

VÁŠ DOPIS ZN.

Č. j. IPR

VYŘIZUJE/ KANCELÁŘ/ LINKA **Ing. Věrtelář / KDI / 4558**

DATUM

EKOLA group, spol. s r.o.

Mistrovská 4

Praha 10

108 00

Věc DIP pro VVURÚ Z 3055/10 – automobilová doprava, Praha-Kunratice

Na základě Vaší žádosti – e-mail - ze dne 27. 8. 2019 Vám v příloze předáváme Vámi požadované dopravně inženýrské podklady - výhledový modelový kartogram intenzity zatížení automobilovou dopravou na komunikacích v Praze-Kunraticích pro výhledové období platného ÚP hl. m. Prahy, který počítá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch podle tohoto plánu (viz. <http://mpp.praha.eu/VykresyUP/>). Nejde tedy o konkrétní rok, ale výhledový stav naplnění ÚP hl. m. Prahy.

Cílem zakázky bylo zpracování dopravně inženýrských podkladů (DIP) pro oblast Praha-Kunratice. Jednalo se o provedení modelových výpočtů intenzit automobilové dopravy pro období ÚP hl. m. Prahy a období se změnou Z 3055/10 ÚP hl. n. Prahy.

IPR Praha disponuje dopravním modelem pro hl. m. Prahu a jeho okolí, který je zpracován a aktualizován v softwarovém prostředí PTV - VISION. Modelem zpracované území je rozděleno do cca 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. Při tomto způsobu výpočtu jsou v každém dílčím iteračním kroku vyhledány trasy a vyčísleny impedance postupně pro všechny druhy vozidel s tím, že je při výpočtu impedancí pro danou síť zohledněno čerpání kapacity jednotlivých úseků komunikací všemi systémy dohromady (více o modelování viz. <http://www.iprpraha.cz/clanek/393/modelovani-dopravy-pomoci-matematickych-modelu>).

Vlastní zatěžování probíhalo tak, že byly matice dopravních vztahů přidělovány na komunikační síť v postupových krocích a následně bylo provedeno iterační vyrovnání. Následně byly provedeny modelové výpočty intenzit pro výhledové období ÚP hl. m. Prahy bez a se Z 3055/10.

V příloze č. 1 dostáváte kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha-Kunratice pro výhledové období platného ÚP hl. m. Prahy.

V příloze č. 2 dostáváte kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha-Kunratice pro výhledové období platného ÚP hl. m. Prahy se Z 3055/19.

V příloze č. 3 dostáváte rozdílový kartogram příloha č. 2 minus příloha č. 1.

Hodnoty zatížení v přílohách č. 1 a 2 představují jednosměrné, celodenní zatížení všech vozidel / z toho vozidel nad 3,5 t v období 0 - 24 h, v průměrný pracovní den, bez vozidel pravidelné HD osob (PID). Hodnoty výhledového modelového zatížení jsou zaokrouhlené u všech vozidel na stovky a u vozidel nad 3,5 t na desítky. Jízdní souprava se uvažuje jako jedno vozidlo.

Hodnoty zatížení v příloze č. 3 představují jednosměrné, celodenní zatížení všech vozidel v období 0 - 24 h, v průměrný pracovní den. Hodnoty výhledového modelového zatížení nejsou zaokrouhlené.

*Poznámka:*

OA	osobní automobily
DA	dodávkové automobily vč. lehkých užitkových vozidel do 3,5 t NPH (největší povolená hmotnost (jízdní soupravy))
SNA	střední nákladní automobily (dvounápravové) 3,5 – 18 t NPH
TNA	těžké nákladní automobily (tří- a vícenápravové, speciální – jeřáby, bagry, traktory) typicky cca 20 - 32 t NPH
NAV	návěsové a přívěsové soupravy, typicky kolem 40 t NPH
BUS	autobusy mimo MHD

*Používané agregace:*

do 3,5 t	= OA + DA	vozidla do 3,5 t NPH
nad 3,5 t	= SNA + TNA + NAV + BUS	vozidla nad 3,5 t NPH bez MHD

Dopravní prognóza zahrnuje nejen poptávku po dopravě, ale i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Dopravní model není územně ohraničen hranicemi hlavního města Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje (Pražský region). V modelu tak jsou důležité komunikační vstupy do Prahy, a to jak dálniční, tak i silnic I., II. a III. třídy. V dopravních vazbách je tak zachycena silná vazba mezi Prahou a Středočeským krajem.

Z hlediska vývoje automobilové dopravy podle údajů TSK-UDI publikovaných v Ročenkách dopravy Prahy dochází celopražsky ke kulminaci, resp. poklesu (a v centrální části dokonce už několik let) výkonů automobilové dopravy. Ve výhledovém modelu odvozeném z platného ÚP hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy).

Z pohledu vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj se sice jedná o výsledky na straně bezpečnosti, protože jde o scénář maximálního rozvoje, ale pro přípravu staveb, etapizaci, dimenzování a modelování křižovatek se ukazují být tyto podklady v kontextu výše popsaného a s postupujícím časem pravděpodobně nadhodnocené.

Předávané výhledové modelové hodnoty zatížení jsou určeny pro zpracování výše uvedené zakázky.

Bez písemného svolení IPR Praha nemůže být použito pro jiný účel.

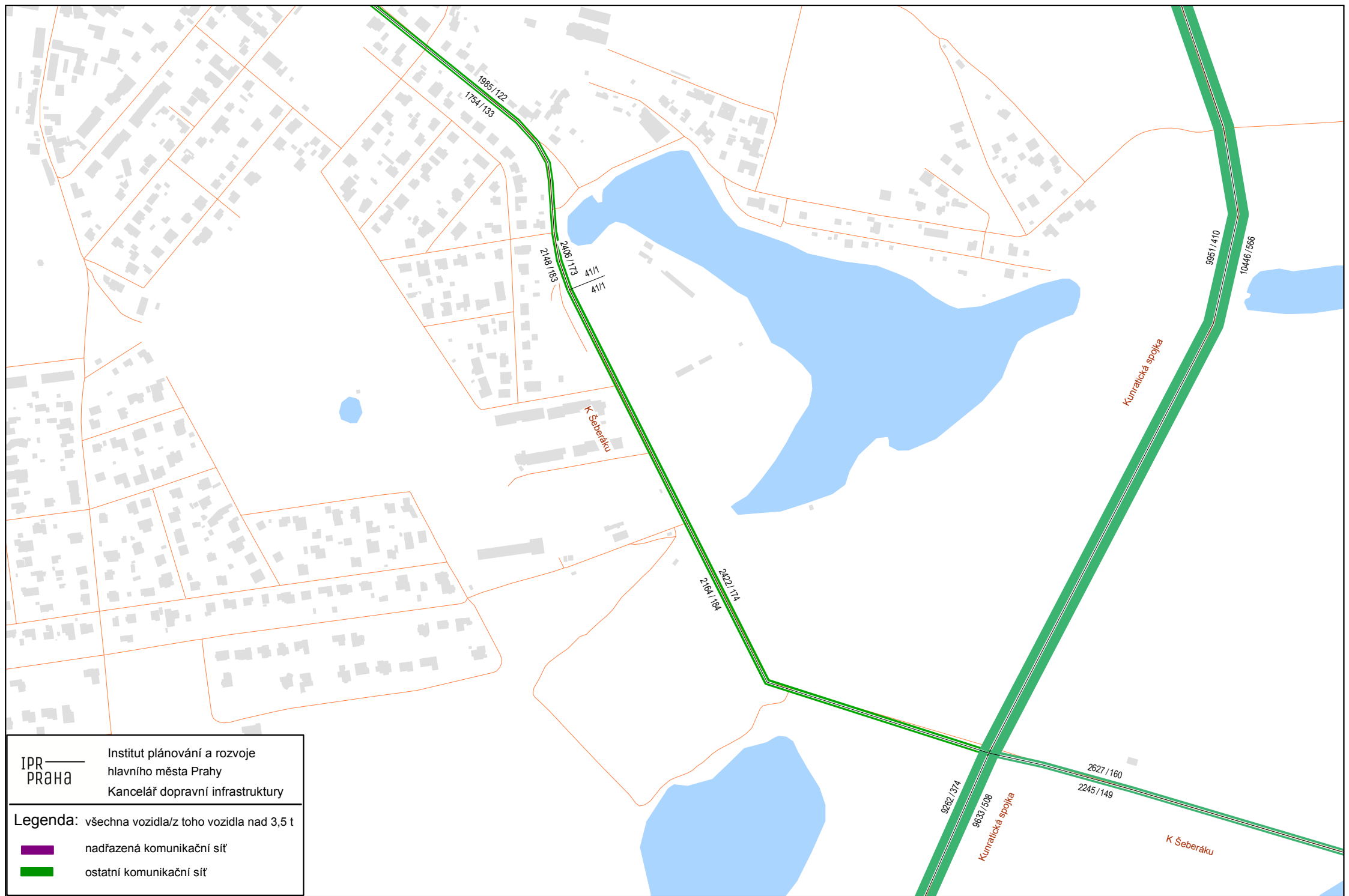
S pozdravem



Ing. Marek Zďeradička  
Ředitel Sekce infrastruktury

**PŘÍLOHY:**

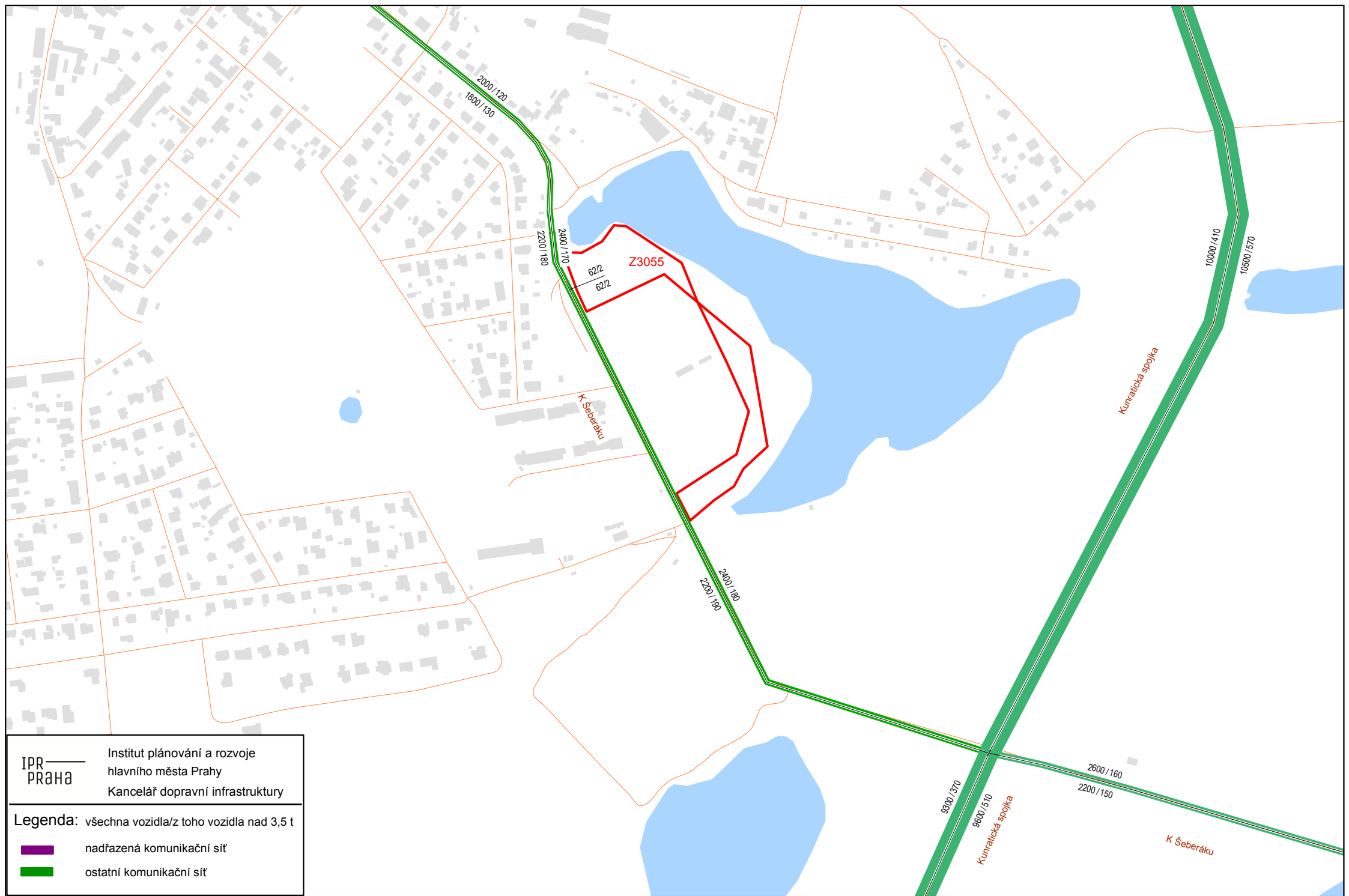
- 1) Kartogram výhledového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P-Kunratice
- 2) Kartogram výhledového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P-Kunratice, Z 3055/10
- 3) Kartogram výhledových počtů spojů PID na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, rozdíl



IPR  
PRAHA

Institut plánování a rozvoje  
hlavního města Prahy  
Kancelář dopravní infrastruktury

- Legenda:** všechna vozidla/z toho vozidla nad 3,5 t
- nadřazená komunikační síť
  - ostatní komunikační síť



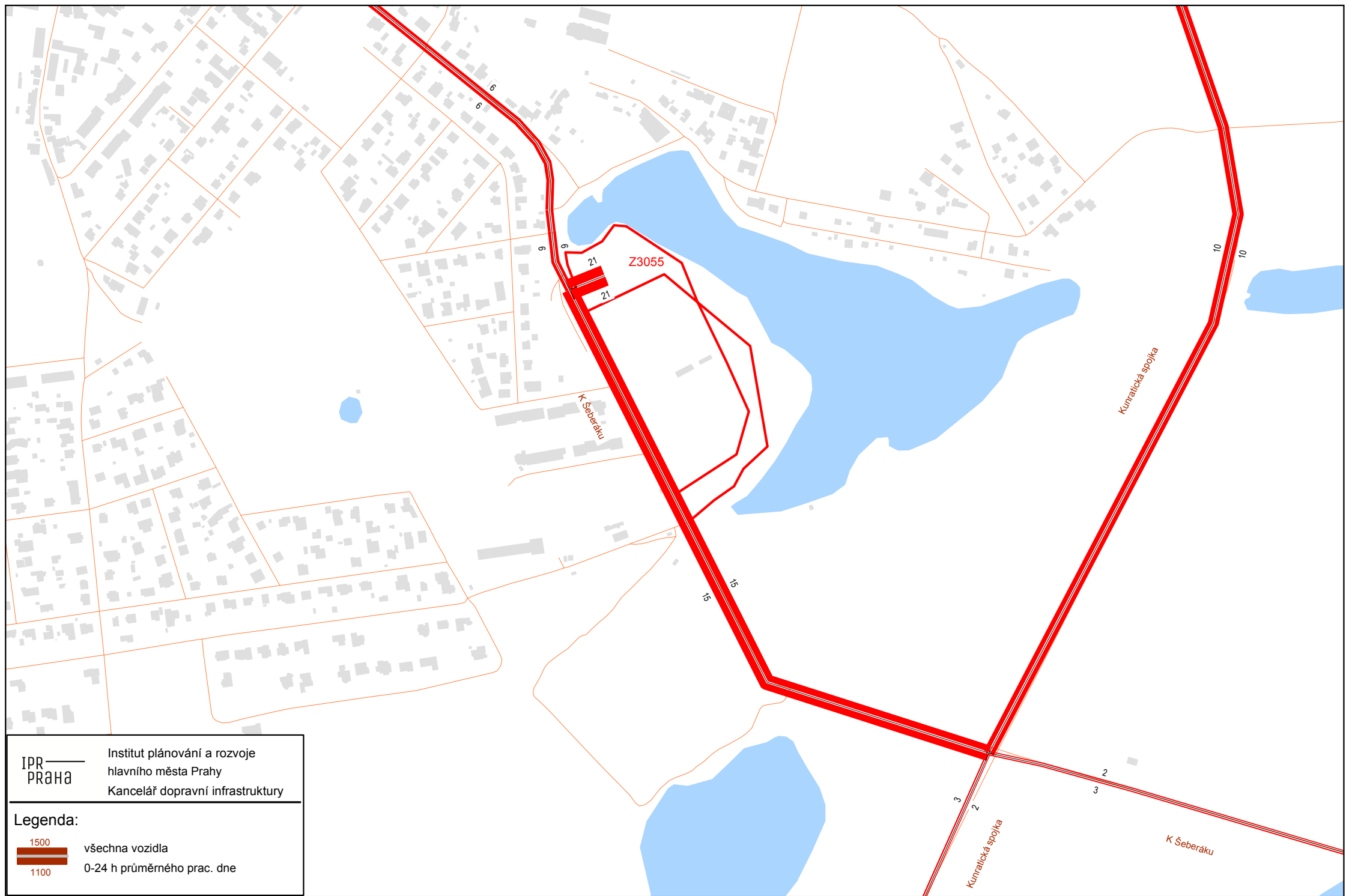
IPR  
PRŮHA

Institut plánování a rozvoje  
hlavního města Prahy  
Kancelář dopravní infrastruktury

**Legenda:** všechna vozidla/z toho vozidla nad 3,5 t

nadřazená komunikační síť

ostatní komunikační síť



IPR

PRŮHA

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Kancelář dopravní infrastruktury

Legenda:

1500

všechna vozidla

1100

0-24 h průměrného prac. dne