

PRO Ing. arch. Barbora Peterková (SDM/KZP)  
VYŘIZUJE Ján Jankovič (INFR/KDI)  
DATUM 27. 02. 2024

## Věc DIP pro změny Z3448/25, 3449/25 až 3456/25, Praha 11 – Háje, Chodov

Na základě Vaší žádosti z 08/2023 Vám v příloze předáváme Vámi požadované dopravně inženýrské podklady – návrhový modelový kartogram intenzity zatížení automobilovou dopravou na komunikacích v Praze 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy, který počítá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch podle tohoto plánu (viz. <https://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/>). Nejde tedy o konkrétní rok, ale návrhový stav naplnění ÚP hl. m. Prahy.

Cílem zakázky bylo zpracování dopravně inženýrských podkladů (DIP) pro změny Z3448/25, Z3449/25, Z3450/25, Z3451/25, Z3452/25, Z3453/25, Z3454/25, Z3455/25, Z3456/25. Součástí zakázky bylo také modelové prověření kumulativních vlivů zapracovaných změn ve dvou variantách:

- Kumulace 1: Z3448/25, Z3451/25, Z3453/25 a Z3455/25
- Kumulace 2: Z3449/25, Z3450/25, Z3452/25, Z3454/25 a Z3456/25

Jednalo se o provedení modelových výpočtů intenzit automobilové dopravy pro období ÚP hl. m. Prahy. Objem předpokládané zdrojové a cílové dopravy (počet vyvolaných jízd) pro stav naplnění Územního plánu hl. m. Prahy v oblasti Prahy 11, byl získán ze studií pořízených Úřadem městské části Praha 11.

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), pro změnu Z3448/25, je ve výši 460.

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), pro změnu Z3449/25, je ve výši 390.

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), pro změnu Z3450/25, je ve výši 524.

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), pro změnu Z3451/25, je ve výši 650.

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), pro změnu Z3452/25, je ve výši 504.

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), pro změnu Z3453/25, je ve výši 388; předpokládaný počet jízd vozidel nad 3,5 t byl uvažován ve výši 4 vozidla (příjezd a odjezd). Generovaná doprava ze Z3453/25 je pak ve výši 392 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 4 vozidla nad 3,5 t).

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), pro změnu Z3454/25, je ve výši 1 792.

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), pro změnu Z3455/25, je ve výši 715; předpokládaný počet jízd vozidel nad 3,5 t byl uvažován ve výši 7 vozidel (příjezd a odjezd). Generovaná doprava ze Z3455/25 je pak ve výši 722 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 7 vozidel nad 3,5 t).

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), pro změnu Z3456/25, je ve výši 650.

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 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://iprpraha.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 vyrovnání. Následně byly provedeny modelové výpočty intenzit pro návrhové období ÚP hl. m. Prahy.

V příloze č. 1 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy (ve vymezení kumulace 1).

V příloze č. 2 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3448/25.

V příloze č. 3 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3448/25 minus ÚP hl. m. Prahy (př. 2-1).

V příloze č. 4 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3451/25.

V příloze č. 5 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3451/25 minus ÚP hl. m. Prahy (př. 4-1).

V příloze č. 6 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3453/25.

V příloze č. 7 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3453/25 minus ÚP hl. m. Prahy (př. 6-1).

V příloze č. 8 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3455/25.

V příloze č. 9 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3455/25 minus ÚP hl. m. Prahy (př. 8-1).

V příloze č. 10 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou kumulací 1.

V příloze č. 11 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou kumulací 1 minus ÚP hl. m. Prahy (př. 10-1).

V příloze č. 12 dostáváte kartogram návrhových počtu spojů PID (TRAM a BUS) na vybraných komunikacích v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov (ve vymezení kumulace 1).

V příloze č. 13 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy (ve vymezení kumulace 2).

V příloze č. 14 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3449/25.

V příloze č. 15 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3449/25 minus ÚP hl. m. Prahy (př. 14-13).

V příloze č. 16 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zapracovanou změnou Z3450/25.

V příloze č. 17 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zapracovanou změnou Z3450/25 minus ÚP hl. m. Prahy (př. 16-13).

V příloze č. 18 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zapracovanou změnou Z3452/25.

V příloze č. 19 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zapracovanou změnou Z3452/25 minus ÚP hl. m. Prahy (př. 18-13).

V příloze č. 20 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zapracovanou změnou Z3454/25.

V příloze č. 21 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zapracovanou změnou Z3454/25 minus ÚP hl. m. Prahy (př. 20-13).

V příloze č. 22 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zapracovanou změnou Z3456/25.

V příloze č. 23 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zapracovanou změnou Z3456/25 minus ÚP hl. m. Prahy (př. 22-13).

V příloze č. 24 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zapracovanou kumulací 2.

V příloze č. 25 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zapracovanou kumulací 2 minus ÚP hl. m. Prahy (př. 24-13).

V příloze č. 26 dostáváte kartogram návrhových počtu spojů PID (TRAM a BUS) na vybraných komunikacích v oblasti Praha 11 – Háje, Chodov (ve vymezení kumulace 2).

Hodnoty zatížení v přílohách č. 1, 2, 4, 6, 8, 10, 13, 14, 16, 18, 20, 22 a 24 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 návrhového modelového zatížení jsou zaokrouhlené u všech vozidel na sto a u vozidel nad 3,5 t na deset. Jízdní souprava se uvažuje jako jedno vozidlo.

Hodnoty zatížení v přílohách č. 3, 5, 7, 9, 11, 15, 17, 19, 21, 23 a 25 představují jednosměrné, celodenní zatížení všech vozidel v období 0–24 h, v průměrný pracovní den (kladná nárůst zatížení, záporné pokles zatížení).

Hodnoty kartogramu návrhového počtu spojů PID v přílohách č. 12 a 26 představují jednosměrné, celodenní počty spojů PID v období 0–24 h / 22–06 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

**Ján Jankovič, MSc.**  
Specialista modelování dopravy

#### PŘÍLOHY:

- 1) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov (kumulace 1)
- 2) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov se Z3448/25
- 3) Kartogram rozdílového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov, př. 2 minus 1
- 4) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov se Z3451/25
- 5) Kartogram rozdílového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov, př. 4 minus 1
- 6) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov se Z3453/25
- 7) Kartogram rozdílového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov, př. 6 minus 1
- 8) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov se Z3455/25
- 9) Kartogram rozdílového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov, př. 8 minus 1
- 10) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov s kumulací 1
- 11) Kartogram rozdílového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov, př. 10 minus 1
- 12) Kartogram návrhového počtu spojů PID na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov (kumulace 1)
- 13) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov (kumulace 2)
- 14) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov se Z3449/25
- 15) Kartogram rozdílového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov, př. 14 minus 13
- 16) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov se Z3450/25
- 17) Kartogram rozdílového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov, př. 16 minus 13
- 18) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov se Z3452/25
- 19) Kartogram rozdílového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov, př. 18 minus 13
- 20) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov se Z3454/25
- 21) Kartogram rozdílového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov, př. 20 minus 13
- 22) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov se Z3456/25
- 23) Kartogram rozdílového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov, př. 22 minus 13
- 24) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov s kumulací 2
- 25) Kartogram rozdílového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov, př. 24 minus 1
- 26) Kartogram návrhového počtu spojů PID na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P11-Háje, Chodov (kumulace 2)

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY (příspěvková organizace), zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63  
Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2-Nové Město (cz) | T) +420 236 005 619 – ID) c2zmahu – E) podatelna@ipr.praha.eu – www.iprpaha.cz  
iČ) 70883858 – DIČ) CZ70883858 | UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia a.s., Želetavská 1525/1, 140 92 Praha 4 (číslo účtu: 1387882611/2700)