

PRO Ing. Lenka Schindlerová Pacalová (SDM/KZP)  
VYŘIZUJE Ján Jankovič (INFR/KDI)  
DATUM 03. 02. 2023

## Věc DIP pro změny Z3545/31, Z3546/31, Z3547/31 a Z3548/31, Praha 13 – Stodůlky (Západní město)

Na základě Vaší žádosti ze dne 09. 12. 2022 Vám v příloze předáváme Vámi požadované dopravně inženýrské podklady – návrhový modelový kartogram intenzity zatížení automobilovou dopravou na komunikacích v Praze 13 – Západní město (ZM) 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 Z3545/31, Z3546/31, Z3547/31 a Z3548/31 (na území Západního města 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 změny Z3545/31 až Z3548/31, včetně všech kumulací v oblasti Západního města, byl zpracován na základě podkladů předaných od European Transportation Consultancy, s.r.o. Objem předpokládané zdrojové a cílové dopravy (počet vyvolaných jízd) pro stav naplnění Územního plánu hl. m. Prahy v oblasti Západního města, byl získán ze studie Západní město – Urbanistická studie (AHK ARCHITEKTI s.r.o. – 27. 01. 2021). Jelikož jsou jednotlivé změny zapracovány do modelu ÚP, který počítá s naplněním území Západního města, nejedná se o absolutní nárůst zdrojové a cílové dopravy, o hodnoty uvedené v následujících odstavcích, ale o nárůst, respektive pokles počtu jízd generovaný jednotlivými změnami na příjezdových úsecích nad rámec platného ÚP (přílohy č. 9 – 13).

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 Z3545/31, je ve výši 3 512; předpokládaný počet jízd vozidel nad 3,5 t byl uvažován ve výši 31 vozidel (příjezd a odjezd). Generovaná doprava ze Z3545/31 je pak ve výši 3 543 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 31 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 Z3546/31, je ve výši 1 032; předpokládaný počet jízd vozidel nad 3,5 t byl uvažován ve výši 9 vozidel (příjezd a odjezd). Generovaná doprava ze Z3546/31 je pak ve výši 1 041 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 9 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 Z3547/31, je ve výši 2 085; předpokládaný počet jízd vozidel nad 3,5 t byl uvažován ve výši 22 vozidel (příjezd a odjezd). Generovaná doprava ze Z3547/31 je pak ve výši 2 107 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 22 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 Z3548/31, je ve výši 853; předpokládaný počet jízd vozidel nad 3,5 t byl uvažován ve výši 52 vozidel (příjezd a odjezd). Generovaná doprava ze Z3548/31 je pak ve výši 905 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 52 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. <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 13 - ZM.

V příloze č. 2 dostáváte kartogram počtu spojů TRAM a BUS MHD z průzkumu roku 2000 TSK Praha na vybraných komunikacích v oblasti Praha 13 – ZM.

V příloze č. 3 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 13 - ZM pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy.

V příloze č. 4 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 13 - ZM pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3545/31.

V příloze č. 5 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 13 - ZM pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3546/31.

V příloze č. 6 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 13 - ZM pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3547/31.

V příloze č. 7 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 13 - ZM pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3548/31.

V příloze č. 8 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 13 - ZM pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanými změnami Z3545/31 až Z3548/31.

V příloze č. 9 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 13 - ZM pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3545/31 minus ÚP hl. m. Prahy (př. 4-3).

V příloze č. 10 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 13 - ZM pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3546/31 minus ÚP hl. m. Prahy (př. 5-3).

V příloze č. 11 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 13 - ZM pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3547/31 minus ÚP hl. m. Prahy (př. 6-3).

V příloze č. 12 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 13 - ZM pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3548/31 minus ÚP hl. m. Prahy (př. 7-3).

V příloze č. 13 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 13 - ZM pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanými změnami Z3545/31 až Z3548/31 minus ÚP hl. m. Prahy (př. 8-3).

V příloze č. 14 dostáváte kartogram návrhových počtů spojů PID (TRAM a BUS) na vybraných komunikacích v oblasti Praha 13 – ZM.

Hodnoty zatížení v přílohách č. 1 a 3 až 8 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. 9 až 13 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. 14 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 P13-ZM, 2000 průzkum TSK Praha
- 2) Kartogram počtu spojů MHD na vybrané síti P13-ZM, 2000 průzkum TSK Praha
- 3) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P13-ZM
- 4) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P13-ZM se Z3545/31
- 5) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P13-ZM se Z3546/31
- 6) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P13-ZM se Z3547/31
- 7) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P13-ZM se Z3548/31
- 8) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P13-ZM se Z3545/31 až Z3548/31
- 9) Kartogram rozdílového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P13-ZM, př. 4 minus 3
- 10) Kartogram rozdílového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P13-ZM, př. 5 minus 3
- 11) Kartogram rozdílového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P13-ZM, př. 6 minus 3
- 12) Kartogram rozdílového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P13-ZM, př. 7 minus 3
- 13) Kartogram rozdílového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P13-ZM, př. 8 minus 3
- 14) Kartogram návrhového počtu spojů PID na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P13-ZM