

VÁŠ DOPIS ZN.

Č. j. IPR **16898/21**VYŘIZUJE/ KANCELÁŘ/ LINKA **Jankovič / KDI / 4558**

DATUM 10.12.2021

UNIT architekti s.r.o.

Slezská 1454

Praha 3

130 00

Věc DIP pro záměr „Územní studie Nové Dvory“, Praha 4 – Lhotka, Praha 12 - Kamýk

Na základě Vaší objednávky ze dne 29.11.2021 Vám v příloze předáváme Vámi požadované dopravně inženýrské podklady – návrhový modelový kartogram intenzit zatížení automobilovou dopravou na komunikacích v lokalitě Praha 4 – Lhotka, Praha 12 - Kamýk 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. Dopravně inženýrské podklady jsou zpracovány pro Odbor územního rozvoje MHMP dle smlouvy č. DIL/34/O3/000194/2021.

Cílem zakázky bylo zpracování dopravně inženýrských podkladů (DIP) pro lokalitu Praha 4 – Lhotka, Praha 12 - Kamýk. Jednalo se o provedení modelových výpočtů intenzit automobilové dopravy pro návrhové období ÚP hl. m. Prahy se záměrem Územní studie Nové Dvory (US-ND).

Objemy předpokládané zdrojové a cílové dopravy (počet vyvolaných jízd) pro záměr US-ND byly předány objednatelem. 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) ve výši 10 156; předpokládaný počet jízd vozidel nad 3,5 t byl uvažován ve výši 101 vozidel (příjezd a odjezd). Generovaná doprava ze záměru US-ND je pak ve výši 10 257 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 101 vozidel nad 3,5 t).

Z průběhu týdenních variací dopravy na území hl. m. Prahy jednoznačně vyplývá, že pro hodnocení dopravní zátěže jsou rozhodující pracovní dny (o víkendech je provoz slabší). V Praze se počítá pro návrhové období průměrný den (průměrný pracovní den – PPD) pouze ze sčítání v obdobích s nejvyšší intenzitou v roce – jaro a podzim (duben, květen, červen, září, říjen, listopad) dle specifické metodiky platné již desítky let pouze pro Prahu. Tato metodika má opodstatnění vzhledem ke specifickým podmínkám Prahy – při velmi vysokém automobilovém provozu je v Praze vhodnější kapacitně posuzovat i dimenzovat komunikace na tyto intenzity.

Na ostatním území státu se počítá průměrný den dle celostátní metodiky již desítky let jako roční průměrná denní intenzita RPDI, ve které je zahrnut i vliv období s nižší intenzitou, jako zimní měsíce (leden, únor, částečně i březen), letní prázdniny (červenec, srpen) vánoční období apod.

Na základě analýzy časových variací automobilové dopravy, provedené z výsledků manuálních průzkumů, z vyhodnocení dat ze sčítacích technologií Technické správy komunikací hlavního města Prahy a z vyhodnocení registrů sčítání v radičních světelné signalizace byl stanoven průměrný přepočtový koeficient:

$$RPDI = PPD \times 0,865$$

IPR Praha disponuje návrhovým 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 návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v lokalitě Praha 4 – Lhotka, Praha 12 - Kamýk pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy.

V příloze č. 2 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v lokalitě Praha 4 – Lhotka, Praha 12 - Kamýk pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se záměrem US-ND (s komunikací Nová Chýnovská).

V příloze č. 3 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v lokalitě Praha 4 – Lhotka, Praha 12 - Kamýk pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se záměrem US-ND (bez komunikace Nová Chýnovská).

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

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 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 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

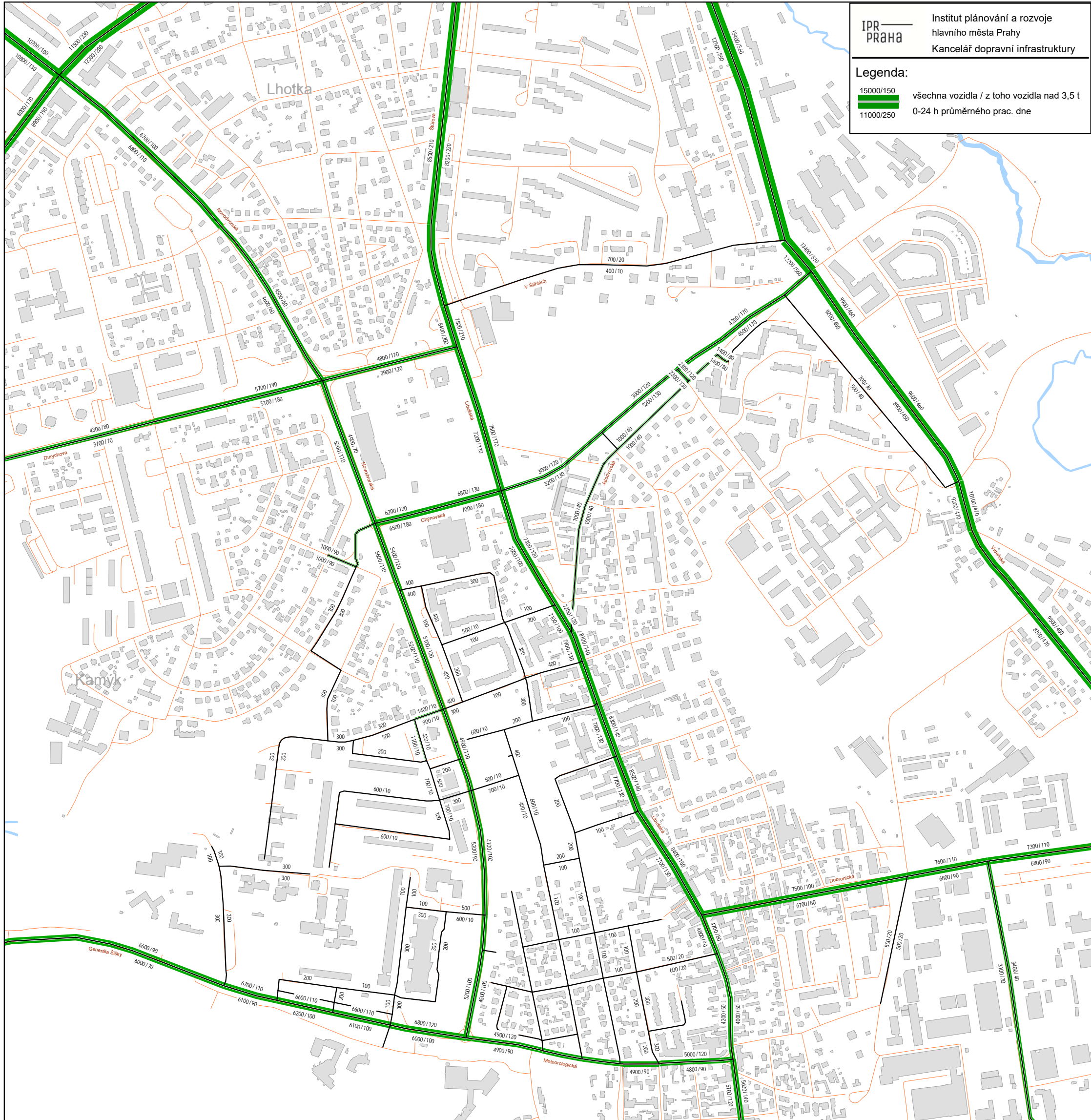
Ing. Marek Zděradíčka
Ředitel Sekce infrastruktury

PŘÍLOHY:

- 1) Kartogram návrhového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P4, P12
- 2) Kartogram návrhového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P4, P12, US-ND
- 3) Kartogram návrhového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P4, P12, US-ND bez NCH

ROZĚLOVNÍK:

- 1. Adresát + přílohy – doporučeně
- 2. IPR – RED (bez příloh)
- 3. IPR – INFR / KDI (bez příloh)
- 4. IPR – SPR / ARCH + přílohy-+ kopie spisu



IPR
PRAHA

Institut plánování a rozvoje
hlavního města Prahy
Kancelář dopravní infrastruktury

Legenda:

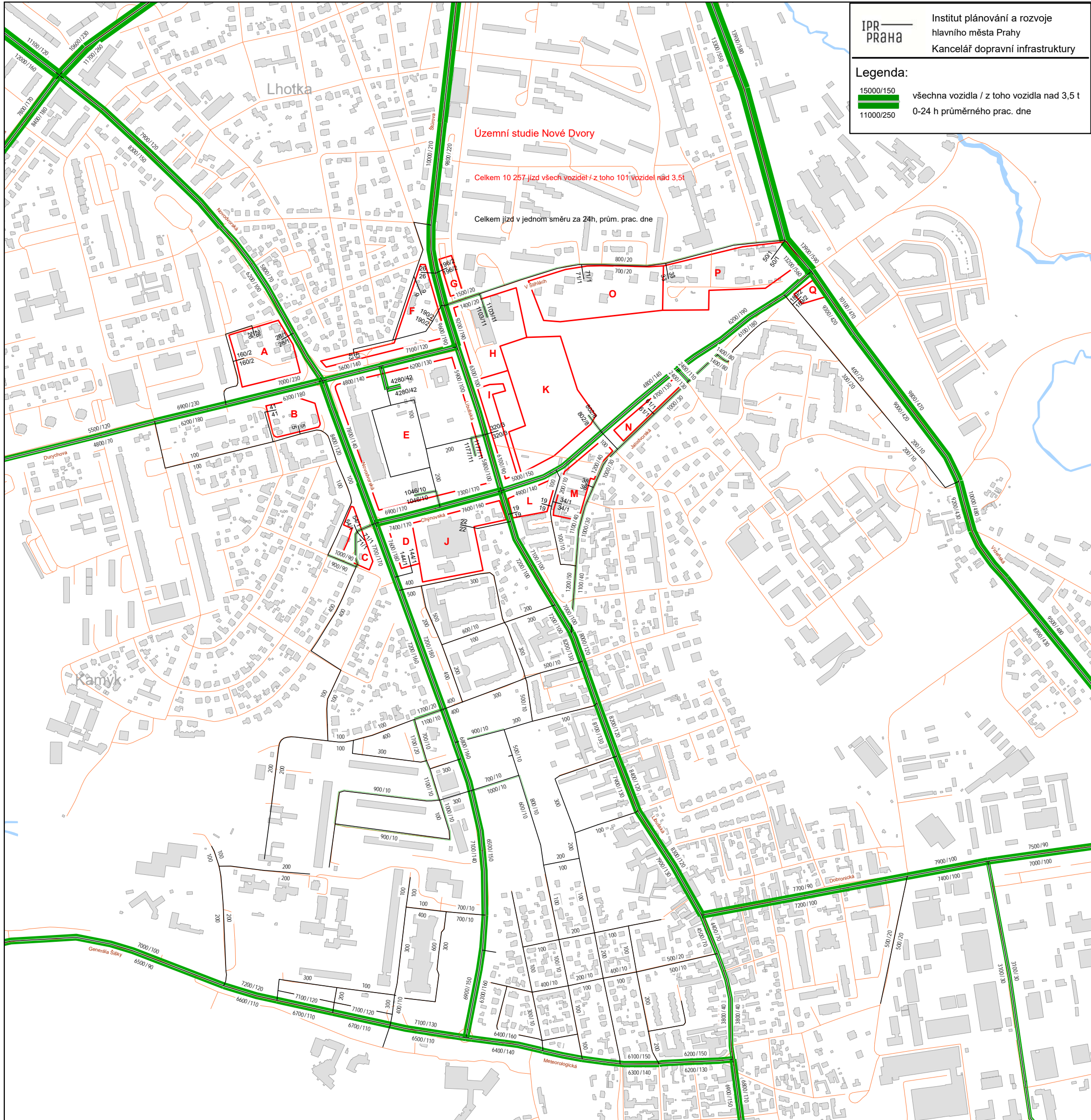
15000/150

všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t

11000/250

0-24 h průměrného prac. dne

Prosinec 2021	Kartogram intenzot AD - UP hl. m. Prahy (modelový výpočet), oblast Nové Dvory	1_US-ND_UP.ver
IPR Praha č. j.: 16898/21	všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t (mimo BUS PID) za 0-24 h. prům. prac. den	Příloha č. 1



IPR
PRAHA

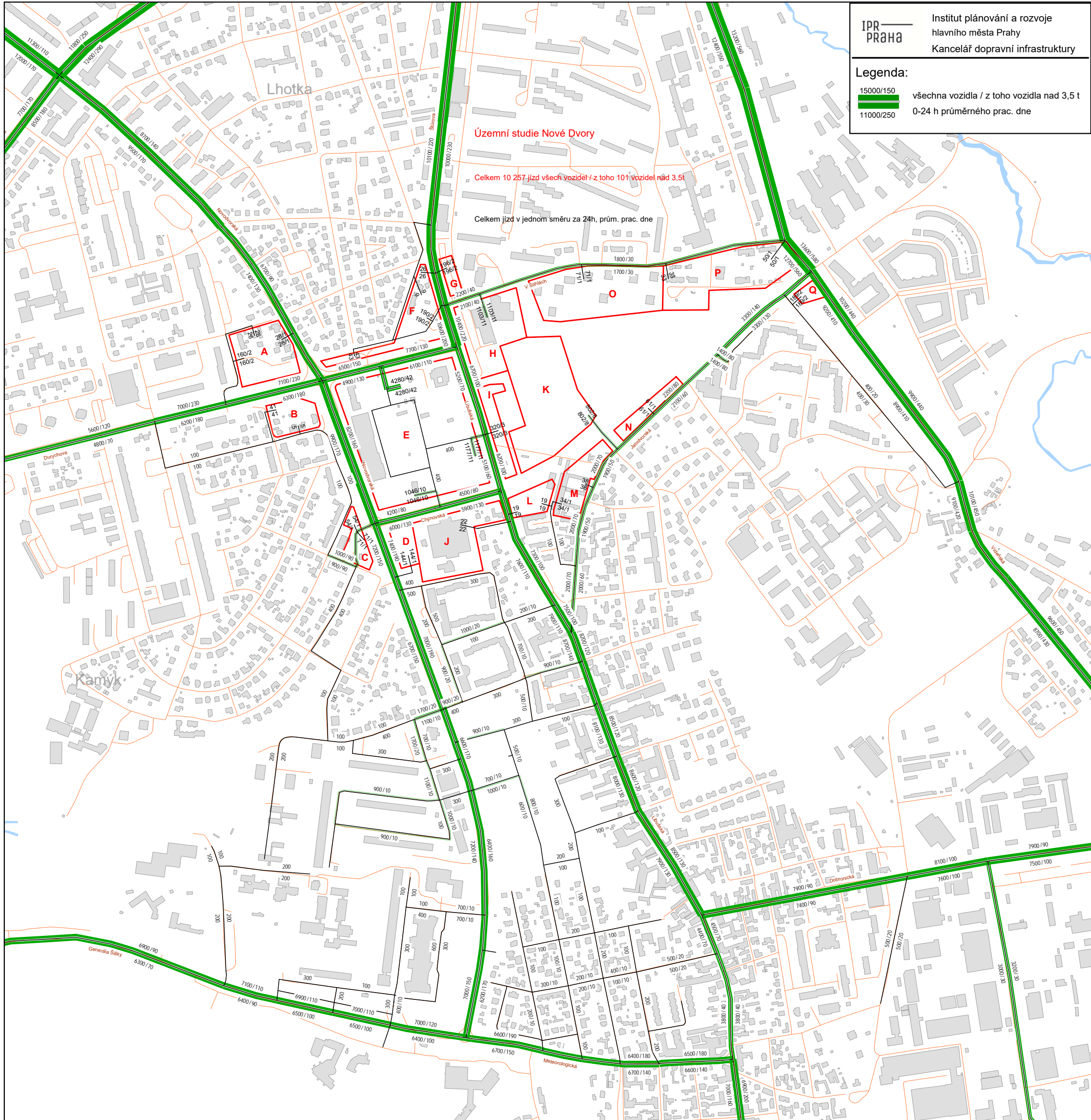
Institut plánování a rozvoje
hlavního města Prahy
Kancelář dopravní infrastruktury

Legenda:

15000/150
11000/250

všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t
0-24 h průměrného prac. dne

Prosinec 2021	Kartogram intenzit AD - UP hl. m. Prahy (modelový výpočet), ÚS Nové Dvory	2_US-ND_zamer.ver
IPR Praha č. j.: 16898/21	všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t (mimo BUS PID) za 0-24 h. prům. prac. den	Příloha č. 2



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

Prosinec 2021	Kartogram intenzit AD - UP hl. m. Prahy (modelový výpočet), ÚS Nové Dvory (bez komunikace Nová Chýnovská)	3_US-ND_zamer-NCH.ver
IPR Praha č. j.: 16898/21	všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t (mimo BUS PID) za 0-24 h. prům. prac. den	Příloha č. 3