

ÚZEMNÍ STUDIE KOMOŘANY

POŘIZOVATEL



Magistrát hlavního města Prahy,
odbor územního rozvoje
Mariánské náměstí 2/2, 110 01, Praha 1
Oprávněná osoba:
Ing. Martin Čemus

ZPRACOVATEL



UNIT architekti, s.r.o.
Thákurova 9, 166 34 Praha 6
+420 224 356 470

HLAVNÍ ARCHITEKT

Ing. arch. Filip Tittl
prof. Ing. arch. Michal Kohout
doc. Ing. arch. David Tichý, Ph.D.

VEDOUČÍ PROJEKTU

Ing. arch. Šárka Jahodová

PROJEKČNÍ TÝM

Ing. arch. Zdenka Kornoušková Říhová
Ing. arch. Nikola Karabcová
Ing. arch. Adéla Medunová

Ing. Květoslav Syrový, Ing. arch. David Pfann / *doprava*

ZPRACOVÁNÍ DIP - MODELOVÝCH KARTOGRAMŮ
INTENZITY ZATÍŽENÍ AUTOMOBILOVOU DOPRAVOU
Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Kancelář dopravní infrastruktury

NÁZEV SCHÉMATU

KARTOGRAMY ZATÍŽENÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤE

FORMÁT
booklet A4

DATUM
9/2018

FÁZE

NÁVRHOVÁ ČÁST ÚZEMNÍ
STUDIE KOMOŘANY

UNIT architekti, s.r.o.

Slezská 1454
130 00 Praha 3

Váš dopis zn.

Č. j. IPR Praha
10411/18Vyřizuje/kancelář/linka
Věrtelář/INFR/4558

Datum

DIP pro zpracování Územní studie Komořany, Praha 12 – Modřany, Komořany

Na základě Vaší žádosti ze dne 9. 4. 2018 na zpracování DIP pro účely zpracování Územní studie Komořany, kterou zpracováváte pro Odbor územního rozvoje MHMP (smlouva č. DIL/24/05/000167/2018) Vám v příloze předáváme Vámi požadované dopravně inženýrské podklady - výhledový modelový kartogram intenzity zatížení automobilovou dopravou na komunikacích v Praze 12 – Modřany, Komořany 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 oblast Modřan a Komořan na základě předaných podkladů k US Komořany. Jednalo se o provedení modelových výpočtů intenzit automobilové dopravy pro období ÚP hl. m. Prahy ve variantách komunikační sítě v oblasti Komořan se zpracováním US Komořany:

- 1) pro územní plán se zapracováním US Komořany – bez komunikace nová Komořanská
- 2) pro územní plán se zapracováním US Komořany – nová Komořanská 2+2 jízdní pruhy, Komořanská přerušena mezi ulicemi Na Šabatce a Branišovská.
- 3) pro územní plán se zapracováním US Komořany - nová Komořanská 2+2 jízdní pruhy, Komořanská v dnešní podobě.
- 4) pro územní plán se zapracováním US Komořany - nová Komořanská 1+1 jízdní pruh, Komořanská v dnešní podobě.

Objemy předpokládané zdrojové a cílové dopravy (počet vyvolaných jízd) pro US Komořany byly předány zadavatelem. 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 8 838 a předpokládaný počet jízd pomalých vozidel (tj. nákladní automobily nad 3,5 t) byl vzhledem k charakteru nové zástavby uvažován ve výši 122 vozidel (122 příjezdů a odjezdů). Nově generovaná doprava z US Komořany se předpokládá ve výši 8 960 jízd všech vozidel celkem v každém směru.

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 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.

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

V příloze č. 1 dostáváte kartogram z výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou podle ÚP hl. m. Prahy v oblasti Prahy 12 – Modřany, Komořany, včetně US Komořany, bez komunikace nová Komořanská (v úseku Vzpoury - Branišovská).

V příloze č. 2 dostáváte kartogram z výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou podle ÚP hl. m. Prahy v oblasti Prahy 12 – Modřany, Komořany, včetně US Komořany, komunikace nová Komořanská 2+2, Komořanská přerušena v úseku mezi ulicemi Na Šabatce a Branišovská.

V příloze č. 3 dostáváte kartogram z výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou podle ÚP hl. m. Prahy v oblasti Prahy 12 – Modřany, Komořany, včetně US Komořany, komunikace nová Komořanská 2+2, Komořanská v dnešní podobě.

V příloze č. 4 dostáváte kartogram z výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou podle ÚP hl. m. Prahy v oblasti Prahy 12 – Modřany, Komořany, včetně US Komořany, komunikace nová Komořanská 1+1 v úseku ulic Vzpoury - Branišovská, Komořanská v dnešní podobě.

Hodnoty zatížení v přílohách č. 1 až 4 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.

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.

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. Marek Zděradička
ředitel Sekce infrastruktury

Přílohy:

- 1) Kartogram výhled. zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P12, ne nová K.
- 2) Kartogram výhled. zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P12, K. přerušená
- 3) Kartogram výhled. zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P12, K. stav
- 4) Kartogram výhled. zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P12, nová K. 1+1, K. stav

Rozdělovník:

- 1/ Adresát
- 2/ IPR Praha – RED
- 3/ IPR Praha – INFR / KDI
- 4/ IPR Praha – SPE / ARCH + přílohy + spis













