

PRO RNDr. Ivo Caha (SPM/KZI)
VYŘIZUJE Ing. Václav Věrtelář (INFR/KDI)
DATUM 4.1.2021

Věc DIP pro Z3324/19 změna funkčního využití ploch – rozvoj technologického parku a areálu služeb, Praha 19 - Kbely

Na základě Vaší žádosti Vám v příloze předáváme Vámi požadované dopravně inženýrské podklady - modelový kartogram intenzity zatížení automobilovou dopravou na komunikacích v Praze 19 - Kbely 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 výhledový stav naplnění ÚP hl. m. Prahy.

Cílem zakázky bylo zpracování dopravně inženýrských podkladů (DIP) pro změnu Z3324/19. Jednalo se o provedení modelových výpočtů intenzit automobilové dopravy pro návrhové období ÚP hl. m. Prahy.

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 1 985; předpokládaný počet jízd vozidel nad 3,5 t byl uvažován ve výši 690 vozidel (příjezd a odjezd). Generovaná doprava ze změny Z3324/19 je pak ve výši 2 675 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 690 vozidel nad 3,5 t). Podklady předal žadatel o změnu ÚP.

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 návrhové období ÚP hl. m. Prahy.

V příloze č. 1 dostáváte kartogram modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 19 – Kbely pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy.

V příloze č. 2 dostáváte kartogram modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 19 – Kbely pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3324/19.

V příloze č. 3 dostáváte rozdílový kartogram modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 19 - Kbely pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3324/19 minus ÚP hl. m. Prahy (2-1).

Hodnoty zatížení v přílohách č. 1 a 2 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 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.

Hodnoty zatížení v příloze č. 3 představují jednosměrné, celodenní zatížení všech vozidel v období 0 - 24 h, v průměrný pracovní den (kladná nárůst zatížení, záporné pokles zatížení).

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. V modelu odvozeném z platného návrhu 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 návrh ÚP hl. m. Prahy či změny funkčního využití ploch v některých lokalitách. To se projevuje podanými podněty na změny platného návrhu ÚP hl. m. Prahy nebo již procesovanými změnami návrhu ÚP hl. m. Prahy. V případě kladného projednání těchto změn a jejich schválení Zastupitelstvem hl. m. Prahy budou tyto změny návrhu ÚP hl. m. Prahy následně do aktualizovaných výpočtů modelových intenzit dopravy zohledněny. Je proto třeba počítat s tím, že zpracované údaje modelových 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

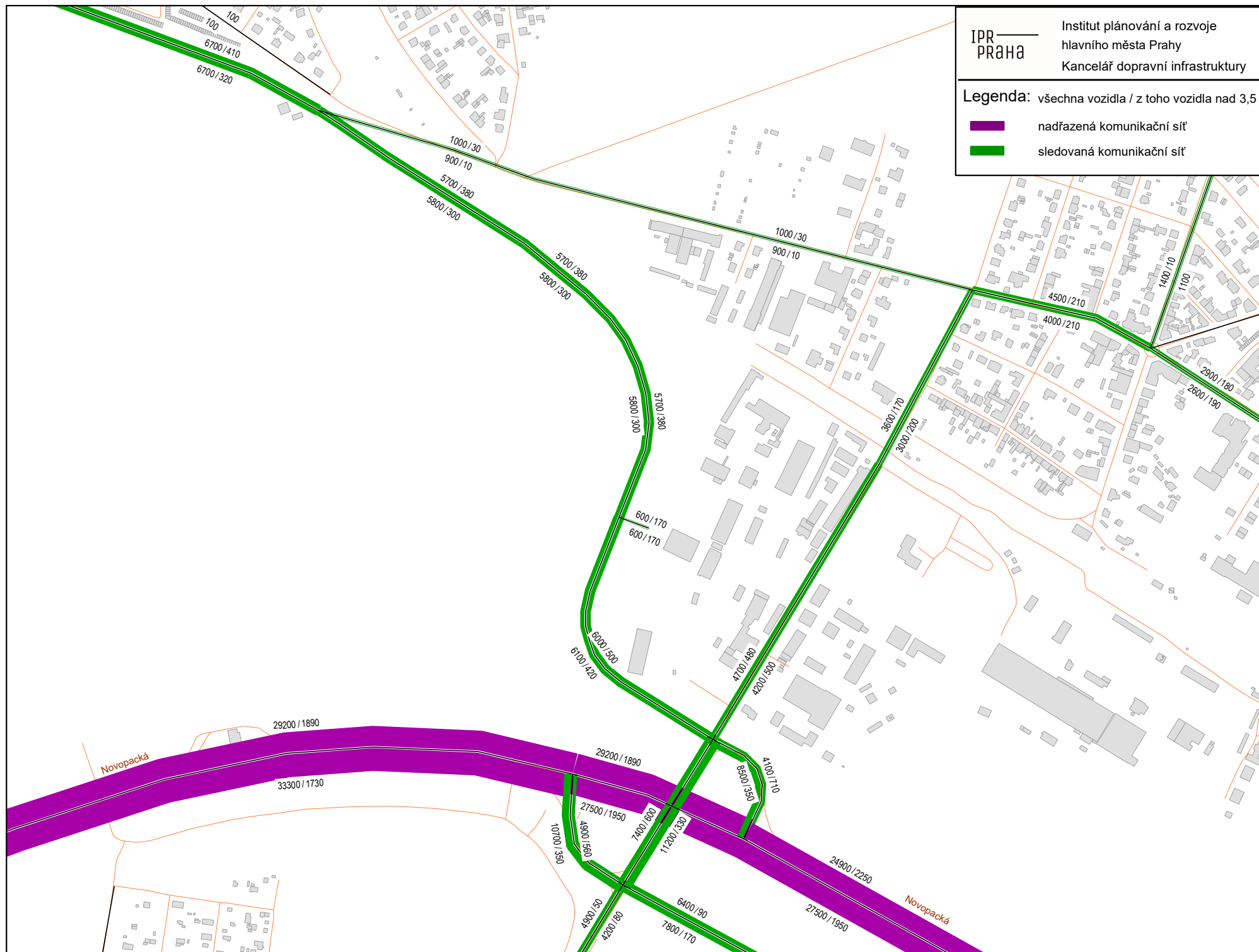
PŘÍLOHY:

- 1) Kartogram výhledového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P19-Kbely
- 2) Kartogram výhledového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P19-Kbely, Z3324/19
- 3) Kartogram výhledového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P19-Kbely, Z3324/19 minus UP

Legenda: všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t

nadřazená komunikační síť

sledovaná komunikační síť



Leden 2021


Kartogram intenzit AD ÚP hl. m. Prahy (modelový výpočet), Praha 19 - Kbely


1_UP.ver

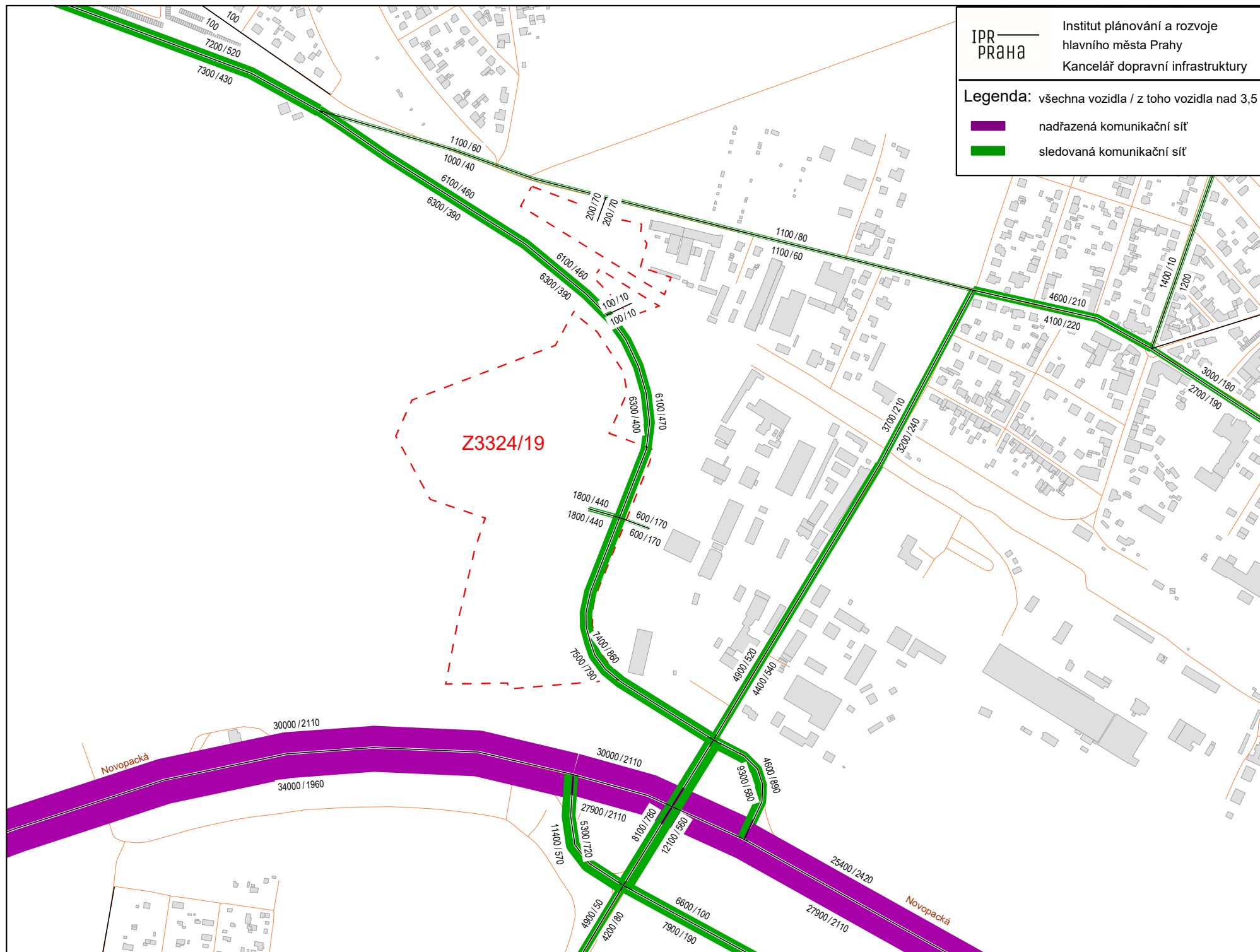
IPR Praha č. j.: /20

všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t (mimo BUS PID) za 0-24 h. prům. prac. den

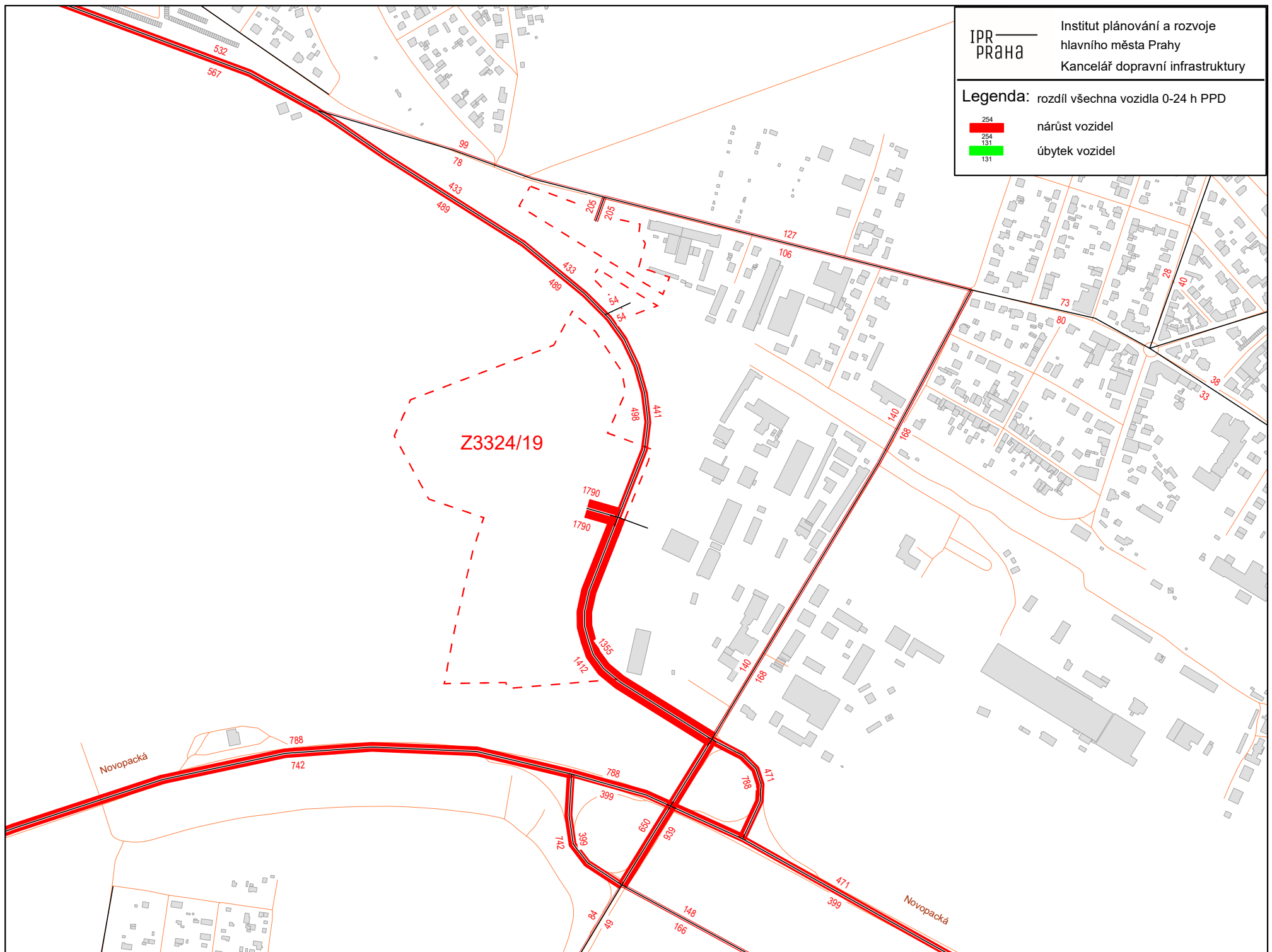
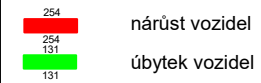
Příloha č.: 1

 nadřazená komunikační síť

 sledovaná komunikační síť



Legenda: rozdíl všechna vozidla 0-24 h PPD



Leden 2021

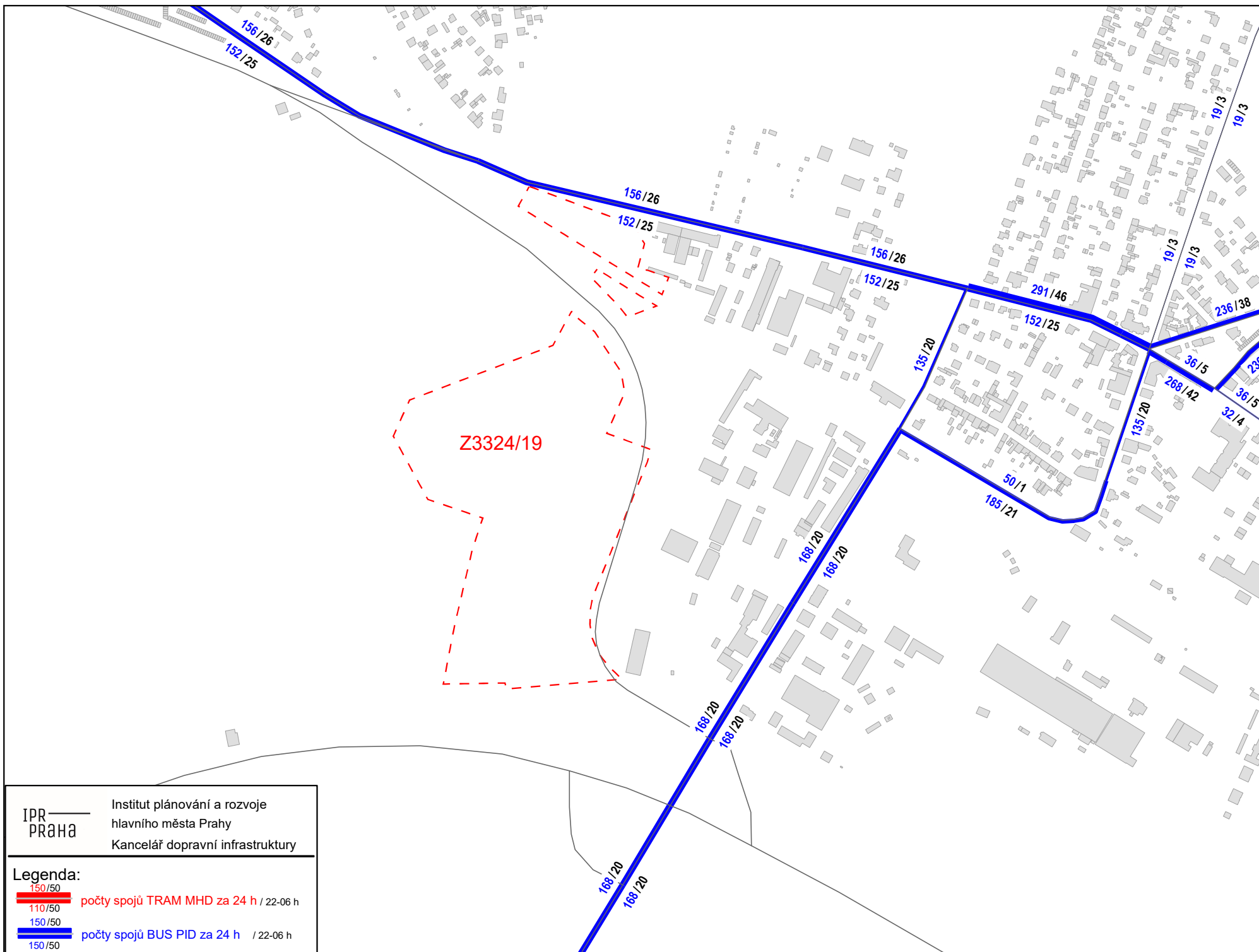
Kartogram intenzit AD ÚP hl. m. Prahy (modelový výpočet), Z3324/19 minus UP, Praha 19 - Kbely

3_Z3324_minus_UP.ver

IPR Praha č. j.: /20

všechna vozidla za 0-24 h. prům. prac. den

Příloha č.: 3



IPR

Praha

Institut plánování a rozvoje
hlavního města Prahy
Kancelář dopravní infrastruktury

Legenda:

150/50

110/50

150/50

150/50

počty spojů TRAM MHD za 24 h / 22-06 h

počty spojů BUS PID za 24 h / 22-06 h

Leden 2022	Kartogram počtu spojů MHD - ÚP hl. m. Prahy, Z3324/19, Praha 19 - Kbely	4_HD_Z3324_19.ver
IPR Praha č. j.: /20	0-24 h prům. prac. den, počty spojů 0-24 h / 22-06 h	Příloha č.: 4