. 6. a 18. 6. 2026 v čase 5:00–21:00;
- mapové zatížení, souhrnné bodové profily a O-D matice jsou v této verzi uvedeny pro 4. 6. 2026;
- hodinové variace vybraných profilů a skladba uživatelů doplňují hlavní výstup o průběh dne a zastoupení kategorií;
- hodnoty představují průjezdy za dobu průzkumu, nikoli celoroční průměrnou denní intenzitu;
- chodci nejsou zahrnuti do skladby uživatelů uvedené v kapitole 3.4.

3 Výstupy z měření

3.1 Profilové průzkumy - intenzity dopravy

Směrové hodnoty RPDl vyhodnocených úseků pro průzkum 4. 6. 2026 jsou zobrazeny na obrázku 3. Šířka červené linie odpovídá velikosti zatížení a čísla uvádějí RPDl v jednotlivých směrech.



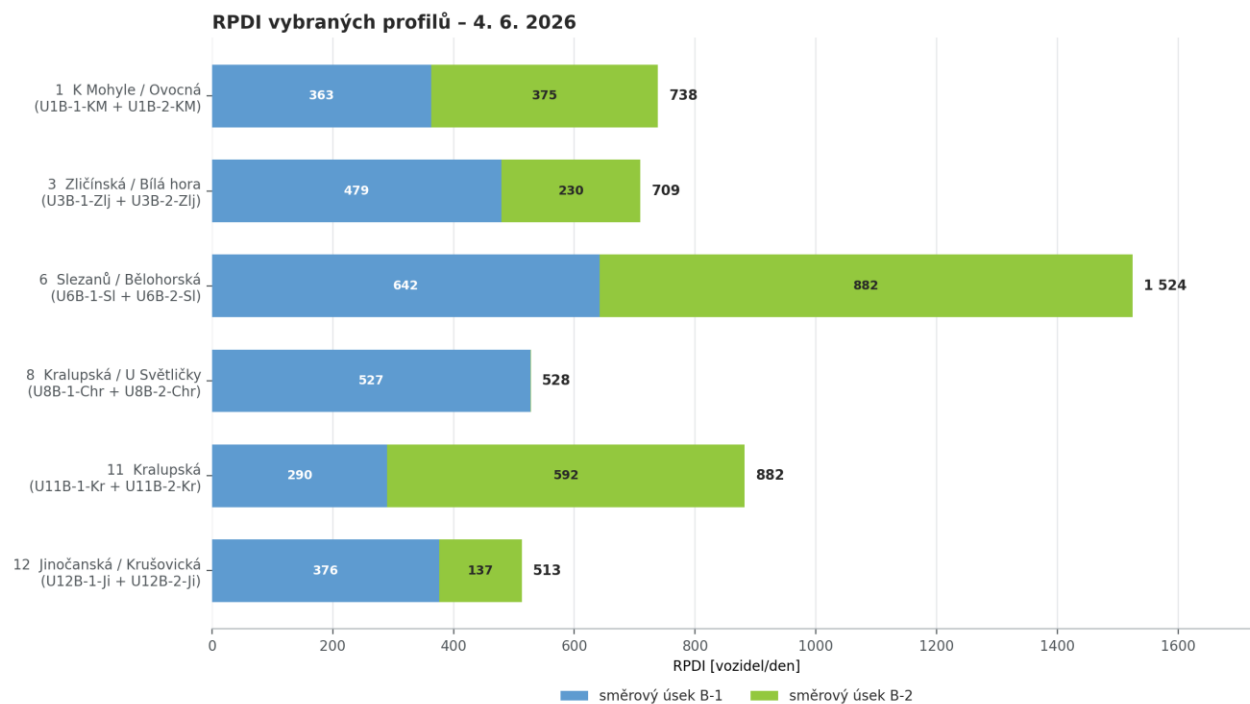
Obrázek 3: Směrové zatížení vyhodnocených úseků v hodnotách RPDl, průzkum 4. 6. 2026.

Nejvyšší zatížení v rezidentní síti vykazuje východní profil bodu 6 v ulici Slezanů u Bělohorské: RPDl 642 vozidel/den směrem ke sportovištím a oboře a 882 vozidel/den směrem na Bělohorskou. Dne 18. 6. činily odpovídající hodnoty 650 a 868 vozidel/den. Významné jsou také vybrané profily Kralupské, Jinočanské a Zličínské; některé krátké vnitřní úseky naopak zůstávají v řádu desítek až nižších stovek vozidel/den.

3.2 Souhrnné RPDl vybraných profilů

Přehled zahrnuje šest profilů tvořených dvojicemi konkrétních směrových úseků vybraných také pro hodinovou variaci. Součet jejich směrových hodnot RPDl dosáhl 4 894 vozidel/den dne 4. 6. 2026 a 4 844 vozidel/den dne 18. 6. (o 50 méně, tj. -1,0 %). Nejvyšší zatížení vykázal v obou termínech profil bodu 6 - Slezanů u Bělohorské: RPDl 1 524 a 1 518 (-0,4 %). Následoval bod 11 - Kralupská - s RPDl 882 a 849 (-3,7 %), bod 1 - K Mohyle u Ovocné - s 738 a 732 (-0,8 %) a bod 3 - Zličínská u tramvajové smyčky Bílá hora - s 709 a 711 (+0,3 %). U bodu 12 činil součet v obou termínech 513 vozidel/den; u bodu 8 klesl z 528 na 521 vozidel/den (-1,3 %).

Směrové složení RPDl v šesti vybraných profilech je znázorněno na obrázku 4; graf zobrazuje první termín a přesné kódy zahrnutých úseků uvádí přímo u jednotlivých profilů.



Obrázek 4: Směrové hodnoty RPDI ve vybraných profilech a konkrétních úsecích, 4. 6. 2026.

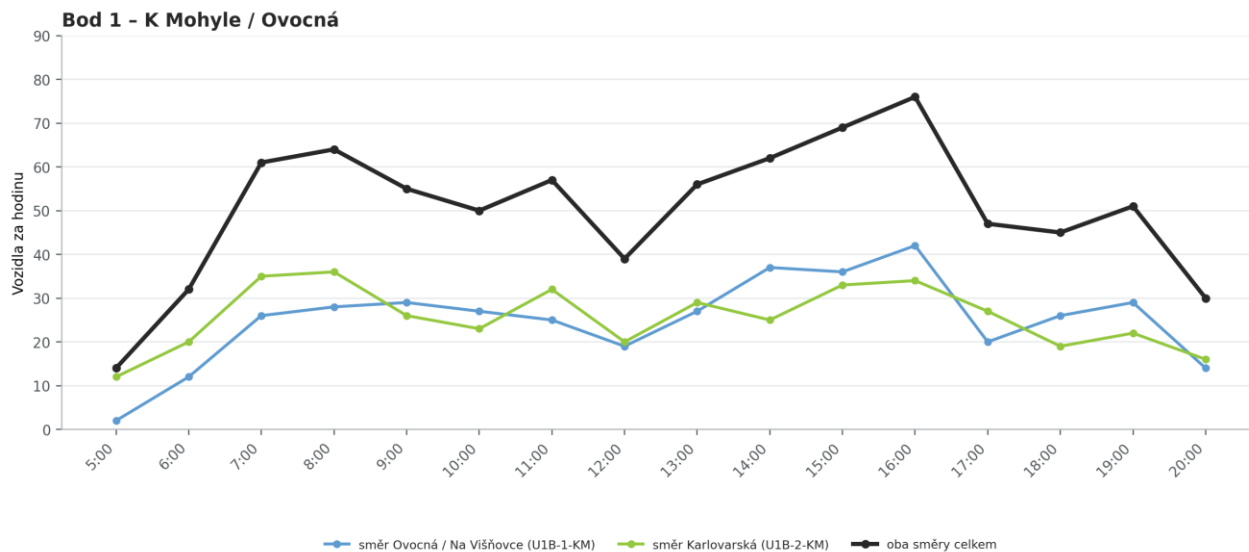
3.3 Variace dopravy v průběhu dne

Pro podrobný časový profil bylo vybráno šest významných profilů, seřazených podle čísel bodů. Každý graf vychází výhradně ze dvou uvedených směrových úseků a zahrnuje všechna detekovaná vozidla vstupující do RPDl. Samostatně jsou zobrazeny oba směry a jejich součet.

3.3.1 Bod 1 - K Mohyle u Ovocné

Dne 4. 6. byly jejich součty téměř shodné (399 a 409 vozidel) a maximum 16:00-17:00 činilo 76 vozidel. Celkem bylo zaznamenáno 808 a 802 vozidel (4. 6./18. 6.; -0,7 %); součet RPDl dosáhl 738 a 732 vozidel/den.

Hodinový průběh profilu je znázorněn na obrázku 5.

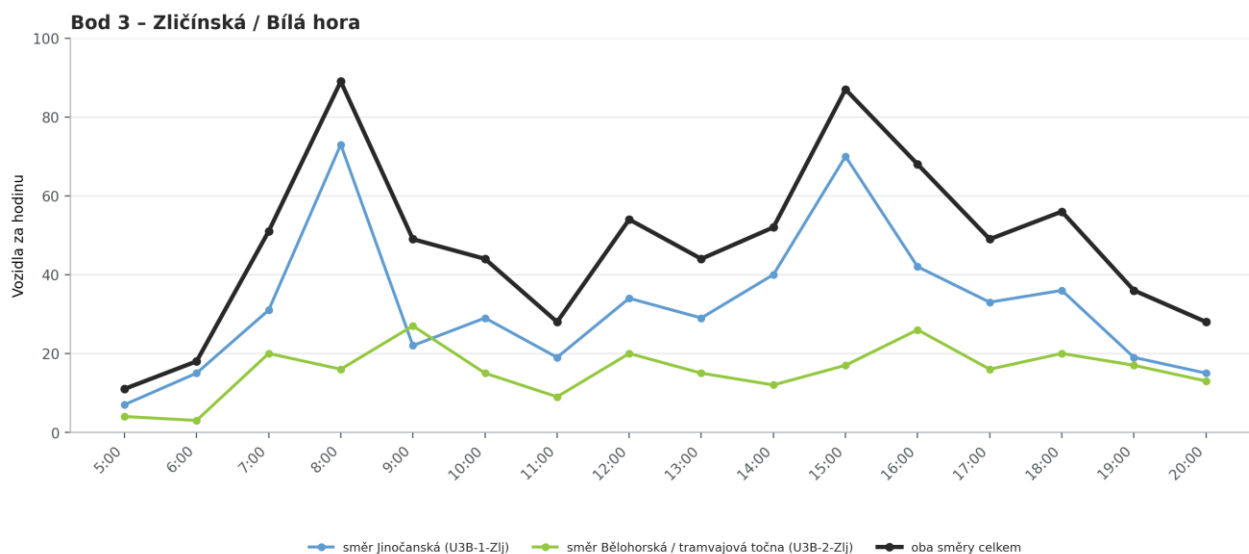


Obrázek 5: Hodinová variace bod 1 - K Mohyle / Ovocná, 4. 6. 2026.

3.3.2 Bod 3 - Zličinská u tramvajové smyčky Bílá hora

Převládá směr k Jinočanské. Maxima činila 89 vozidel v 8:00-9:00 a 87 vozidel v 15:00-16:00. Celkem bylo zaznamenáno 764 a 768 vozidel (4. 6./18. 6.; +0,5 %); součet RPDl dosáhl 709 a 711 vozidel/den.

Hodinový průběh profilu je znázorněn na obrázku 6.



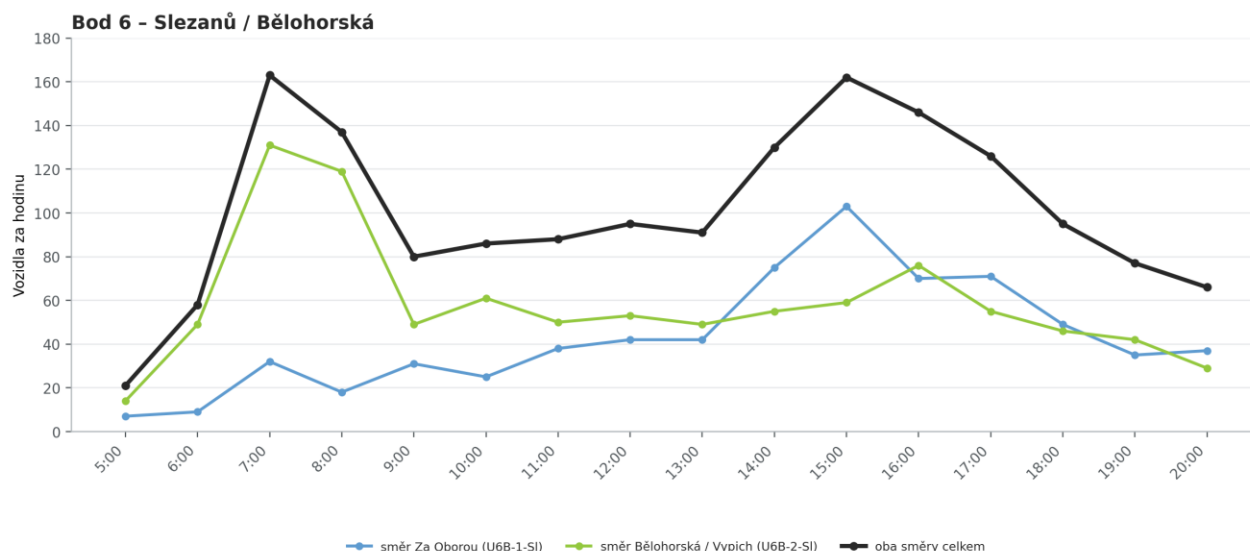
Obrázek 6: Hodinová variace bod 3 - Zličinská / Bílá hora, 4. 6. 2026.



3.3.3 Bod 6 - Slezanů u Bělohorské

V tomto bodě bylo zaznamenáno nejvyšší zatížení. Součet směrů kulminuje v 7:00–8:00 (163 vozidel) a v 15:00–16:00 (162 vozidel); ráno převažuje směr k Bělohorské a Vypichu. Celkem bylo zaznamenáno 1 621 a 1 616 vozidel (4. 6./18. 6.; –0,3 %); součet RPDl činil 1 524 a 1 518 vozidel/den.

Hodinový průběh profilu je znázorněn na obrázku 7.

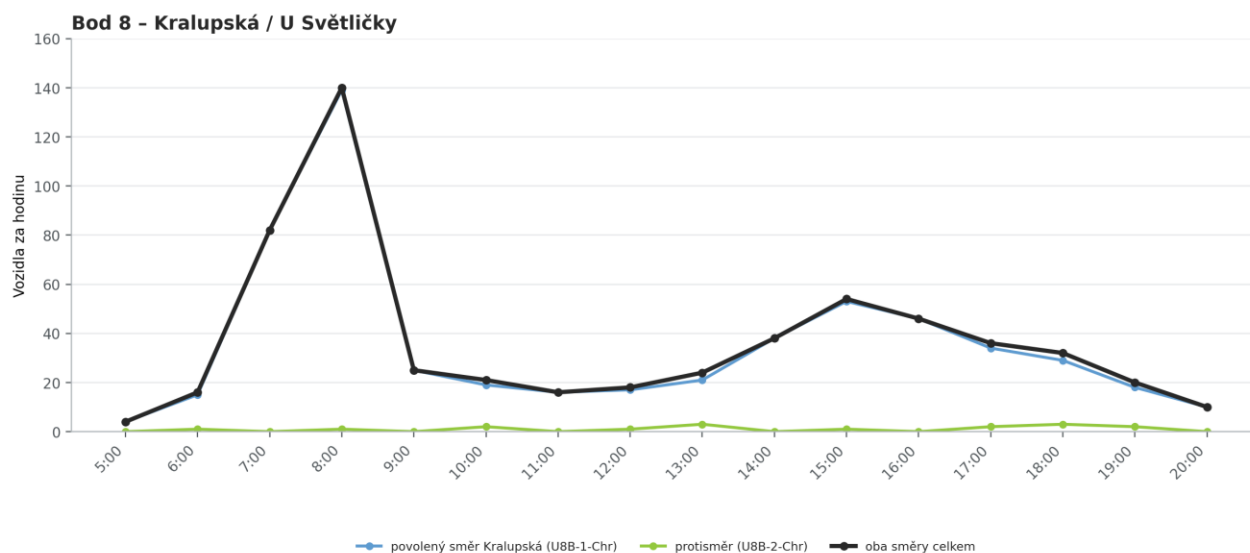


Obrázek 7: Hodinová variace bod 6 - Slezanů / Bělohorská, 4. 6. 2026.

3.3.4 Bod 8 - Kralupská u ulice U Světličky

Maximum 8:00–9:00 činilo 140 vozidel, z toho 139 v povoleném směru. V protisměru bylo zaznamenáno jen několik jízdních kol. Celkem bylo zaznamenáno 582 a 575 vozidel (–1,2 %); součet RPDl činil 528 a 521 vozidel/den.

Hodinový průběh obou úseků a jejich součtu je znázorněn na obrázku 8.

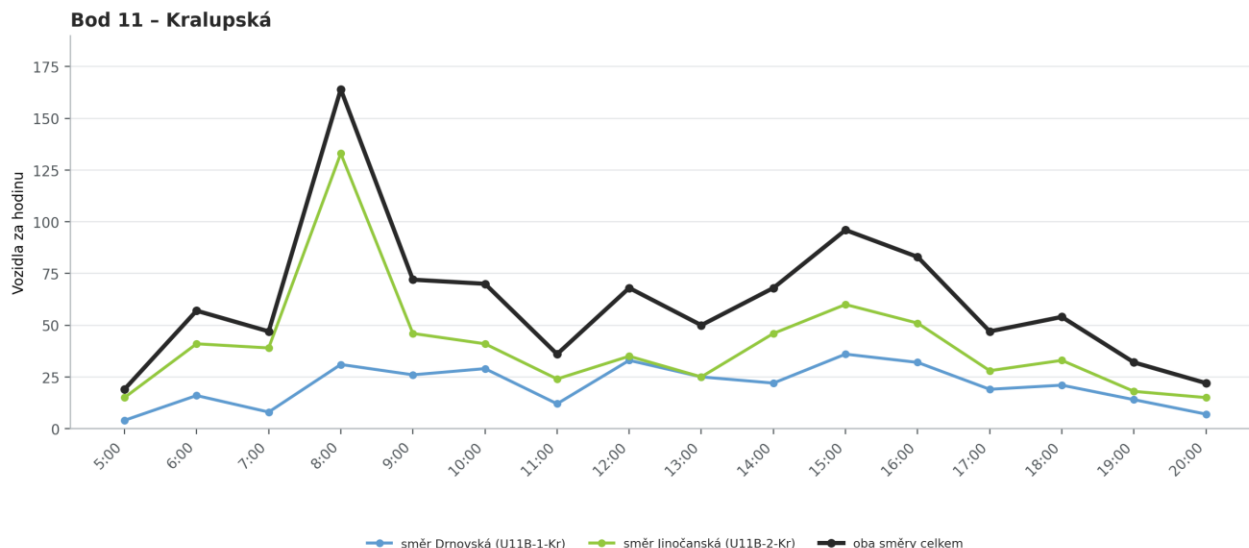


Obrázek 8: Hodinová variace bod 8 - Kralupská / U Světličky, 4. 6. 2026.

3.3.5 Bod 11 - Kralupská

Maximum 8:00-9:00 činilo 164 vozidel a převládá směr k Jinočanské; odpolední maximum 15:00-16:00 činilo 96 vozidel. Celkem bylo zaznamenáno 985 a 948 vozidel (4. 6./18. 6.; -3,8 %); součet RPDI klesl z 882 na 849 vozidel/den (-3,7 %).

Hodinový průběh profilu je znázorněn na obrázku 9.

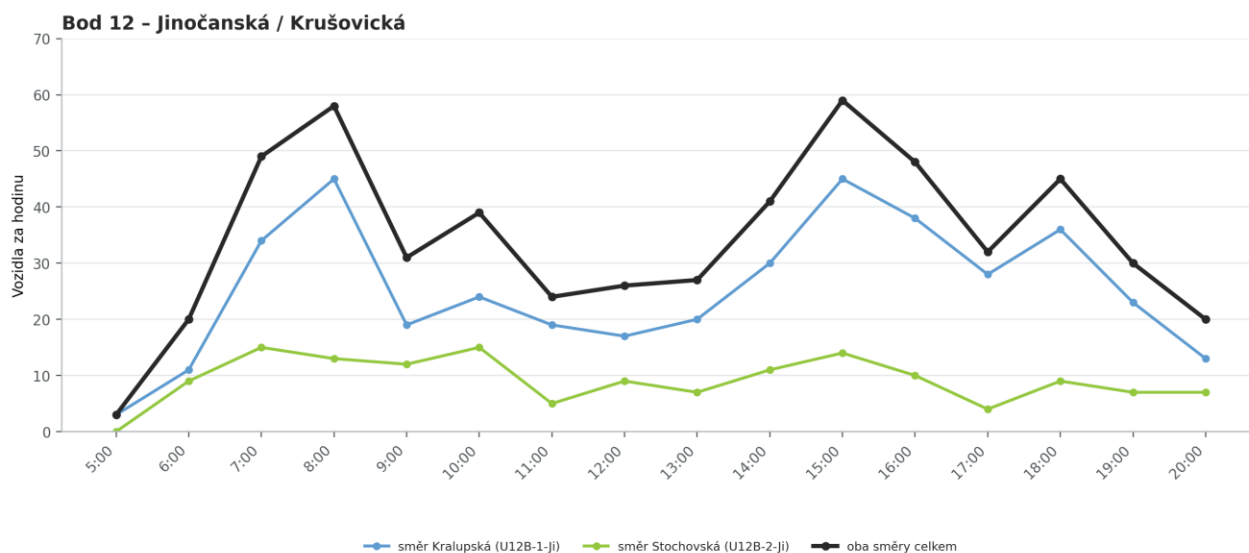


Obrázek 9: Hodinová variace bod 11 - Kralupská, 4. 6. 2026.

3.3.6 Bod 12 - Jinočanská u Krušovické

Převažuje směr ke Kralupské. Maximum 15:00-16:00 činilo 59 vozidel, ranní maximum 8:00-9:00 téměř shodných 58 vozidel. V obou termínech bylo zaznamenáno 552 vozidel a součet RPDI činil shodně 513 vozidel/den.

Hodinový průběh profilu je znázorněn na obrázku 10.

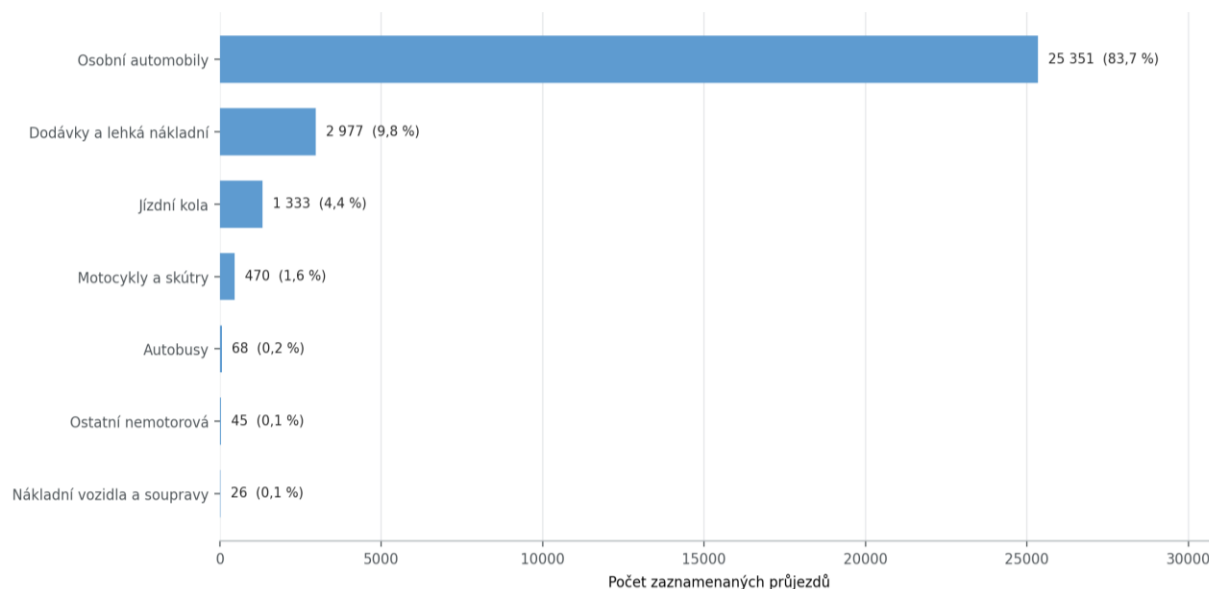


Obrázek 10: Hodinová variace úseků U12B-1-Ji a U12B-2-Ji (bod 12 - Jinočanská / Krušovická), 4. 6. 2026.



3.4 Skladba uživatelů

Skladba uživatelů byla vyhodnocena bez chodců. Jednotkou je zaznamenaný průjezd úsekem; nejde o počet unikátních vozidel. Stejný účastník může být při průjezdu sítí zaznamenán na více úsecích. Výsledek ukazuje obrázek 11 a tabulka 2. Kategorie „ostatní nemotorová vozidla“ představuje např. vozíčkáře, koloběžky apod. Výsledné poměry vycházejí ze všech vozidel, která kamery zachytily vč. vzdálenějších komunikací, kde nebyly čitelné SPZ.



Obrázek 11: Skladba zaznamenaných průjezdů podle kategorií uživatelů, bez chodců.

Tabulka 2: Skladba průjezdů bez chodců.

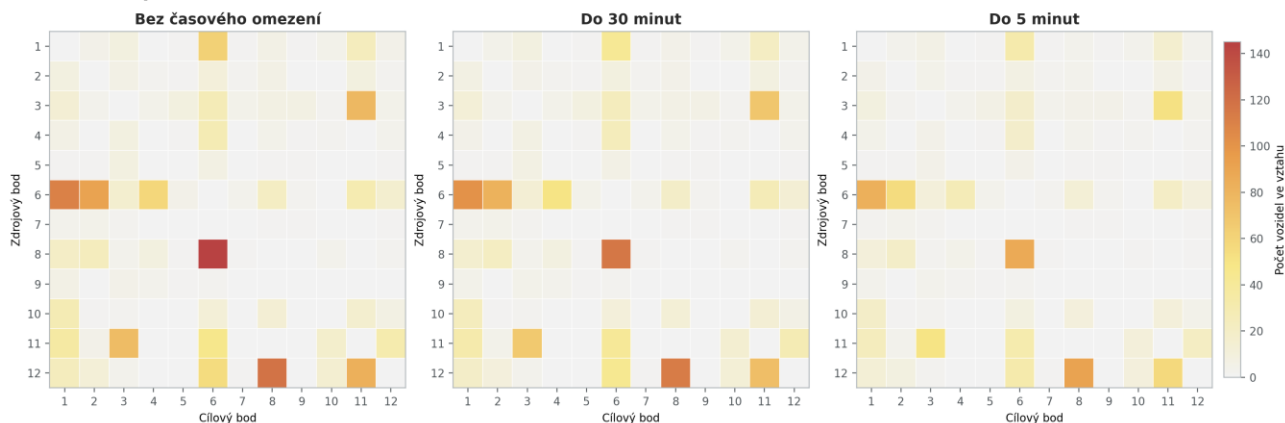
Kategorie uživatele	Počet průjezdů	Podíl
Osobní automobily	25 351	83,7 %
Dodávky a lehká nákladní	2 977	9,8 %
Jízdní kola	1 333	4,4 %
Motocykly a skútry	470	1,6 %
Autobusy	68	0,2 %
Ostatní nemotorová	45	0,1 %
Nákladní vozidla a soupravy	26	0,1 %

Osobní automobily představují 83,7 % průjezdů. Dodávky a lehká nákladní vozidla tvoří 9,8 % a jízdní kola 4,4 %. Ostatní kategorie mají nízké podíly; jejich přítomnost je však relevantní zejména pro bezpečnostní hodnocení komunikací.

3.5 Matice zdrojů a cílů cest

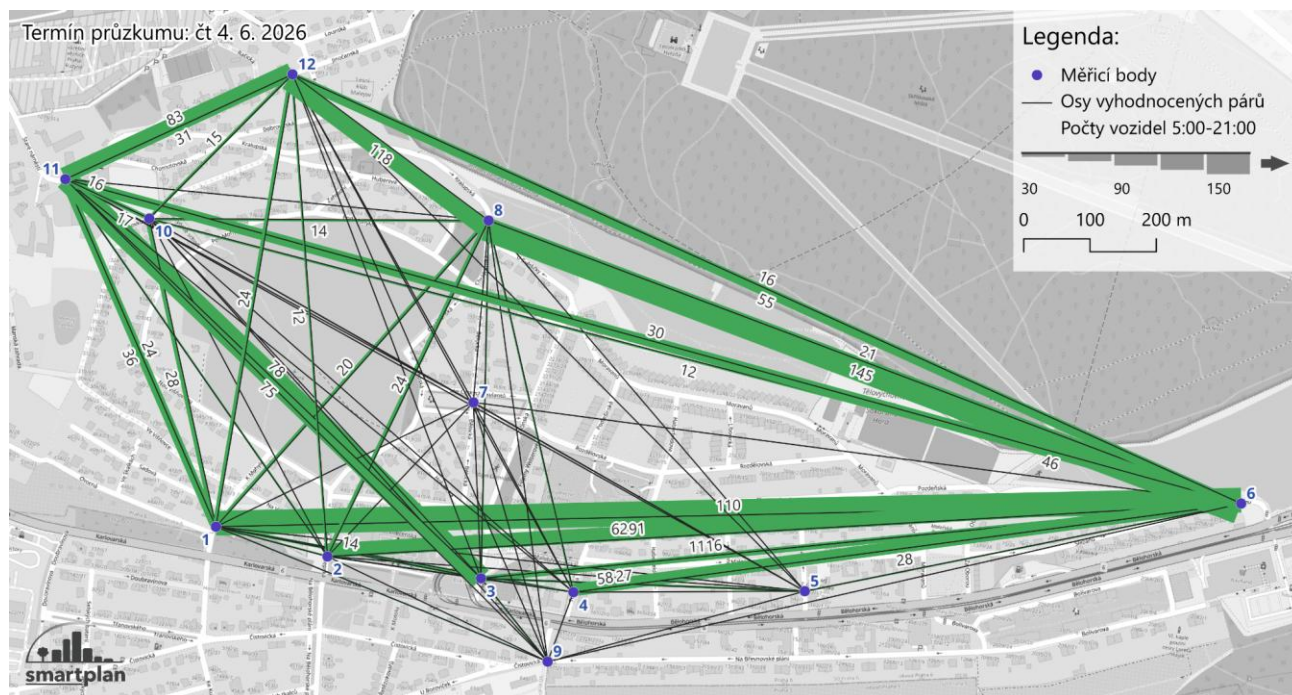
Matice zdrojů a cílů cest (O-D matice) vyjadřuje počet napárovaných průjezdů mezi zdrojovým a cílovým bodem. Řádek představuje zdroj, sloupec cíl. Na obrázku 12 jsou porovnány tři varianty matic lišící se časovým omezením. Čísla bodů v maticích odpovídají místům dle tabulky 1.

O-D matice průzkumu 4. 6. 2026



Obrázek 12: Grafické O-D matice pro 4. 6. 2026: bez časového omezení, do 30 minut a do 5 minut.

Zkracování časového intervalu snižuje počet zahrnutých vztahů, ale zachovává základní prostorovou vztahovost. V prvním termínu obsahovaly matice 1 587, 1 388 a 1 041 vztahů; ve druhém termínu 1 594, 1 391 a 1 043 vztahů. Rozdíl součtu je tedy podle časové varianty pouze +0,4 %, +0,2 % a +0,2 %. Prostorově znázorňuje vyhodnocené vztahy v prvním termínu obrázek 13.

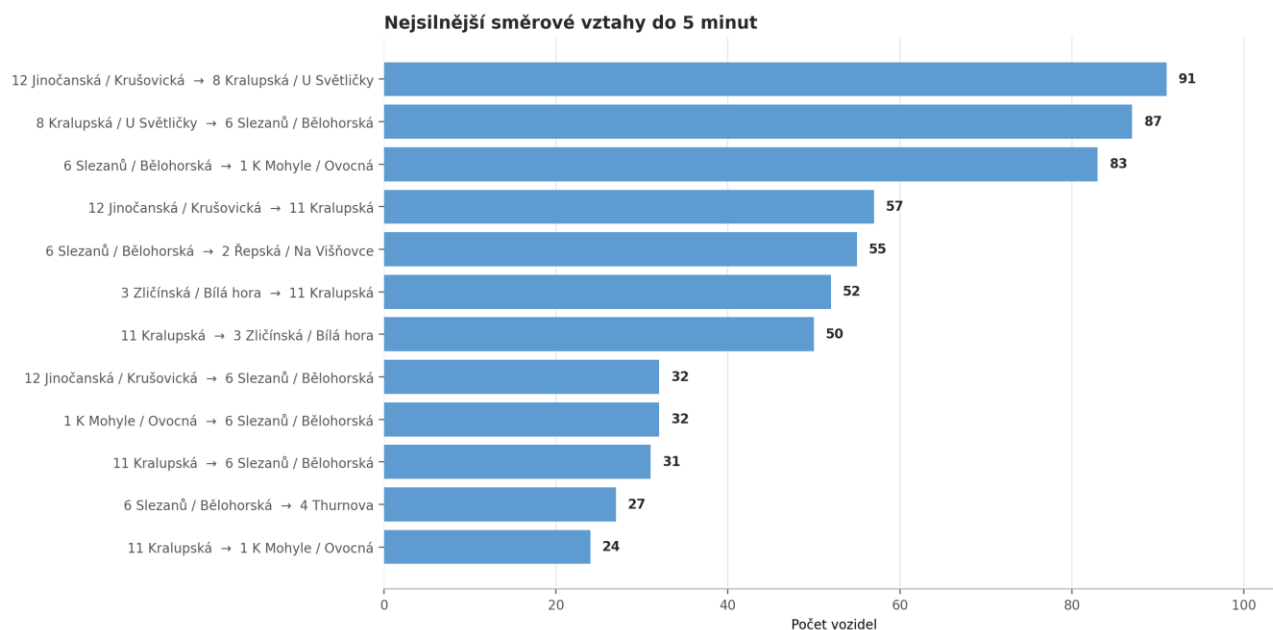


Obrázek 13: Prostorové znázornění vyhodnocených vztahů mezi měřicími body, 4. 6. 2026.



3.5.1 Nejsilnější směrové vazby

Pořadí nejsilnějších vztahů uskutečněných v čase do 5 minut znázorňuje obrázek 14 a tabulka 3.



Obrázek 14: Dvanáct nejsilnějších směrových vztahů do 5 minut, s čísly bodů a názvy ulic, 4. 6. 2026.

Nejsilnější vztah vede z bodu 12 – Jinočanské u Krušovické – do bodu 8 – Kralupské u ulice U Světlíčky: 91 vozidel dne 4. 6. a 96 vozidel dne 18. 6. (+5,5 %). Následuje směr z bodu 8 do bodu 6 – Slezanů u Bělohorské – s 87 a 84 vozidly (–3,4 %) a z bodu 6 do bodu 1 – K Mohyle u Ovocné – shodně s 83 vozidly. Druhý termín tedy potvrzuje stejné hlavní vazby.

- Jinočanská u Krušovické → Kralupská u U Světlíčky → Slezanů u Bělohorské tvoří nejvýraznější navazující osu v severní a východní části sítě;
- Slezanů u Bělohorské má dále silné vazby směrem ke K Mohyle u Ovocné a k Řepské / Na Višňovce;
- Kralupská a Zličinská u tramvajové smyčky Bílá hora vykazují významné vztahy v obou směrech;
- rozdíly mezi opačnými směry jsou dány kombinací jednosměrného uspořádání, rozložením cílů a odlišným průběhem ranní a odpolední dopravy.

Tabulka 3: Deset nejsilnějších směrových O-D vztahů do 5 minut, 4. 6. 2026.

Zdroj	Cíl	Počet vozidel
12 – Jinočanská / Krušovická	8 – Kralupská / U Světlíčky	91
8 – Kralupská / U Světlíčky	6 – Slezanů / Bělohorská	87
6 – Slezanů / Bělohorská	1 – K Mohyle / Ovocná	83
12 – Jinočanská / Krušovická	11 – Kralupská	57
6 – Slezanů / Bělohorská	2 – Řepská / Na Višňovce	55
3 – Zličinská / Bílá hora	11 – Kralupská	52
11 – Kralupská	3 – Zličinská / Bílá hora	50
12 – Jinočanská / Krušovická	6 – Slezanů / Bělohorská	32
1 – K Mohyle / Ovocná	6 – Slezanů / Bělohorská	32
11 – Kralupská	6 – Slezanů / Bělohorská	31



3.6 Tabulární O-D matice

Následující tabulky uvádějí úplné směrové matice pro měření 4. 6. 2026. Jednotlivé vazby jsou podbarveny od šedé pro nulové hodnoty po červenou pro nejvyšší hodnoty; barevná škála vyjadřuje pouze velikost vztahu. Čísla bodů v maticích odpovídají místům dle tabulky 1.

Varianta bez časového omezení je uvedena v tabulce 4. Matice obsahuje 1 587 směrových vztahů; dne 18. 6. šlo o 1 594 vztahů (+0,4 %). Nejsilnější vztah Kralupská u U Světličky → Slezanů u Bělohorské (bod 8 → bod 6) dosáhl 145 a 143 vozidel (−1,4 %).

Tabulka 4: Směrová O-D matice bez časového omezení, 4. 6. 2026.

Z / C	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	0	5	9	0	1	62	1	6	1	4	24	5
2	8	0	6	2	1	11	2	6	0	0	9	2
3	14	3	0	4	9	27	4	7	7	2	78	4
4	6	0	8	0	1	28	0	4	1	2	0	3
5	1	1	8	0	0	7	0	1	1	0	0	1
6	110	91	16	58	5	0	3	21	2	0	30	16
7	3	4	2	0	0	0	0	1	1	0	0	1
8	20	24	3	9	1	145	1	0	0	3	0	2
9	6	0	5	3	1	2	0	0	0	0	0	0
10	28	1	2	0	0	12	0	14	0	0	16	7
11	36	5	75	0	0	46	0	0	0	17	0	31
12	24	12	3	0	0	55	1	118	0	15	83	0

Varianta s omezením na 30 minut je uvedena v tabulce 5. Tato matice obsahuje 1 388 vztahů, tedy 87,5 % oproti neomezené matici. Druhý termín obsahuje 1 391 vztahů (+0,2 %); poměr k jeho neomezené matici je 87,3 %.

Tabulka 5: Směrová O-D matice s časovým omezením do 30 minut, 4. 6. 2026.

Z / C	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	0	4	8	0	1	42	1	5	1	4	21	4
2	7	0	5	2	1	9	2	5	0	0	8	2
3	12	3	0	4	8	24	4	6	6	2	69	4
4	5	0	7	0	1	25	0	4	1	2	0	3
5	1	1	7	0	0	6	0	1	1	0	0	1
6	101	82	14	50	4	0	3	19	2	0	27	14
7	3	4	2	0	0	0	0	1	1	0	0	1
8	16	22	3	8	1	116	1	0	0	2	0	2
9	4	0	4	3	1	2	0	0	0	0	0	0
10	24	1	2	0	0	11	0	13	0	0	14	6
11	32	4	67	0	0	41	0	0	0	15	0	28
12	19	10	3	0	0	44	1	113	0	13	74	0



Varianta s omezením na 5 minut je uvedena v tabulce 6. Matice obsahuje 1 041 vztahů, tedy 65,6 % neomezené matice. Dne 18. 6. obsahuje 1 043 vztahů (+0,2 %), resp. 65,4 % neomezené matice. Hlavní směrové osy stále zůstávají zachovány.

Tabulka 6: Směrová O-D matice s časovým omezením do 5 minut, 4. 6. 2026.

Z / C	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	0	3	6	0	1	32	1	3	1	3	16	3
2	5	0	4	1	1	7	2	3	0	0	6	1
3	9	2	0	3	6	18	3	5	5	2	52	3
4	4	0	5	0	1	18	0	3	1	2	0	2
5	1	1	5	0	0	5	0	1	1	0	0	1
6	83	55	11	27	3	0	2	13	2	0	20	10
7	2	3	2	0	0	0	0	1	1	0	0	1
8	11	19	2	4	1	87	1	0	0	1	0	1
9	3	0	3	2	1	2	0	0	0	0	0	0
10	19	1	2	0	0	8	0	10	0	0	11	4
11	24	3	50	0	0	31	0	0	0	11	0	21
12	13	8	2	0	0	32	1	91	0	10	57	0

4 Závěrečné shrnutí

Hlavní závěr

Doprava v řešené rezidentní oblasti je soustředěna do několika profilů a směrových os. Nejvýznamnější je východní profil v ulici Slezanů u Bělohorské a osa Jinočanská – Kralupská – Slezanů u Bělohorské. Hodinové průběhy potvrzují, že vedle celodenní intenzity je významná také výrazná směrovost ranních špiček.

- V šesti vybraných profilech dosáhl součet směrových hodnot RPDl dne 4. 6. 2026 celkem 4 894 vozidel/den a dne 18. 6. celkem 4 844 vozidel/den; pokles činí 50 vozidel/den, resp. 1,0 %. Jde o součet zatížení profilů, nikoli o počet unikátních vozidel v území.
- Nejzatíženější je v obou termínech profil bodu 6 – Slezanů u Bělohorské: součet RPDl činí 1 524 a 1 518 vozidel/den (–0,4 %); součet hodinových detekcí činí 1 621 a 1 616 vozidel.
- Bod 8 – Kralupská u U Světličky – leží v jednosměrném úseku. V protisměru bylo zaznamenáno jen několik jízdních kol. Součet RPDl obou směrů činil 528 a 521 vozidel/den (–1,3 %).
- Do pěti minut bylo mezi body přiřazeno přibližně 3 408 průjezdů dne 4. 6. a 3 492 průjezdů dne 18. 6. (+2,5 %). Přibližně poloviční podíl vůči součtu profilových průjezdů je dán infrastrukturou a podílem zdrojové a cílové dopravy.
- Osobní automobily tvoří drtivou většinu zaznamenaných průjezdů; druhou největší skupinou jsou dodávky a lehká nákladní vozidla, následovaná jízdními koly.
- Nejsilnější rychlé (do 5 minut) O–D vazby jsou Jinočanská u Krušovické → Kralupská u U Světličky, Kralupská u U Světličky → Slezanů u Bělohorské a Slezanů u Bělohorské → K Mohyle u Ovocné.
- O–D matice jsou pro oba termíny velmi podobné; nejsilnější rychlé (do 5 minut) vazby zůstávají stejné a jejich jednotlivé změny jsou převážně v jednotkách procent.

4.1 Doporučení pro navazující bezpečnostní posouzení

- prioritně prověřit bod 6 v ulici Slezanů u Bělohorské a návaznost na osu Kralupská u U Světličky – Jinočanská u Krušovické;
- při bezpečnostním hodnocení samostatně prověřit podmínky cyklistické dopravy, zejména vedení cyklistů v jednosměrných ulicích a v místech kontaktu s hlavními proudy motorové dopravy;
- pro rozlišení rychlých průjezdů a cest s pobytem pracovat společně s pětiminutovou, třicetiminutovou a neomezenou O–D maticí.