

PRO Ing. Martina Rajnišová (SDM/KZP)
VYŘIZUJE Ján Jankovič (INFR/KDI)
DATUM 31. 03. 2023

Věc DIP pro změny Z3563/34 a Z3833/00, Praha 5 – Barrandov

Na základě Vaší žádosti ze dne 09. 02. 2023 Vám v příloze předáváme Vámi požadované dopravně inženýrské podklady – návrhový modelový kartogram intenzity zatížení automobilovou dopravou na komunikacích v Praze 5 – Barrandov 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 Z3563/34 a Z3833/00 (na území Barrandova se zpracováním rozpracovaných změn ÚP – kumulativní vlivy). 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 Barrandova, byl získán z Územní studie Nový Barrandov 2020 (A69 ARCHITEKTI s.r.o. – 07/2020).

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 Z3563/34, je ve výši 3 068; předpokládaný počet jízd vozidel nad 3,5 t byl uvažován ve výši 27 vozidel (příjezd a odjezd). Generovaná doprava ze Z3563/34 je pak ve výši 3 095 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 27 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 Z3833/00, je ve výši 4 082; předpokládaný počet jízd vozidel nad 3,5 t byl uvažován ve výši 39 vozidel (příjezd a odjezd). Generovaná doprava ze Z3833/00 je pak ve výši 4 121 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 39 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 zprodnout 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 zatížení AD z průzkumu roku 2000 TSK Praha na vybraných komunikacích v oblasti Praha 5 - Barrandov.

V příloze č. 2 dostáváte kartogram počtu spojů TRAM a BUS MHD z průzkumu roku 2000 TSK Praha na vybraných komunikacích v oblasti Praha 5 – Barrandov.

V příloze č. 3 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 5 - Barrandov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy.

V příloze č. 4 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 5 - Barrandov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3563/34.

V příloze č. 5 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 5 - Barrandov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3833/00.

V příloze č. 6 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 5 - Barrandov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanými změnami Z3563/34 a Z3833/00.

V příloze č. 7 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 5 - Barrandov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3563/34 minus ÚP hl. m. Prahy (př. 4-3).

V příloze č. 8 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 5 - Barrandov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3833/00 minus ÚP hl. m. Prahy (př. 5-3).

V příloze č. 9 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 5 - Barrandov pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanými změnami Z3563/34 a Z3833/00 minus ÚP hl. m. Prahy (př. 6-3).

V příloze č. 10 dostáváte kartogram návrhových počtu spojů PID (TRAM a BUS) na vybraných komunikacích v oblasti Praha 5 – Barrandov.

Hodnoty zatížení v přílohách č. 1 a 3 až 6 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 kartogramu průzkumového počtů spojů MHD v příloze č. 2 představují jednosměrné, celodenní počty spojů MHD v období 0–24 h, v průměrný pracovní den.

Hodnoty zatížení v přílohách č. 7 až 9 představují jednosměrné, celodenní zatížení všech vozidel v období 0–24 h, v průměrný pracovní den (kladná nárůst zatížení, záporné pokles zatížení).

Hodnoty kartogramu návrhového počtů spojů PID v příloze č. 10 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.

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 zatížení AD na vybrané síti P5-Barrandov, 2000 průzkum TSK Praha
- 2) Kartogram počtu spojů MHD na vybrané síti P5-Barrandov, 2000 průzkum TSK Praha
- 3) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P5-Barrandov
- 4) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P5- Barrandov se Z3563/34
- 5) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P5- Barrandov se Z3833/00
- 6) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P5-ZM se Z3563/34 a Z3833/00
- 7) Kartogram rozdílového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P5-ZM, př. 4 minus 3
- 8) Kartogram rozdílového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P5-ZM, př. 5 minus 3
- 9) Kartogram rozdílového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P5-ZM, př. 6 minus 3
- 10) Kartogram návrhového počtu spojů PID na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P5- Barrandov