

VÁŠ DOPIS ZN.

Č. j. IPR **8021/22**VYŘIZUJE/ KANCELÁŘ/ LINKA **Ing. Torjai / KDI / 4597**

DATUM

gogolák + grasse s.r.o.

Milady Horákové 25

Praha 7 - Holešovice

170 00

Věc DIP pro záměr „ÚS Horní Počernice – východ“, Praha 20 – Horní Počernice

Na základě Vaší objednávky ze dne 30. 5. 2022 Vám v příloze předáváme Vámi požadované dopravně inženýrské podklady (DIP) - návrhový modelový kartogram intenzit zatížení automobilovou dopravou na komunikacích v Praze – Uhřetíněves pro návrhové 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 návrhový stav naplnění ÚP hl. m. Prahy. DIP je zpracováván pro Odbor územního rozvoje MHMP (smlouva č. DIL/34/04/000199/2021).

Cílem zakázky bylo zpracování DIP pro oblast Praha 20 – Horní Počernice. Jednalo se o provedení modelových výpočtů intenzit automobilové dopravy pro návrhové období ÚP hl. m. Prahy s kompletně dokončeným záměrem „ÚS Horní Počernice – východ“ (ÚSHP). Podkladem pro tento DIP byla Územní studie Horní Počernice – východ (05/2022). Modelovány byly dvě stavy Návrh a Námět. Stav návrh vychází z regulí územního plánu, stav námět jej pak dále rozšiřuje. V okolí se připravuje několik liniových staveb, které mají značný vliv na okolí řešeného záměru. Jde zejména o stavby jako Hornopočernická spojka, Klánovická spojka¹, propojení MÚK Beranka – Ve Žlíbku, propojení K Zelenči – Bezručova, DO (SOKP) a další. Všechny tyto stavby jsou v našem modelu implementovány.

Podklady k předpokládané zdrojové a cílové dopravě (počet vyvolaných jízd) pro byly předány objednatelem. Jednalo se o počty parkovacích míst (dále jen PM) po jednotlivých blocích a způsob využití jednotlivých bloků. Pro počet parkovacích míst na jednotlivé jízdy generované dopravy byly použity následující koeficienty uvedené v následující tabulce.

Způsob využití	Vázaná PM	Návštěvnícká PM	Podíl pomalých voz.
Bydlení	1,5	1,1	1 %
Vybavenost – občanská	1,2	11	1 %
Vybavenost – komerční	1,2	5	1 %
Administrativa	1,2	1,5	1 %
Výroba a skladování	1,2	1,5	5 %
Sport	1,2	3	1 voz. na blok

Pro stav **Návrh** je předpokládaný počet jízd osobních automobilů (dále jen OA) v jednom směru za 24 hodin průměrného pracovního dne (pro příjezd a odjezd se předpokládá stejný počet) ve výši 14 194; předpokládaný počet jízd vozidel nad 3,5 t byl uvažován ve výši 148 vozidel (příjezd a odjezd). Generovaná doprava z ÚSHP je pak ve výši 14 342 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 148 vozidel nad 3,5 t).

¹ Upozorňujeme, že příprava stavby Klánovické spojky je v současné době (06/2022) investorem pozastavena. Ale je stále součástí platných, závazných ÚPD.

Pro stav **Námět** je předpokládán počet jízd OA v jednom směru za 24 hodin průměrného pracovního dne (pro příjezd a odjezd se předpokládá stejný počet) ve výši 18 816; předpokládán počet jízd vozidel nad 3,5 t byl uvažován ve výši 190 vozidel (příjezd a odjezd). Generovaná doprava z ÚSHP je pak ve výši 19 006 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 190 vozidel nad 3,5 t).

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 pro návrhové období průměrný den (průměrný pracovní den – PPD) 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:

$$RPDI = PPD \times 0,865$$

IPR Praha disponuje návrhovým 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 1 600 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. <https://iprpaha.cz/stranka/3941/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 vyrovňování. Následně byly provedeny modelové výpočty intenzit pro návrhové období ÚP hl. m. Prahy.

V příloze č. 1 dostáváte kartogram zatížení AD z průzkumu roku 2019 TSK Praha, oblast Praha 20 – Horní Počernice.

V příloze č. 2 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 20 – Horní Počernice pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy – stav NÁVRH se záměrem ÚS Horní Počernice – východ.

V příloze č. 3 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 20 – Horní Počernice pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy – stav NÁVRH se záměrem ÚS Horní Počernice – východ, směrové rozdělení vyvolané dopravy ze záměru ÚS Horní Počernice – východ.

V příloze č. 4 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 20 – Horní Počernice pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy – stav NÁMET se záměrem ÚS Horní Počernice – východ (námetová část).

V příloze č. 5 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 20 – Horní Počernice pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy – stav NÁMET se záměrem ÚS Horní Počernice – východ (námetová část), směrové rozdělení vyvolané dopravy ze záměru ÚS Horní Počernice – východ.

Hodnoty zatížení v přílohách č. 1, 2 a 4 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 (MHD). Hodnoty návrhového 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 přílohách č. 3 a 5 představují jednosměrné, celodenní zatížení všech vozidel v období 0–24 h, v průměrný pracovní den.

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.

V návrhovém modelu odvozeném z platného ÚP hl. m. Prahy jsou zaneseny předpoklady rozvoje města dle všech ploch a kapacit platného ÚP hl. m. Prahy a rovněž i rozvoj sídel v Pražské metropolitní oblasti, z něhož vyplývají významné nárůsty automobilové dopravy. Z pohledu vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj se sice jedná o výsledky na straně bezpečnosti, protože jde o scénář maximálního vývoje výkonů automobilové dopravy, ale pro přípravu staveb, etapizaci, dimenzování a modelování křižovatek se ukazují být tyto podklady v kontextu výše popsaného pravděpodobně nadhodnocené.

Zpracované údaje návrhových intenzit automobilové dopravy, které Vám v přílohách dopisu posíláme, nezohledňují plně skutečnost, že ve spádové oblasti je zájem některých investorů o vyšší míru využití území, než předpokládá platný ÚP hl. m. Prahy či změny funkčního využití ploch v některých lokalitách. To se projevuje podanými podněty na změny platného ÚP hl. m. Prahy nebo již procesovanými změnami ÚP hl. m. Prahy ve spádovém území. V případě kladného projednání těchto změn a jejich schválení Zastupitelstvem hl. m. Prahy budou tyto změny ÚP hl. m. Prahy následně do aktualizovaných výpočtů návrhových intenzit dopravy zohledněny. Je proto třeba počítat s tím, že zpracované údaje návrhových intenzit dopravy budou v budoucnu (dle schválených změn ÚP) aktualizovány.

Předávané návrhové 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 intenzit AD průzkumu 2019 TSK Praha na vybrané síti hl. m. Prahy, P20–H. Počernice
- 2) Kartogram návrhového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P20–H. Počernice, ÚSHP – NÁVRH
- 3) Kartogram návrhového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P20–H. Počernice, ÚSHP – NÁVRH Z-C
- 4) Kartogram návrhového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P20–H. Počernice, ÚSHP – NÁMĚT
- 5) Kartogram návrhového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P20–H. Počernice, ÚSHP – NÁMĚT Z-C

ROZDĚLOVNÍK:

- 1. Adresát + přílohy – doporučeně
- 2. IPR – RED (bez příloh)
- 3. IPR – INFR / KDI (bez příloh)
- 4. IPR – SPR / ARCH + přílohy + kopie spisu

DIP je pro MHMP.









