

PRO RNDr. Ivo Caha (SPM/KZI)
VYŘIZUJE Ing. Václav Věrtelář (INFR/KDI)
DATUM 24.06.2020

Věc DIP pro Z3221/14 Obytná čtvrť Jarov, Praha 3 - Jarov

Na základě Vaší žádosti Vám v příloze předáváme Vámi požadované dopravně inženýrské podklady - výhledový modelový kartogram intenzity zatížení automobilovou dopravou na komunikacích v Praze 3 - Jarov 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 Z3221/14. Jednalo se o provedení modelových výpočtů intenzit automobilové dopravy pro období ÚP hl. m. Prahy.

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 zprobnit 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 vyhledávány 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.

DIP pro změnu Z3221/14 byl zpracován na základě koordinované studie území Obytná čtvrť Jarov, březen 2019 (jakub cigler architekti, labor13, m1 architekti) a doplnění počtu jízd (06/2020). V příloze č. 1 a 5 je pro modelový výpočet ÚP hl. m. Prahy zapracována projednávaná změna územního plánu Z2600/00 Vymístění železniční dopravy, začlenění území do městské struktury, Praha 3, 9, 10. Důvodem je skutečnost, že tato změna ÚP hl. m. Prahy je v pokročilé fázi projednávání, představuje podrobné urbanistické a dopravní řešení více odpovídající předloženému záměru. Pokud by proces pořizování změny Z2600/00 nebyl úspěšně dokončen a nedošlo ke schválení změny ÚP hl. m. Prahy nově řešící využití území bývalého areálu NNŽ, bude třeba poskytnuté údaje intenzit dopravy aktualizovat.

V příloze č. 0 dostáváte kartogram zatížení vybraných komunikací AD v oblasti Praha 3 – Jarov průzkum TSK Praha 2000.

V příloze č. 1 dostáváte kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 3 – Jarov pro výhledové období platného ÚP hl. m. Prahy.

V příloze č. 2 dostáváte kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 3 – Jarov pro výhledové období platného ÚP hl. m. Prahy se zapracovanou změnou Z3221/14 Obytná čtvrť Jarov.

V příloze č. 3 dostáváte rozdílový kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 3 – Jarov pro výhledové období platného ÚP hl. m. Prahy se zapracovanou změnou Z3221/14 Obytná čtvrť Jarov minus výhledové období platného ÚP hl. m. Prahy (2-1).

V příloze č. 4 dostáváte kartogram počtu spojů MHD (TRAM a BUS) na vybraných komunikacích v oblasti Praha 3 – Jarov z průzkumu TSK Praha 2000.

V příloze č. 5 dostáváte kartogram výhledových počtu spojů MHD (TRAM a BUS) na vybraných komunikacích v oblasti Praha 3 – Jarov.

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 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.

Hodnoty zatížení v příloze č. 3 představují jednosměrné, celodenní zatížení všech vozidel v období 0 - 24 h, v průměrný pracovní den.

Hodnoty kartogramu výhledového počtů spojů PID v přílohách č. 4 a 5 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.

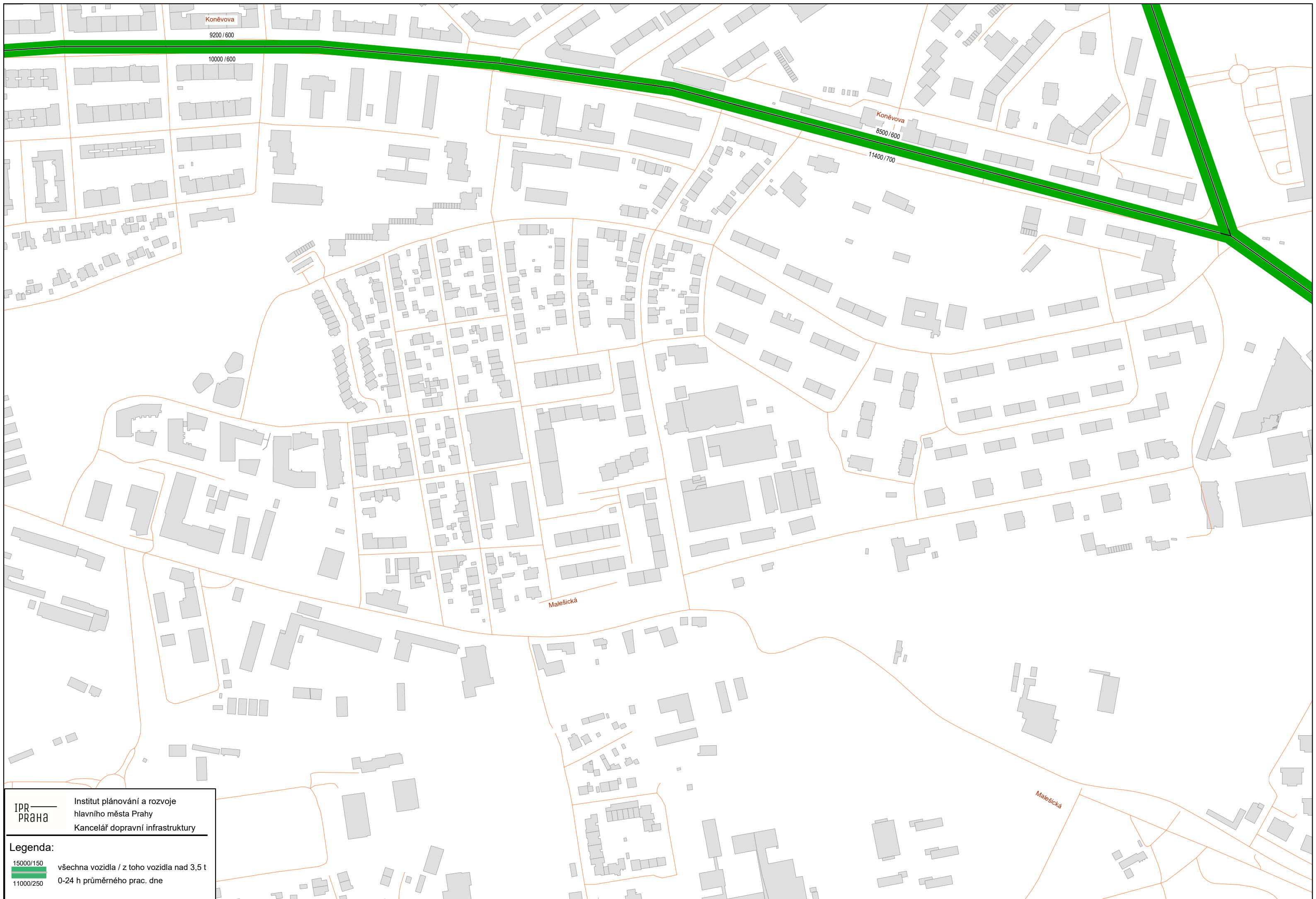
S pozdravem



Ing. Václav Větelář
Specialista modelování dopravy

PŘÍLOHY:

- 0) Kartogram zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P3, Jarov, 2000 průzkum TSK Praha
- 1) Kartogram výhledového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P3, Jarov
- 2) Kartogram výhledového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P3, Jarov, Z3221/14
- 3) Rozdílový kartogram výhledového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P3, Jarov, Z3221/14 minus UP (2-1)
- 4) Kartogram počtů spojů MHD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P3, Jarov, 2000 průzkum TSK Praha
- 5) Kartogram výhledových počtů spojů MHD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P3, Jarov



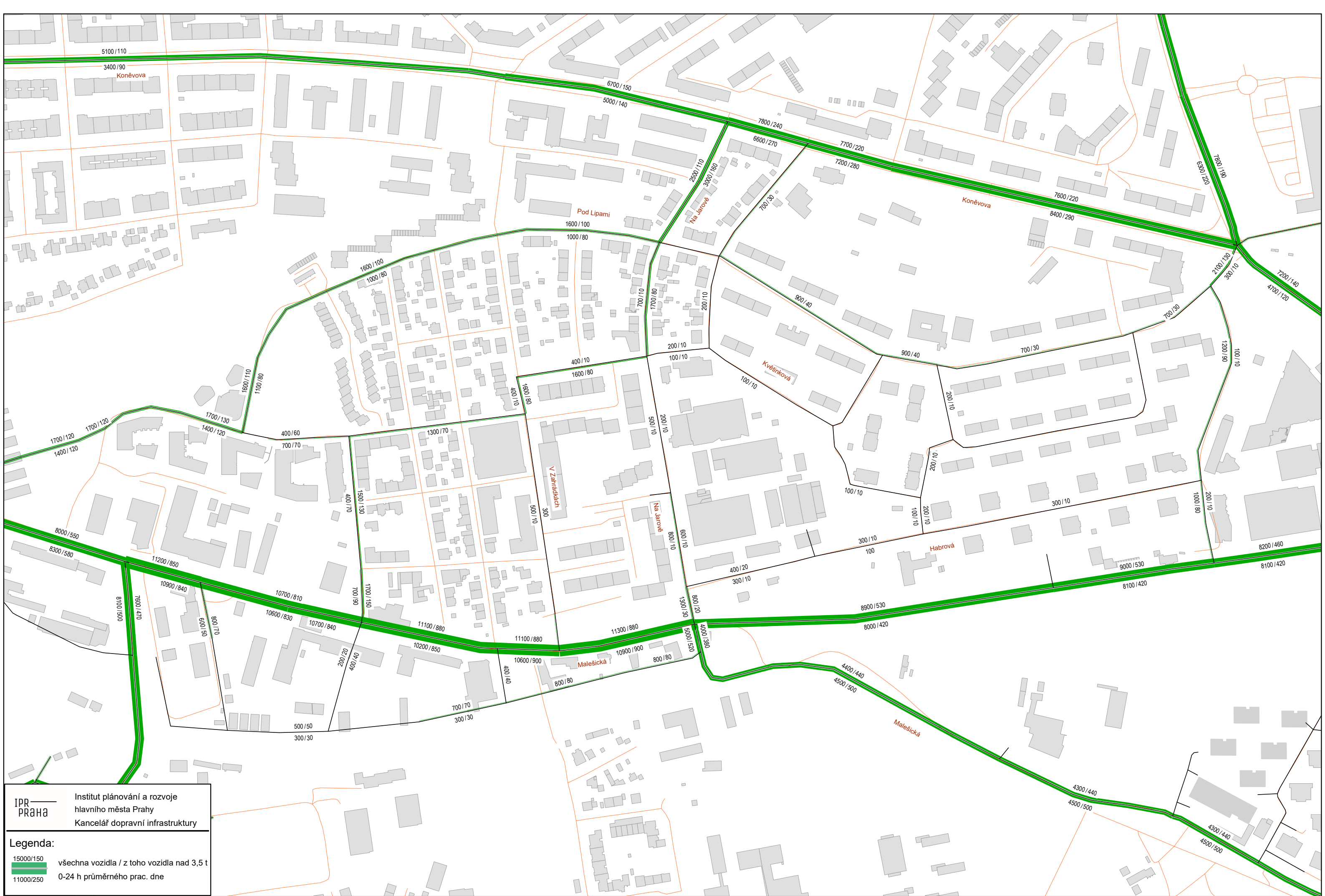
IPR
PRAHA

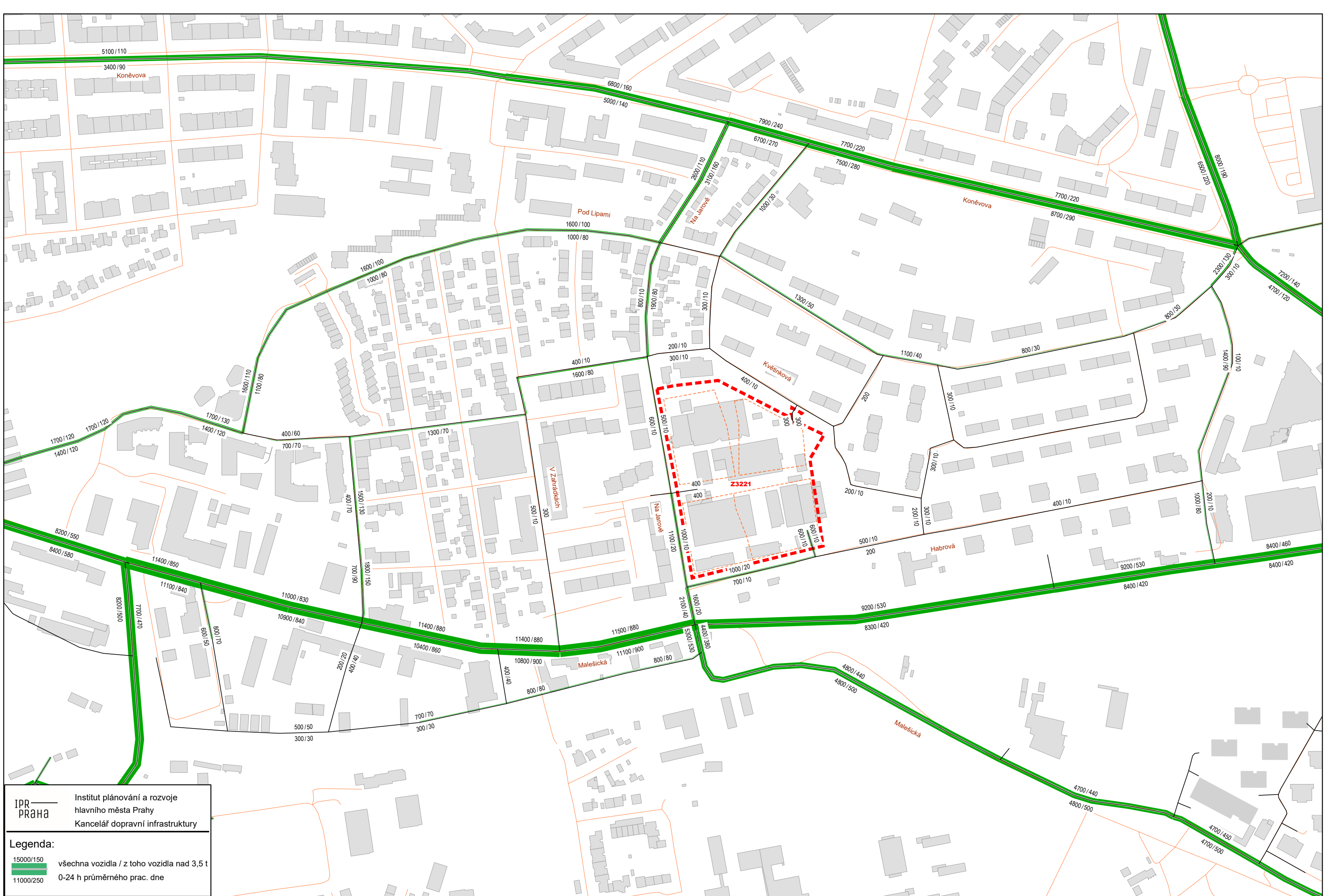
Institut plánování a rozvoje
hlavního města Prahy
Kancelář dopravní infrastruktury

Legenda:

15000/150
všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t

11000/250
0-24 h průměrného prac. dne





IPR
PRAHA

Institut plánování a rozvoje
hlavního města Prahy
Kancelář dopravní infrastruktury

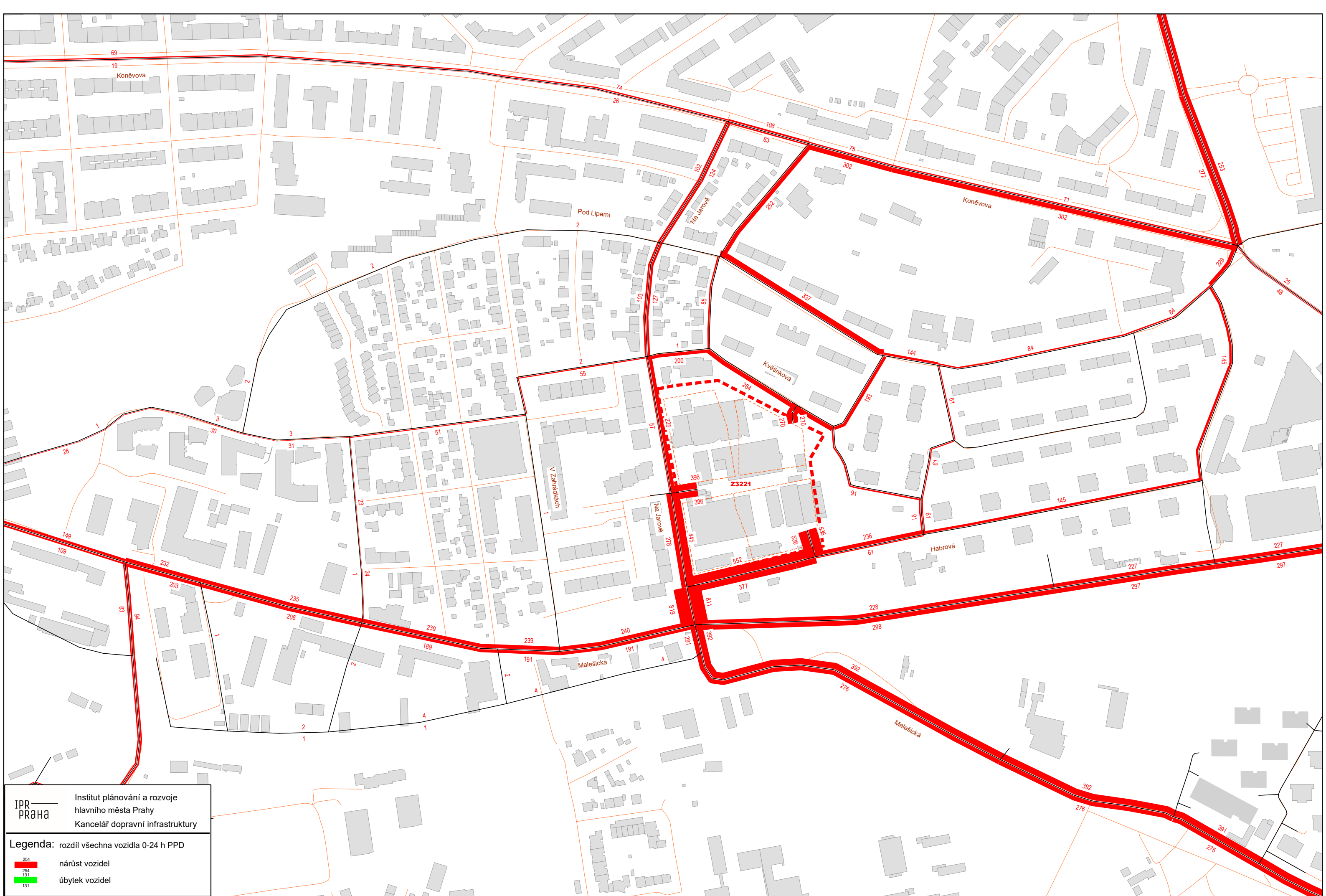
Legenda:

15000/150

všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t

11000/250

0-24 h průměrného prac. dne



IPR
PRaha

Institut plánování a rozvoje
hlavního města Prahy
Kancelář dopravní infrastruktury

Legenda:

rozdílná vozidla 0-24 h PPD

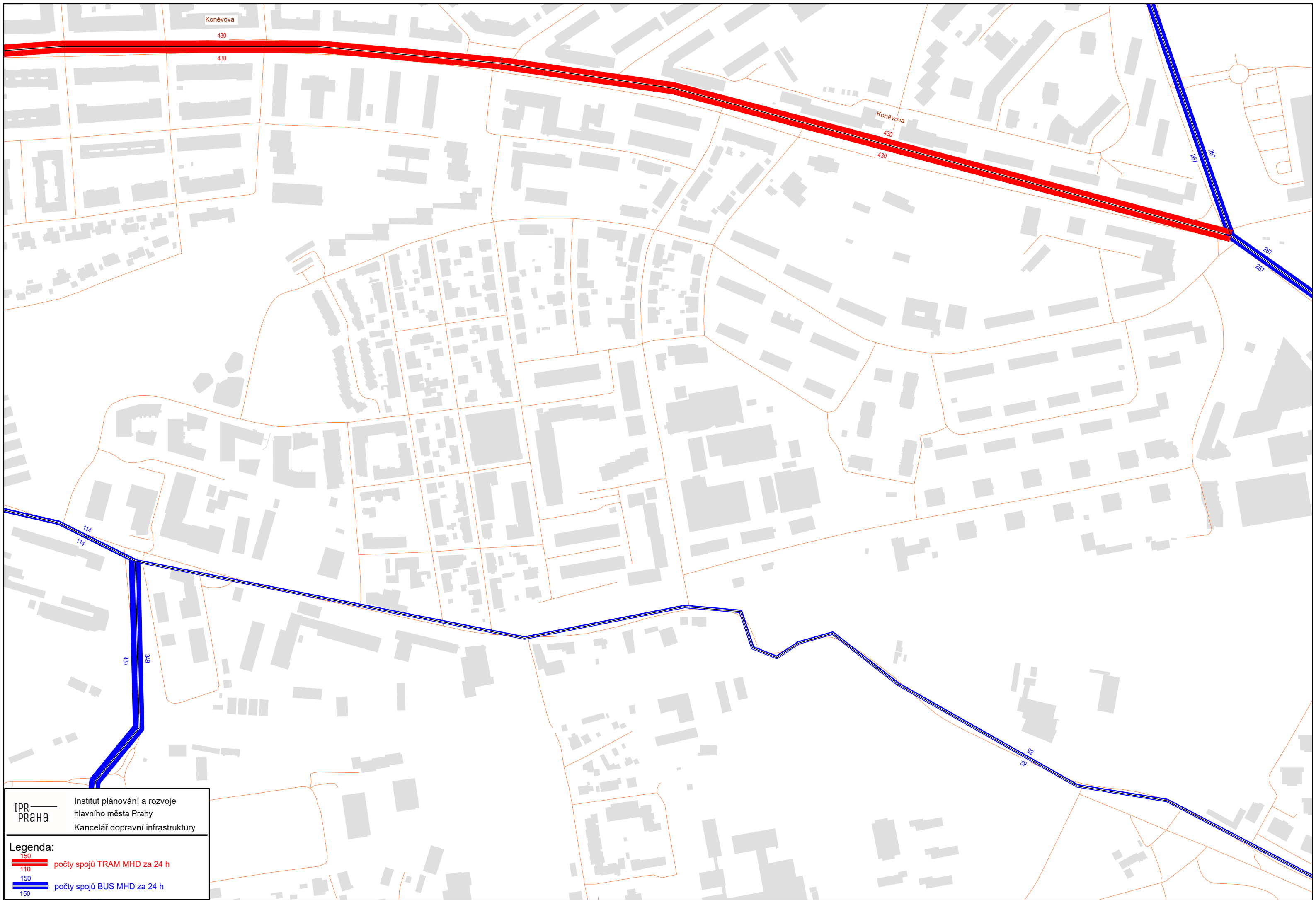
254

nárůst vozidel

254

131

úbytek vozidel



Koněvova

430

430

Koněvova

430

430

267

267

267

267

114

114

437

349

92

39

IPR
PRÁHA

Institut plánování a rozvoje
hlavního města Prahy
Kancelář dopravní infrastruktury

Legenda:

150
110
150
150

počty spojů TRAM MHD za 24 h

počty spojů BUS MHD za 24 h

Červen 2020

Kartogram počtu spojů MHD, průzkim TSK Praha 2000

4_2000_MHD_pruzkum_TSK.ver

IPR Praha č. j.: Z3221/14

0-24 h, průměrný prac. den

Příloha č.: 4

