

## Příloha č. 5: Dopravně-inženýrské podklady

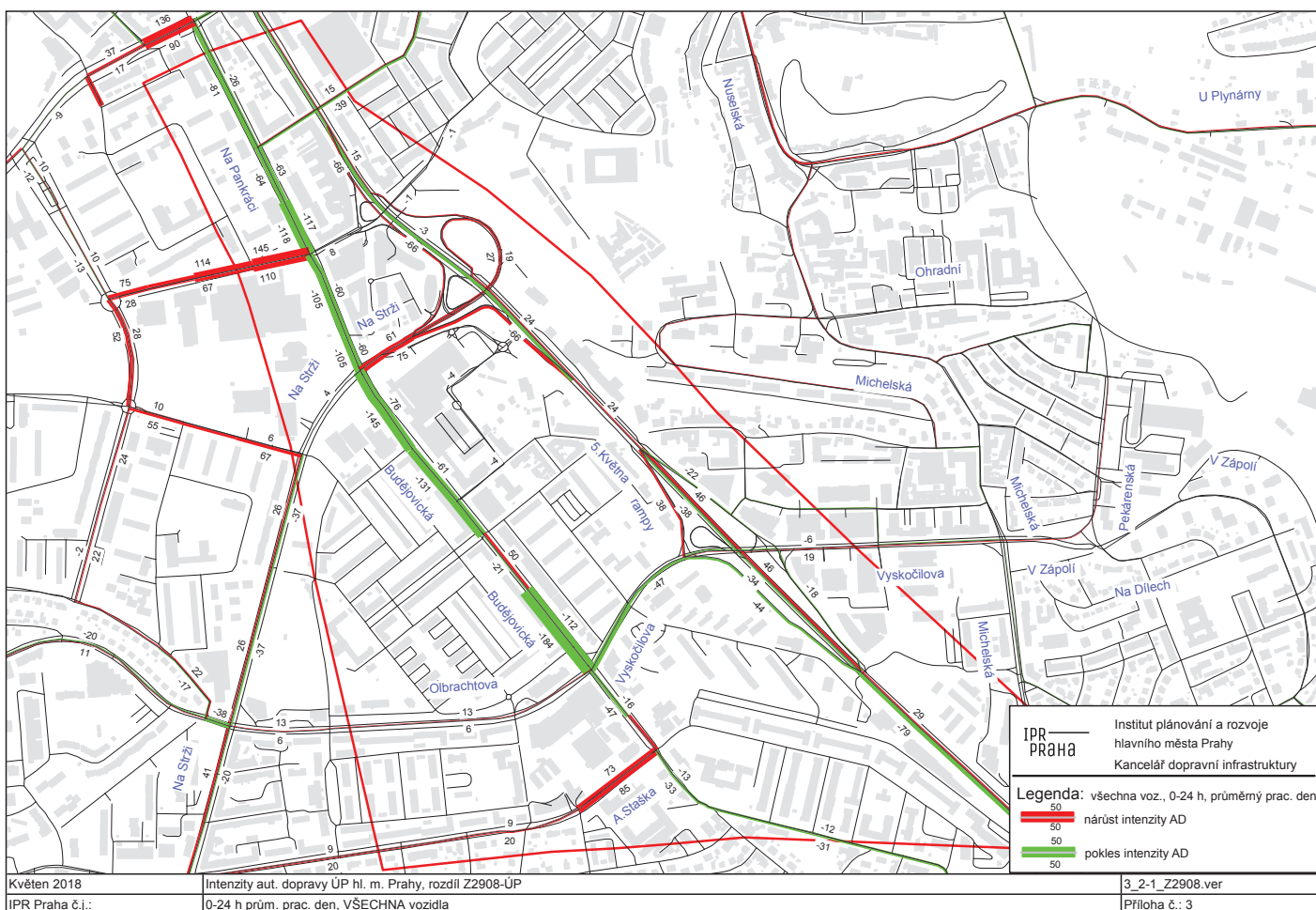
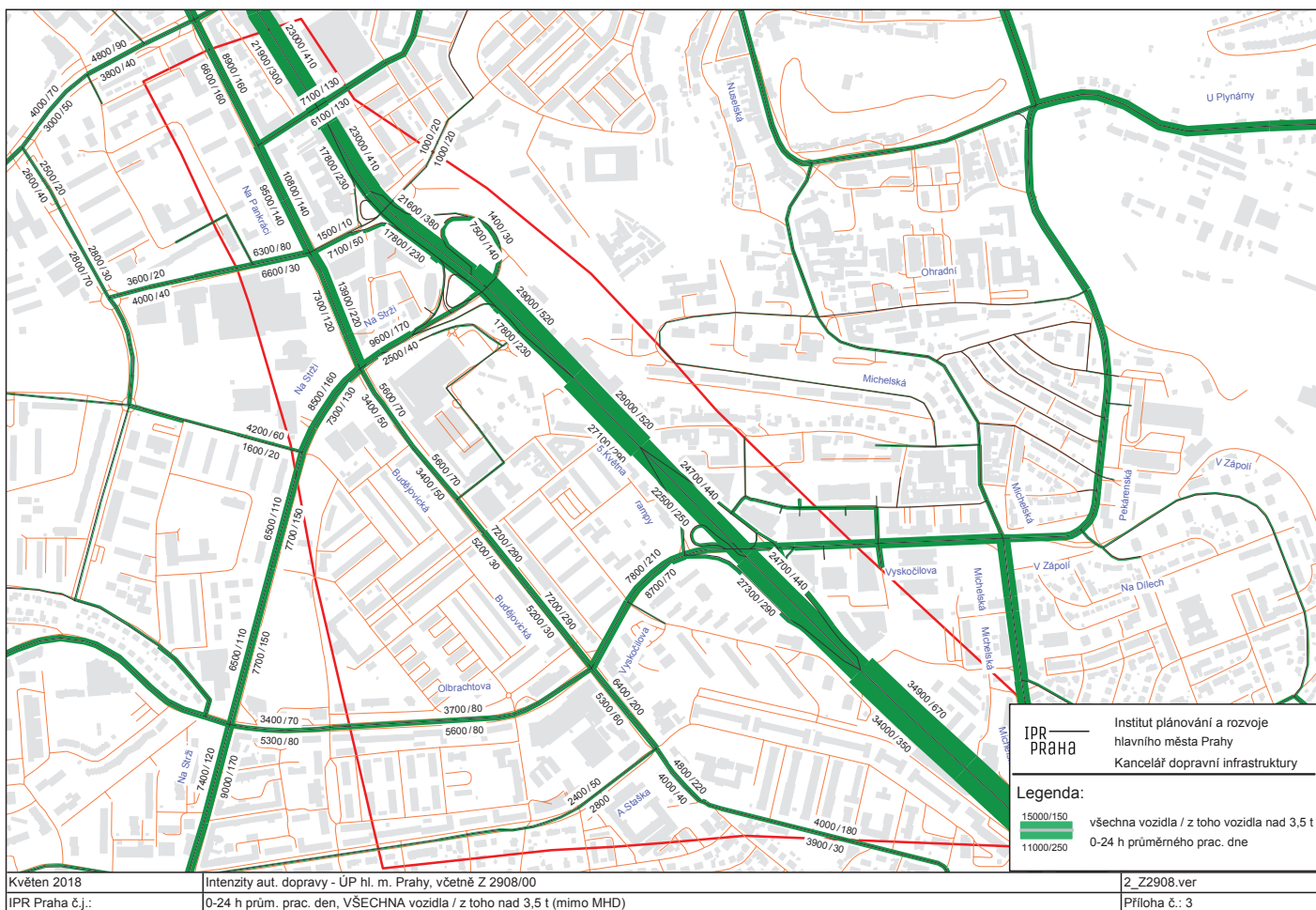
Vyhodnocení vlivů souboru vybraných celoměstsky významných změn vlny V ÚP SÚ hl. m. Prahy na udržitelný  
rozvoj území

03/2019

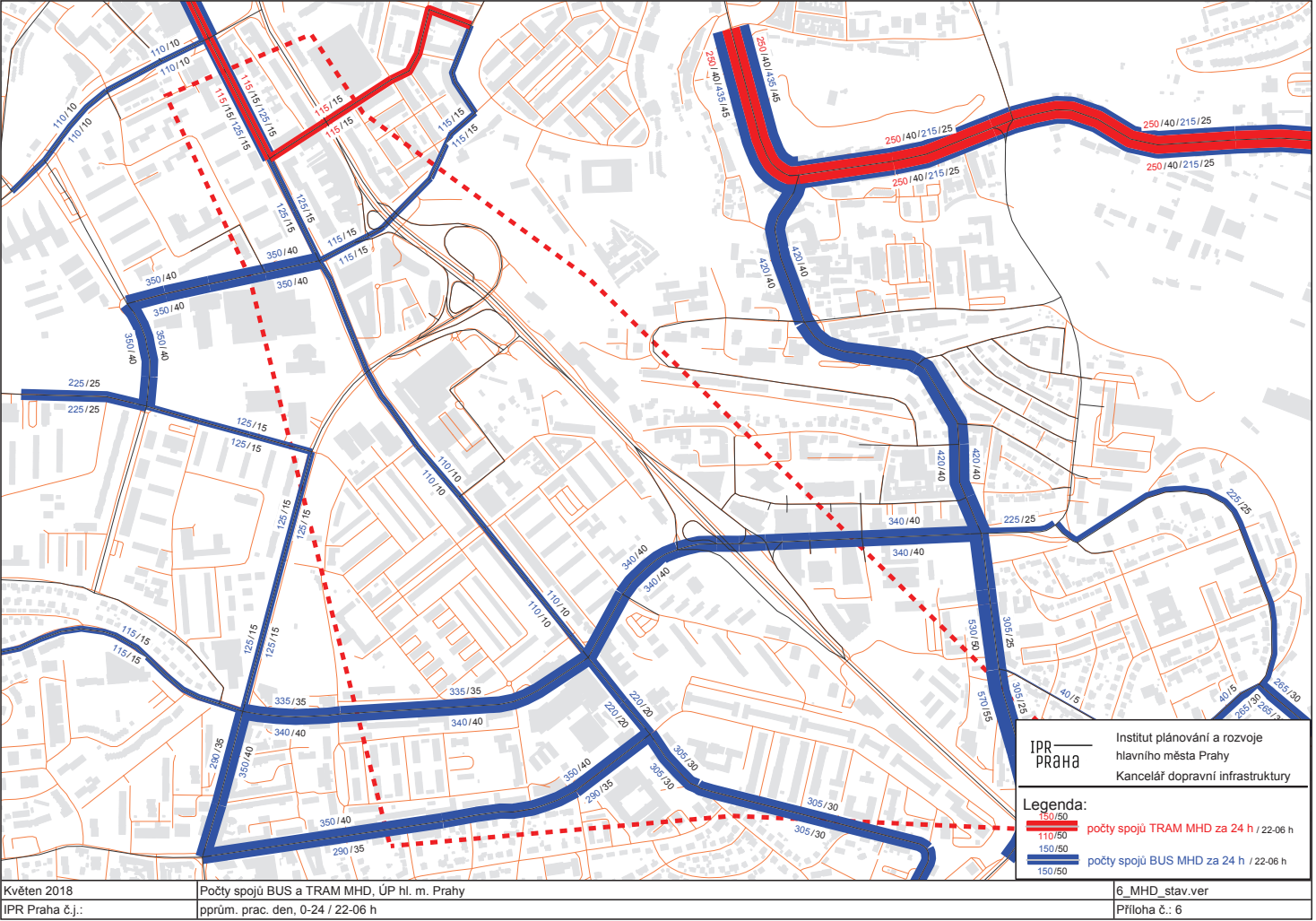
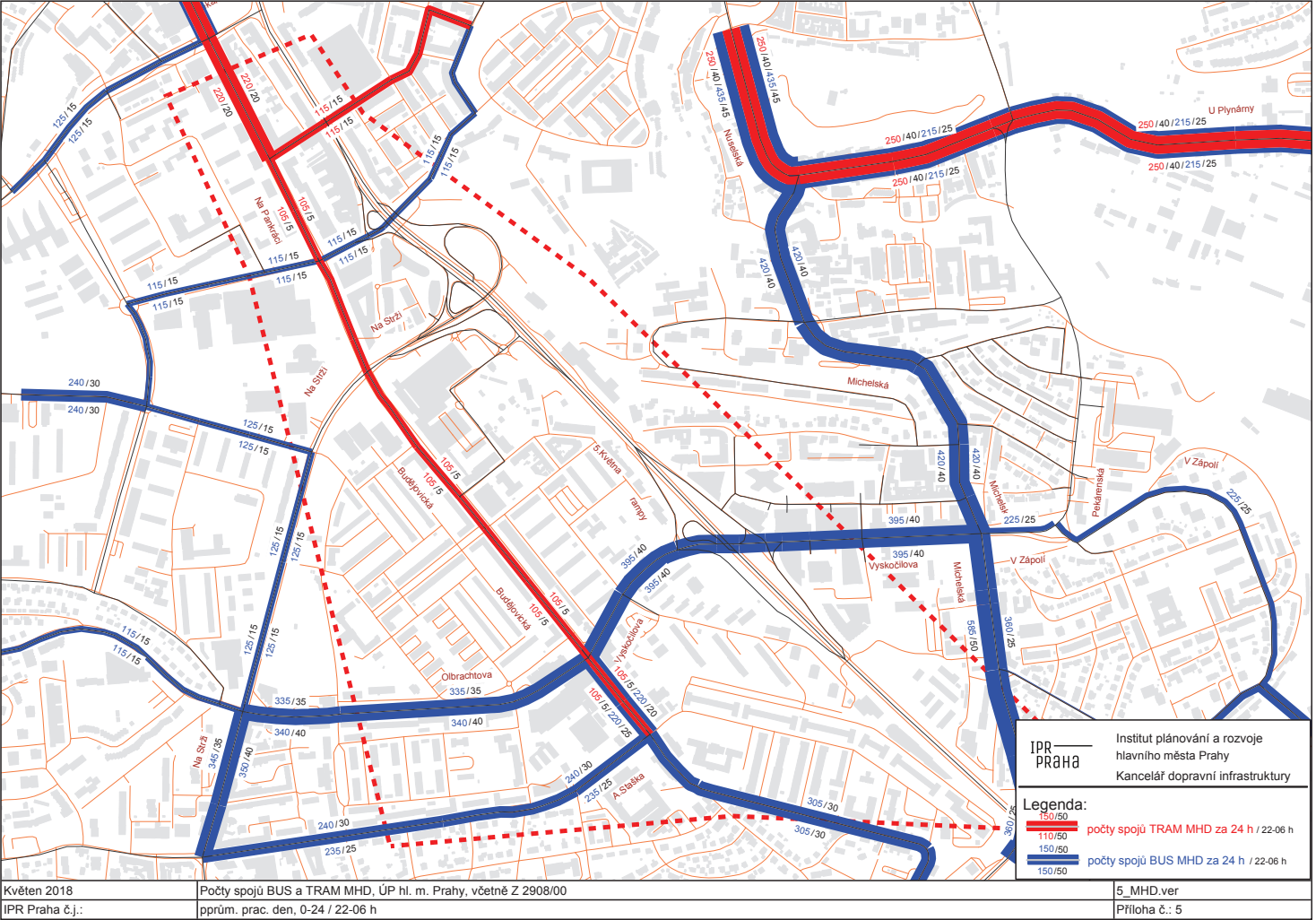


**Změna č. Z 2908/00**









EKOLA group, spol. s r.o.

Mistrovská 558/4  
108 00 Praha 10

Váš dopis zn. Č. j. IPR Praha Vyřizuje/kancelář/linka Datum  
2018 Větelář/INFR/4558

**DIP pro „Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území pro změnu platného ÚP hl. m. Prahy č. Z 2908/00 tramvajová trať Na Veselí – Pankrác - Budějovická“, Praha 4 – Nusle, Krč**

Na základě Vaší žádosti o bezplatné poskytnutí dat a výstupů IPR Praha pro Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území pro soubor vybraných celoměstsky významných změn vlny V (ZAK 14-0282/6) ze dne 13. 4. 2018 Vám v příloze předáváme Vámi požadované dopravně inženýrské podklady - výhledové modelové intenzity zatížení automobilovou dopravou komunikací v Praze 4 – Nusle, Krč 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 je zpracování dopravně inženýrských podkladů (DIP) pro komunikace Na Pankráci, Budějovická a jejich okolí. Jednalo se o provedení modelových výpočtů intenzit automobilové dopravy pro období ÚP hl. m. Prahy bez uvedené změny a s uvedenou změnou. 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 1600 zón, mezi kterými existují dopravní vztahy. V rámci konkrétních úloh může být 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 impedance pro danou síť zohledněno čerpání kapacity jednotlivých úseků komunikací všemi systémy dohromady.

Vlastní zatěžování probíhalo tak, že byly matice dopravních vztahů přidělovány na komunikační síť v osmi postupových krocích a následně bylo provedeno iterační vyrovňování. Následně byly provedeny modelové výpočty intenzit pro výhledové období ÚP hl. m. Prahy.

V příloze č. 1 dostáváte kartogram zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou zjištěných průzkumem v roce 2000 TSK Praha v oblasti Praha 4 – Nusle, Krč.

V příloze č. 2 - nulový stav - dostáváte kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou podle ÚP hl. m. Prahy v oblasti Praha 4 – Nusle, Krč.

V příloze č. 3 - aktivní varianta - dostáváte kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou podle ÚP hl. m. Prahy v oblasti Praha 4 – Nusle, Krč se změnou Z 2908 tramvajová trať Na Veselí – Pankrác - Budějovická.

V příloze č. 4 dostáváte rozdílový kartogram – aktivní varianta x nulová varianta - výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou podle ÚP hl. m. Prahy v oblasti Praha 4 – Nusle, Krč (intenzity AD podle přílohy 3 minus intenzity AD podle přílohy 2).

V příloze č. 5 dostáváte kartogram výhledových počtů spojů TRAM a BUS MHD 0-24/22-6 h na vybraných komunikacích v oblasti Praha 4 – Nusle, Krč se změnou Z 2908 tramvajová trať Na Veselí – Pankrác - Budějovická. (podle návrhu ROPID).

Hodnoty výhledového modelového zatížení v příloze č. 1, 2 a 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. Hodnoty výhledového 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.

Hodnoty výhledového rozdílového modelového zatížení v příloze č. 4 představují jednosměrné, celodenní zatížení všech vozidel v období 0 - 24 h, v průměrný pracovní den. Hodnoty zatížení nejsou zaokrouhlené.

Hodnoty kartogramu výhledových počtů spojů TRAM a BUS MHD v příloze č. 5 představují jednosměrné, celodenní počty spojů v období 0 - 24 h, v průměrný pracovní den.

Podíl intenzity OA+DA / SNA + TNA + NAV + BUS v denním a nočním období uvažujte podle poslední ročenky dopravy TSK Praha.

#### 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	návesové 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).

Předávané výhledové modelové hodnoty zatížení jsou určeny pro zpracování výše uvedené zakázky. Bez písemného svolení IPR Praha nemůže být použito pro jiný účel.

Přílohy 1 až 5 jsou také předávány v digitální podobě (soubory shp).

S pozdravem

**Ing. Marek Zděradíčka**  
ředitel Sekce infrastruktury

Přílohy:

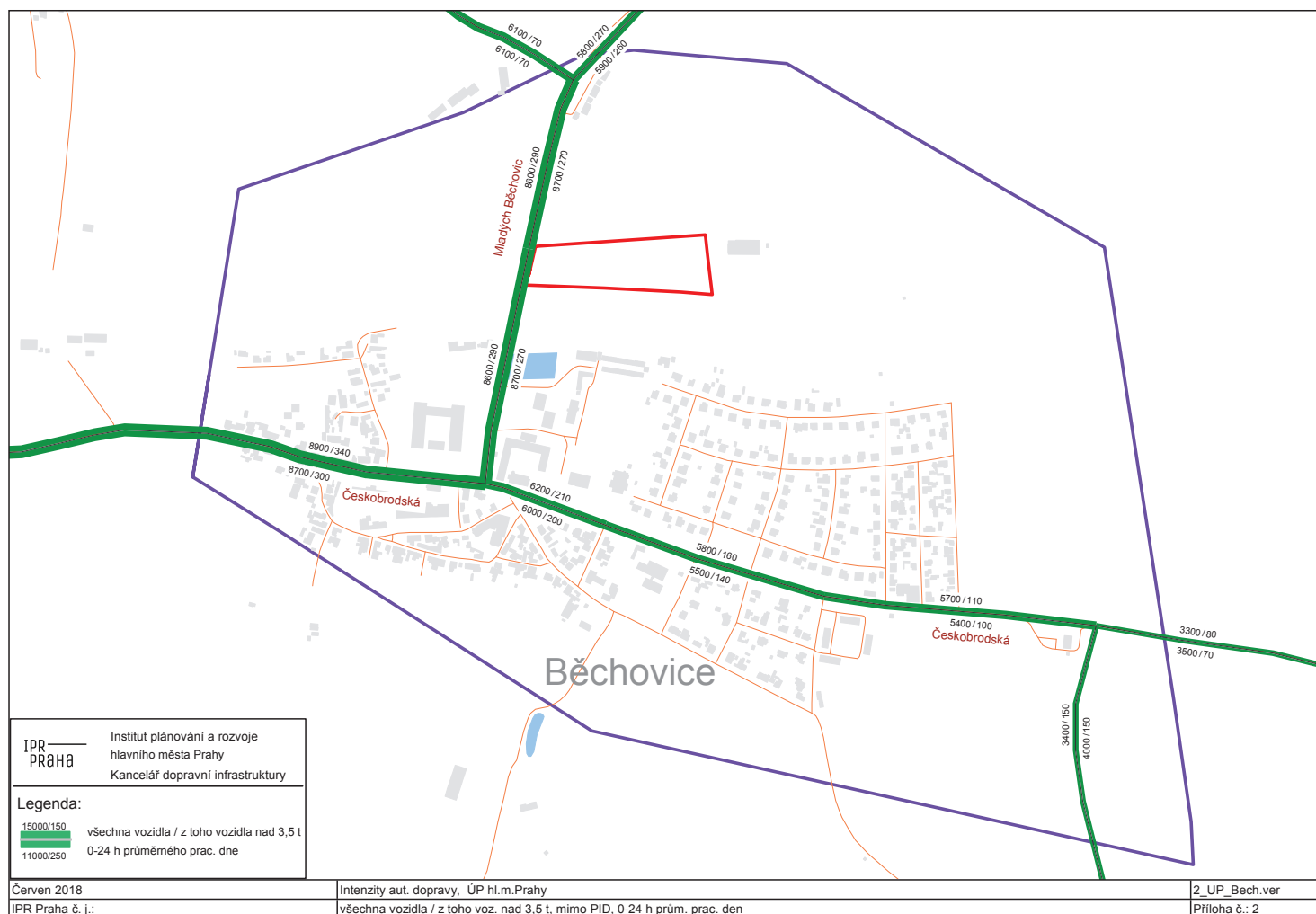
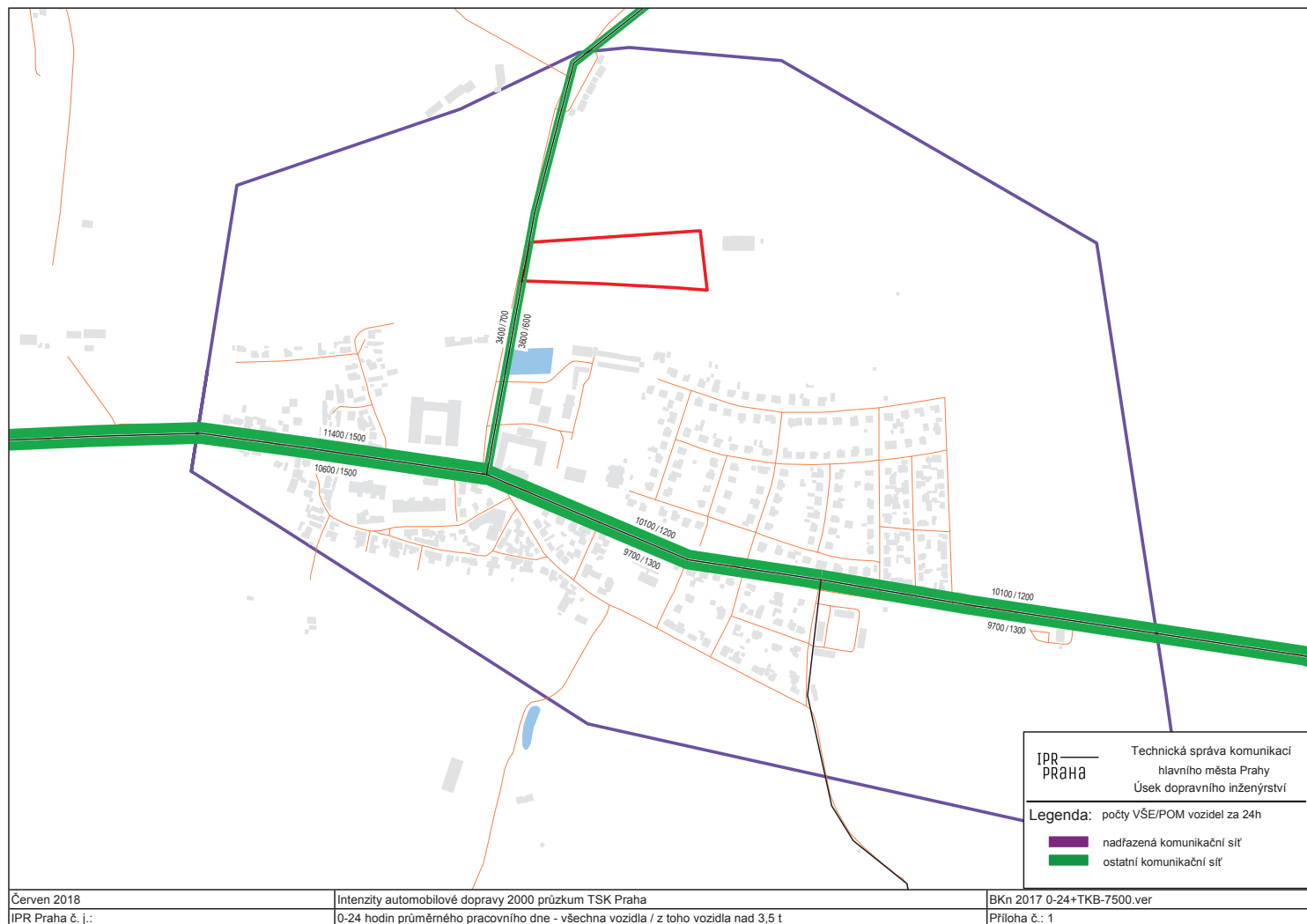
- 1) Kartogram zatížení na vybrané síti Prahy, P4, průzkum 2000
- 2) Kartogram modelového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P4
- 3) Kartogram modelového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P4, Z 2908
- 4) Kartogram modelového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P4, pf. č. 3-2
- 5) Výhledové počty spojů MHD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P4

Rozdělovník:

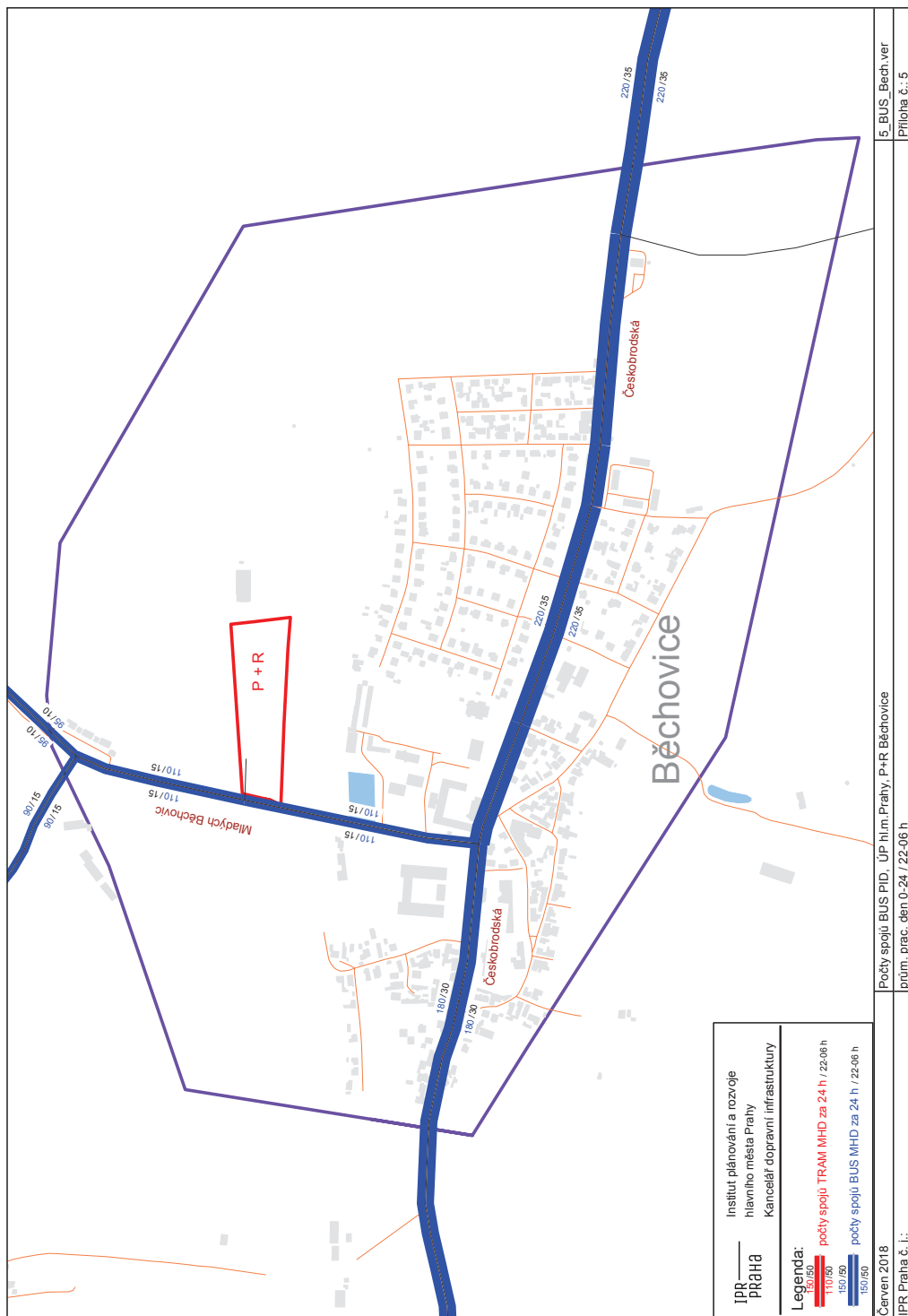
- 1/ Adresát
- 2/ IPR Praha – INFR / KDI

**Změna č. Z 2939/00**









IPR  
PRAHA

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy  
Sekce infrastruktury

EKOLA group, spol. s r.o.

Mistrovská 558/4  
108 00 Praha 10

Váš dopis zn.

Č. j. IPR Praha

Vyřizuje/kancelář/linka

Datum

2018

Větelář/INFR/4558

# **DIP pro „Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území pro změnu platného ÚP hl. m. Prahy č. Z 2939/00 realizace parkoviště P+R u budoucí železniční zastávky Praha – Běchovice střed“, Praha 21 – Běchovice**

Na základě Vaší žádosti o bezplatné poskytnutí dat a výstupů IPR Praha pro Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území pro soubor vybraných celoměstsky významných změn vlny V (ZAK 14-0282/6) ze dne 5. 4. 2018 Vám v příloze předáváme Vámi požadované dopravně inženýrské podklady - výhledové modelové intenzity zatížení automobilovou dopravou komunikací v Praze 21 – Běchovice 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 je zpracování dopravně inženýrských podkladů (DIP) pro komunikace Mladých Běchovic, Českokobrodská a jejich okolí. Jednalo se o provedení modelových výpočtů intenzit automobilové dopravy pro období ÚP hl. m. Prahy bez uvedené změny a s uvedenou změnou. 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 1600 zón, mezi kterými existují dopravní vztahy. V rámci konkrétních úloh může být posuzované území dále zpřesněno, v případě potřeby je možné model lokálně zpřesnit 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. Vlastní zatěžování probíhalo tak, že byly matice dopravních vztahů přidělovány na komunikační síť v osmi postupových krocích a následně bylo provedeno iterační vyrovnaní. Následně byly provedeny modelové výpočty intenzit pro výhledové období ÚP hl. m. Prahy.

V příloze č. 1 dostáváte kartogram zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou zjištěných průzkumem v roce 2000 TSK Praha v oblasti Praha 21 – Běchovice.

V příloze č. 2 - nulový stav - dostáváte kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou podle ÚP hl. m. Prahy v oblasti Praha 21 – Běchovice.

V příloze č. 3 - aktivní varianta - dostáváte kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou podle ÚP hl. m. Prahy v oblasti Praha 21 – Běchovice se změnou Z 2939 parkoviště P+R.

V příloze č. 4 dostáváte rozdílový kartogram – aktivní varianta x nulová varianta - výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou podle ÚP hl. m. Prahy v oblasti Praha 21 – Běchovice (intenzity AD podle přílohy 3 minus intenzity AD podle přílohy 2, všechna vozidla).

V příloze č. 5 dostáváte kartogram výhledových počtů spojů BUS MHD 0-24/22-6 h na vybraných komunikacích v oblasti Praha 21 – Běchovice se změnou Z 2939 P+R.

Hodnoty výhledového modelového zatížení v příloze č. 1, 2 a 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. Hodnoty výhledového 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.

Hodnoty výhledového rozdílového modelového zatížení v příloze č. 4 představují jednosměrné, celodenní zatížení všech vozidel v období 0 - 24 h, v průměrný pracovní den. Hodnoty zatížení nejsou zaokrouhlené.

Hodnoty kartogramu výhledových počtů spojů BUS MHD v příloze č. 5 představují jednosměrné, celodenní počty spojů v období 0 – 24/22-06 h, v průměrný pracovní den.

Podíl intenzity OA+DA / SNA + TNA + NAV + BUS v denním a nočním období uvažujte podle poslední ročenky dopravy TSK Praha.

*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).

Předávané výhledové modelové hodnoty zatížení jsou určeny pro zpracování výše uvedené zakázky. Bez písemného svolení IPR Praha nemůže být použito pro jiný účel.

Přílohy 1 až 5 jsou také předávány v digitální podobě (soubory shp).

S pozdravem

**Ing. Marek Zdržadička**  
ředitel Sekce infrastruktury

**Přílohy:**

- 1) Kartogram zatížení na vybrané síti Prahy, P21, průzkum 2000
- 2) Kartogram modelového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P21
- 3) Kartogram modelového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P21, Z 2939
- 4) Kartogram modelového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P21, př. č. 3-2
- 5) Výhledové počty spojů MHD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P21





IPR  
PRAHA

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy  
Sekce infrastruktury

Rozdělovník:

- 1/ Adresát
- 2/ IPR Praha – INFR / KDI

**Změna č. Z 2949/00**

