

PRO RNDr. Ivo Caha (SPM/KZI)  
VYŘÍZUJE Ing. Václav Věrtelář (INFR/KDI)  
DATUM 9.10.2020

## Věc DIP pro Z3209/14 Požadavek na obytné území, Praha 14 - Kyje

Na základě Vaší žádosti Vám v příloze předáváme Vámi požadované dopravně inženýrské podklady - výhledový modelový kartogram intenzity zatížení automobilovou dopravou na komunikacích v Praze 14 – Kyje 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 změnu Z3209/14. Jednalo se o provedení modelových výpočtů intenzit automobilové dopravy pro období ÚP hl. m. Prahy.

DIP pro změnu Z3209/14 byl zpracován na základě Dopravně inženýrské studie Kyje-Hutě, PPU spol. s r.o. 08/2019.

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) je ve výši 981; předpokládaný počet jízd vozidel nad 3,5 t byl uvažován ve výši 10 vozidel (příjezd a odjezd). Generovaná doprava ze Z3209/14 je pak ve výši 991 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 10 vozidel nad 3,5 t).

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. <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 vyrovnaní. Následně byly provedeny modelové výpočty intenzit pro výhledové období ÚP hl. m. Prahy.

V příloze č. 1 dostáváte kartogram zatížení AD z průzkumu roku 2000 TSK Praha na vybraných komunikacích v oblasti Praha 14 – Kyje.

V příloze č. 2 dostáváte kartogram počtu spojů TRAM a BUS MHD z průzkumu roku 2000 TSK Praha na vybraných komunikacích v oblasti Praha 14 – Kyje.

V příloze č. 3 dostáváte kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 14 – Kyje pro výhledové období platného ÚP hl. m. Prahy.

V příloze č. 4 dostáváte kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 14 – Kyje pro výhledové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3209/14.

V příloze č. 5 dostáváte kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 14 – Kyje pro výhledové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3209/14 a Z3208/14.

V příloze č. 6 dostáváte rozdílový kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 14 – Kyje pro výhledové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3209/14 (4) minus ÚP hl. m. Prahy (3).

V příloze č. 7 dostáváte rozdílový kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 14 – Kyje pro výhledové období platného ÚP hl. m. Prahy se zapracovanou změnou Z3209/14, Z3208/14 (5) minus ÚP hl. m. Prahy (3).

V příloze č. 8 dostáváte kartogram výhledových počtu spojů MHD (TRAM a BUS) na vybraných komunikacích v oblasti Praha 14 – Kyje.

Hodnoty zatížení v přílohách č. 1, 3 až 5 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 50 a u vozidel nad 3,5 t na 5. Jízdní souprava se uvažuje jako jedno vozidlo.

V příloze č. 2 dostáváte kartogram výhledových počtu spojů MHD (TRAM a BUS) z průzkumu roku 2000 TSK Praha na vybraných komunikacích v oblasti Praha 14 – Kyje v období 0 - 24 h, v průměrný pracovní den.

Hodnoty zatížení v přílohách č. 6 a 7 představují jednosměrné, celodenní zatížení všech vozidel v období 0 - 24 h, v průměrný pracovní den.

Hodnoty kartogramu výhledového počtu spojů MHD v příloze č. 8 představují jednosměrné, celodenní počty spojů MHD 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.

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.

Zpracované údaje výhledových intenzit automobilové dopravy, které Vám v přílohách dopisu posíláme, nezohledňují plně skutečnost, že v širší 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. V případě kladného projednání těchto změn a jejich schválení Zastupitelstvem hl. m. Prahy budou tyto změny ÚP hl. m. Prahy následně do aktualizovaných výpočtů výhledových intenzit dopravy zohledněny. Je proto třeba počítat s tím, že zpracované údaje výhledových intenzit dopravy budou v budoucnu (dle schválených změn ÚP) aktualizovány.

Předávané výhledové modelové hodnoty zatížení jsou určeny pro zpracování výše uvedené zakázky.  
Bez písemného svolení IPR Praha nemůže být použito pro jiný účel.

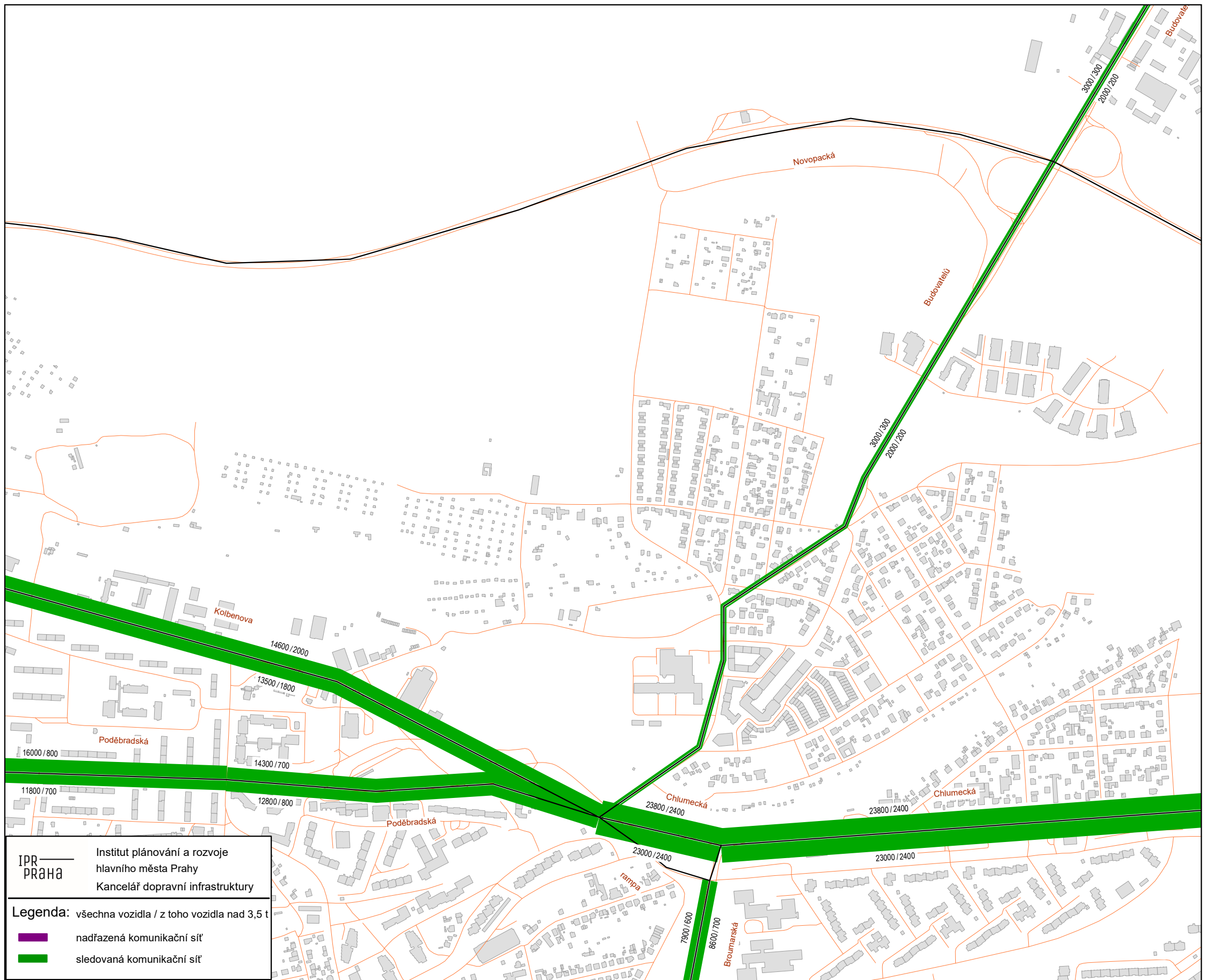
S pozdravem



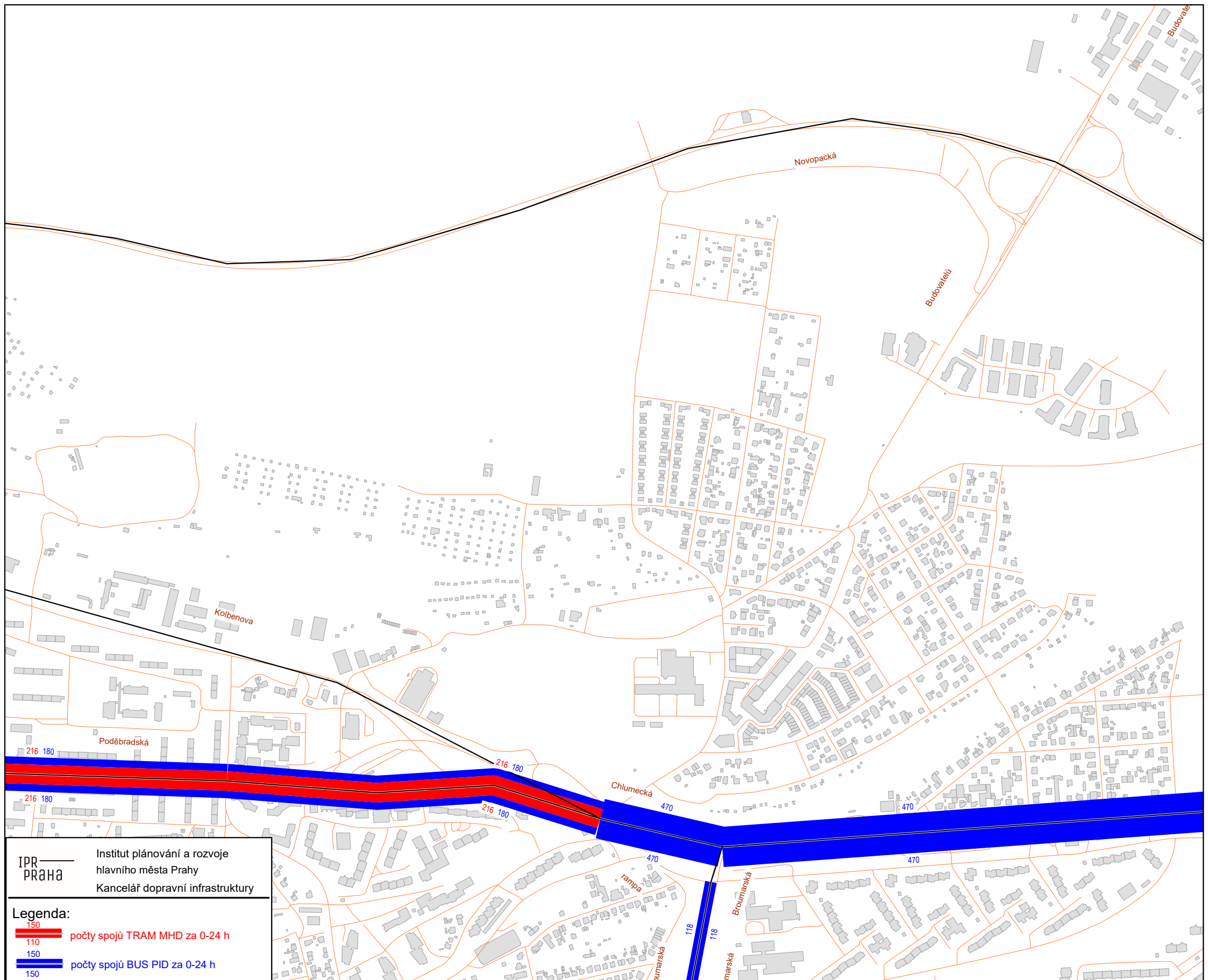
**Ing. Václav Větelář**  
Specialista modelování dopravy

**PŘÍLOHY:**

- 1) Kartogram zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P14-Kyje, 2000 průzkum TSK Praha
- 2) Kartogram počtu spojů MHD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P14-Kyje, 2000 průzkum TSK Praha
- 3) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P14-Kyje
- 4) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P14-Kyje se Z3209/14
- 5) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P14-Kyje se Z3209/14 a Z3208/14
- 6) Kartogram rozdílového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P14- Kyje, 4 minus 3
- 7) Kartogram rozdílového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P14- Kyje, 5 minus 3
- 8) Kartogram výhledových počtů spojů MHD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P14-kyje

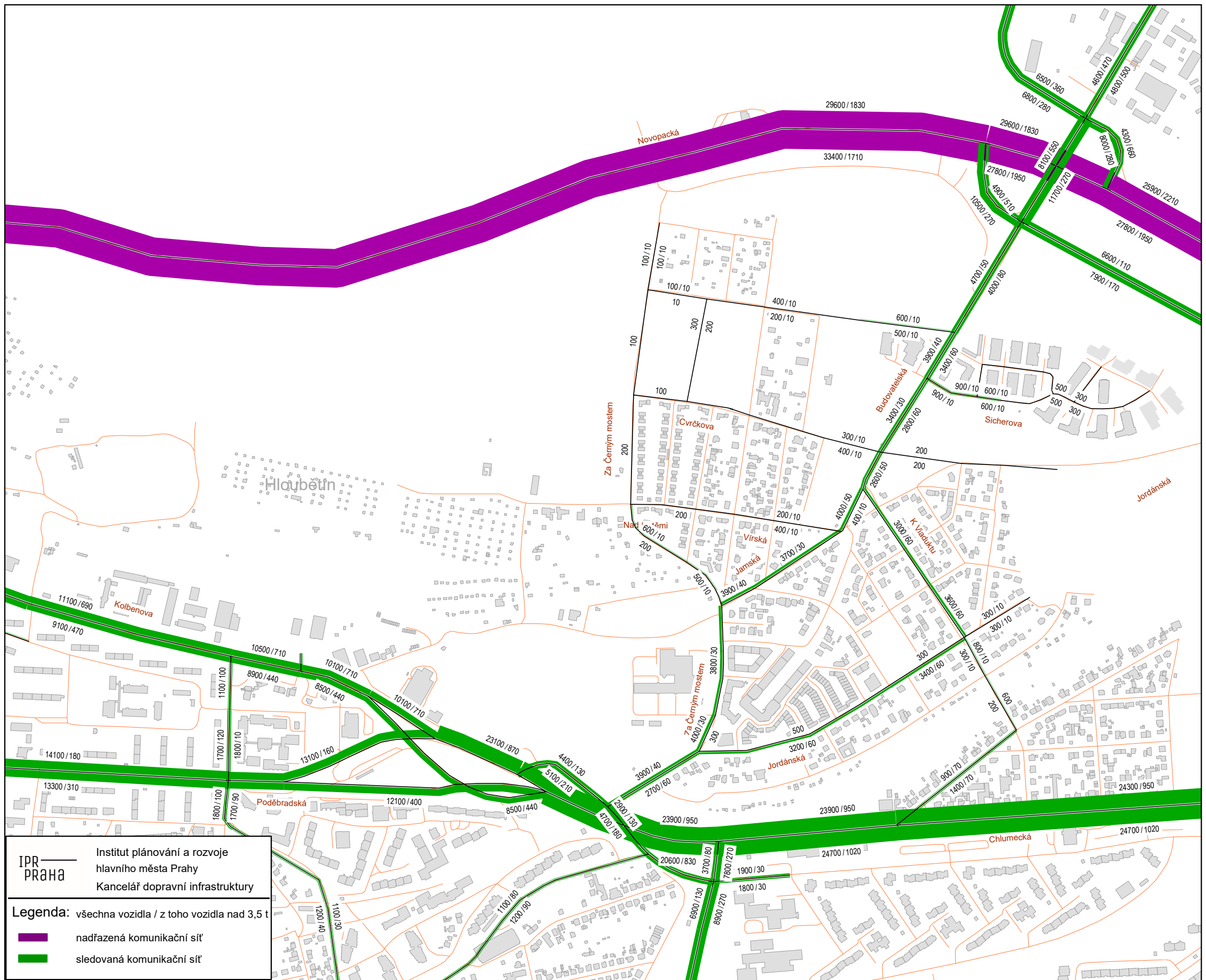


Říjen 2020	Kartogram intenzit AD, 2000 průzkum TSK Praha	1_2000_AD_TSK_Praha.ver
IPR Praha č. j.: /20	všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t (bez BUS PID), 0-24 h, průměrný prac. den	Příloha č.: 1



Říjen 2020	Kartogram intenzit MHD, 2000 průzkum TSK Praha	2_2000_MHD_TSK_Praha.ver
IPR Praha č. j.: /20	počty vozidel MHD (TRAM, BUS), 0-24 h, průměrný prac. den	Příloha č.: 2





IPR  
PRAHA

Instytut plánování a rozvoje  
hlavního města Prahy  
Kancelář dopravní infrastruktury

Legenda:

všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t

nadřazená komunikační síť

sledovaná komunikační síť

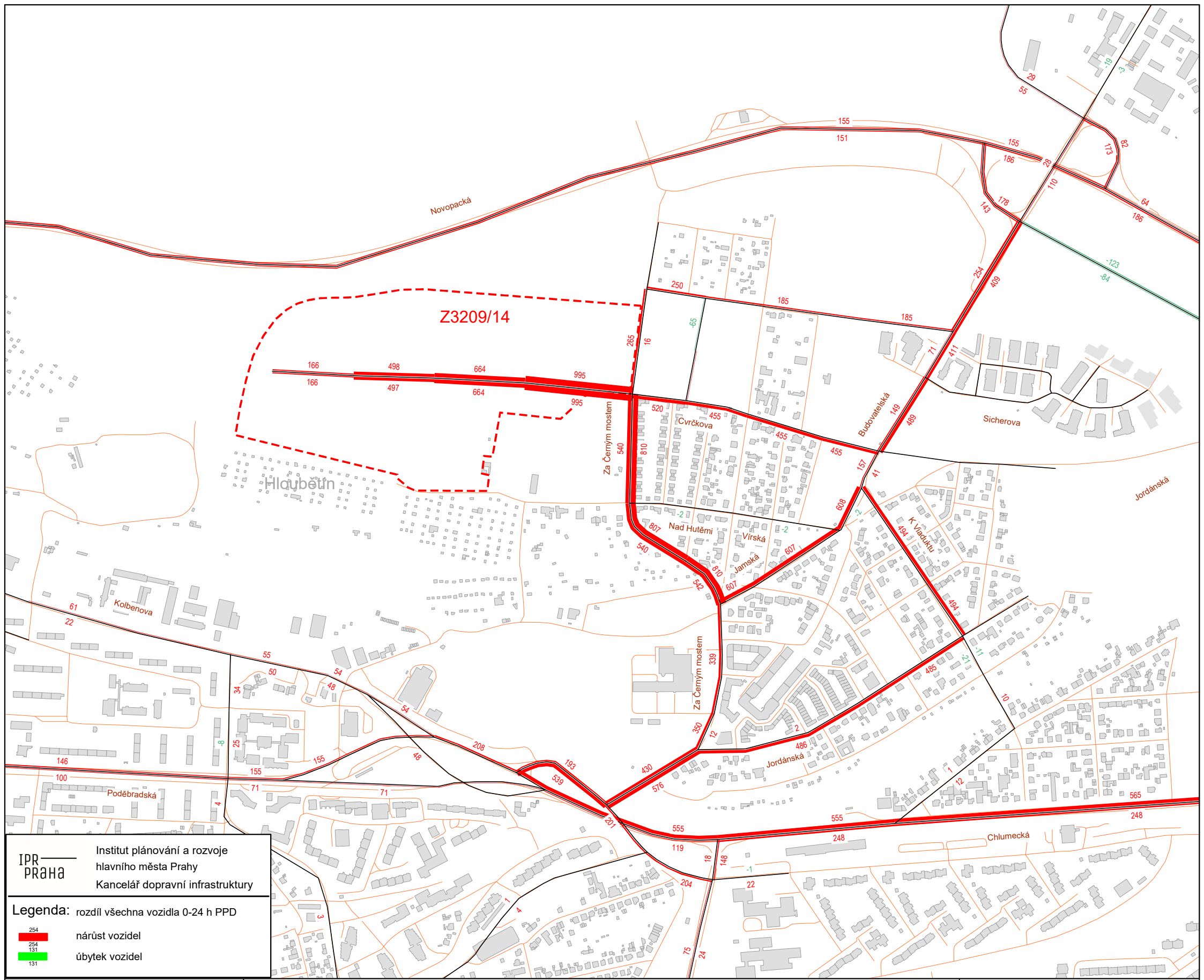
Říjen 2020	Kartogram intenzit AD ÚP hl. m. Prahy (modelový výpočet), Praha 14 - Kyje	3_UP.ver
IPR Praha č. j.: /20	všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t (mimo BUS PID) za 0-24 h. prům. prac. den	Příloha č.: 3



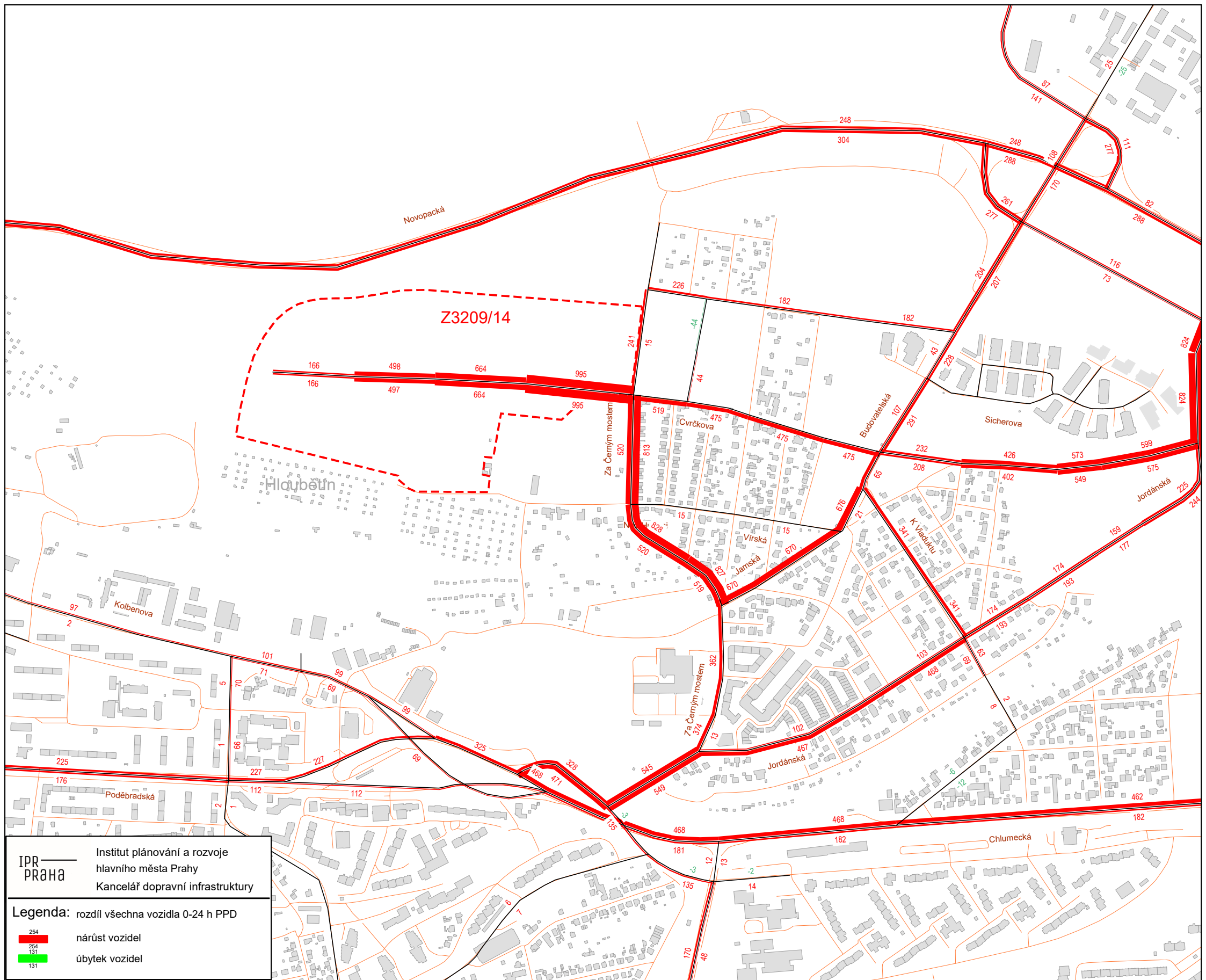








Říjen 2020	Rozdílový kartogram intenzit AD ÚP hl. m. Prahy (modelový výpočet), Z3209/14 minus UP, Praha 14	6_rozdil_Z3209_minus_UP.ver
IPR Praha č. j.: /20	všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t (mimo BUS PID) za 0-24 h. prům. prac. den	Příloha č.: 6



Říjen 2020	Rozdílový kartogram intenzit AD ÚP hl. m. Prahy (modelový výpočet), Z3209/14 minus UP, Praha 14	7_rozdil_Z3209_Z3208_minus_UP.ver
IPR Praha č. j.: /20	všechna vozidla za 0-24 h. prům. prac. den	Příloha č.: 7

