

VÁŠ DOPIS ZN.

Č. J. IPR 3850/20

VYŘIZUJE/ KANCELÁŘ/ LINKA Ing. Věrtelář / KDI / 4558

DATUM

ARCHUM ARCHITEKTI s.r.o.

Oldřichova 187/55

Praha 2

128 00

Věc DIP pro Územní studii Michle, Praha 4 – Michle

Na základě Vaší objednávky ze dne 8. 4. 2020 Vám v příloze předáváme Vámi požadované dopravně inženýrské podklady - výhledový modelový kartogram intenzity zatížení automobilovou dopravou na komunikacích v Praze 4 – Michle 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.

DIP je zpracován na základě žádosti objednatele, který má smlouvu o dílo č. SML/2018/1031/OKAS ze dne 28. 11. 2018 na zpracování Územní studie Michle, na základě Zadání územní studie Michle ze dne 3. 10. 2018 a připomínky č. 73 IPR k návrhu Územní studie.

Cílem zakázky bylo zpracování dopravně inženýrských podkladů (DIP) pro oblast Praha 4 – Michle. Jednalo se o provedení modelových výpočtů intenzit automobilové dopravy pro období ÚP hl. m. Prahy a ÚS Michle.

Objemy předpokládané zdrojové a cílové dopravy (počet vyvolaných jízd) pro ÚS Michle 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) je ve výši 7 032; předpokládaný počet jízd vozidel nad 3,5 t byl uvažován ve výši 110 vozidel (příjezd a odjezd). Generovaná doprava z ÚS Michle je pak ve výši 7 142 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 110 vozidel nad 3,5 t).

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 vyrovnání. Následně byly provedeny modelové výpočty intenzit pro výhledové období ÚP hl. m. Prahy.

V příloze č. 1 dostáváte kartogram zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 4 – Michle z průzkumu 2019 TSK Praha.

V příloze č. 2 dostáváte kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 4 – Michle pro výhledové období platného ÚP hl. m. Prahy.

V příloze č. 3 dostáváte kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 4 – Michle pro výhledové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracováním ÚS Michle.

V příloze č. 4 dostáváte kartogram výhledových počtu spojů MHD (TRAM a BUS) na vybraných komunikacích v oblasti Praha 4 - Michle v ÚP hl. m. Prahy (s vedením TRAM ulicí Pekárenská).

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 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 kartogramu výhledového počtů spojů PID v příloze č. 4 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

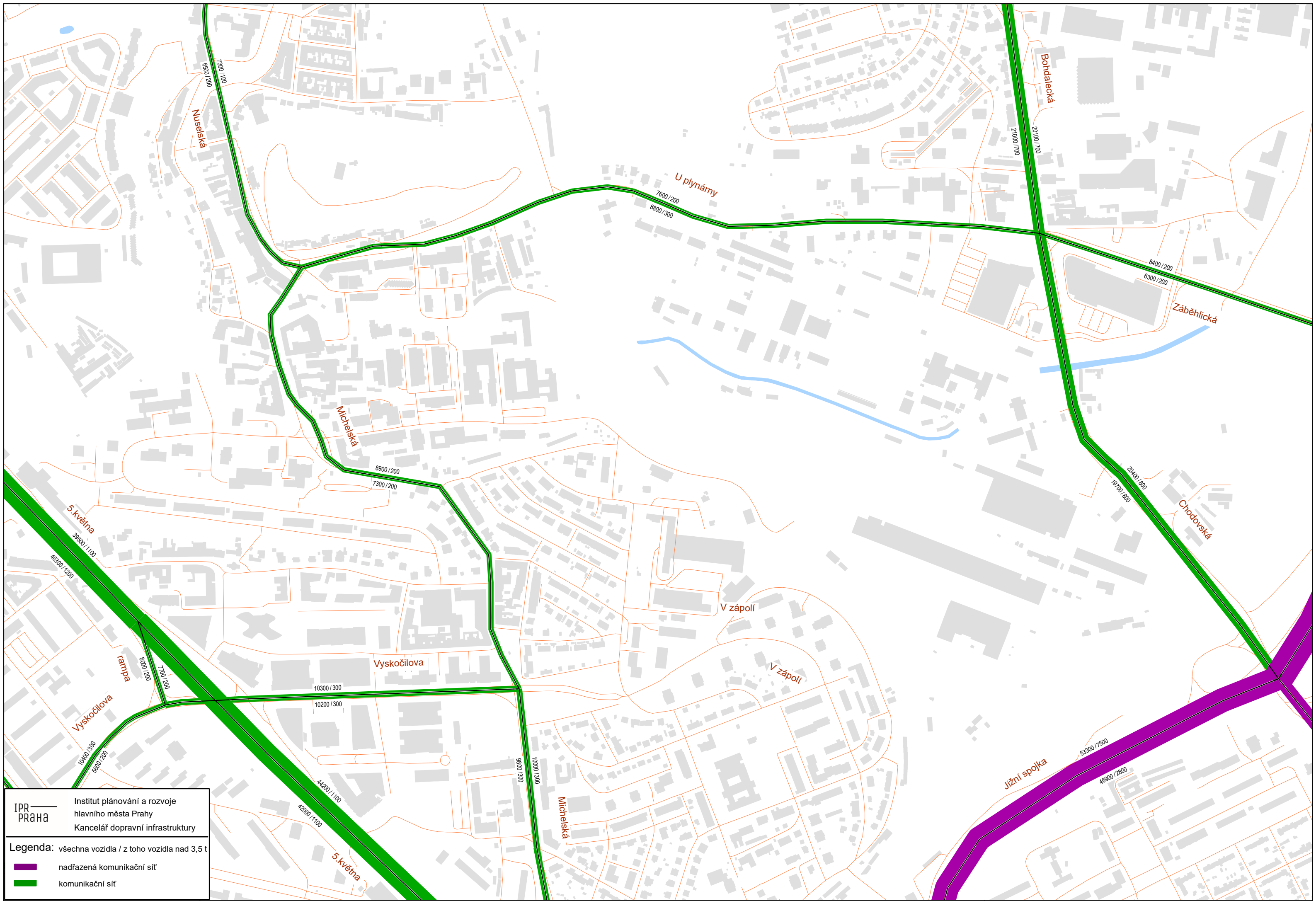
Ing. Marek Zděradička
Ředitel Sekce infrastruktury

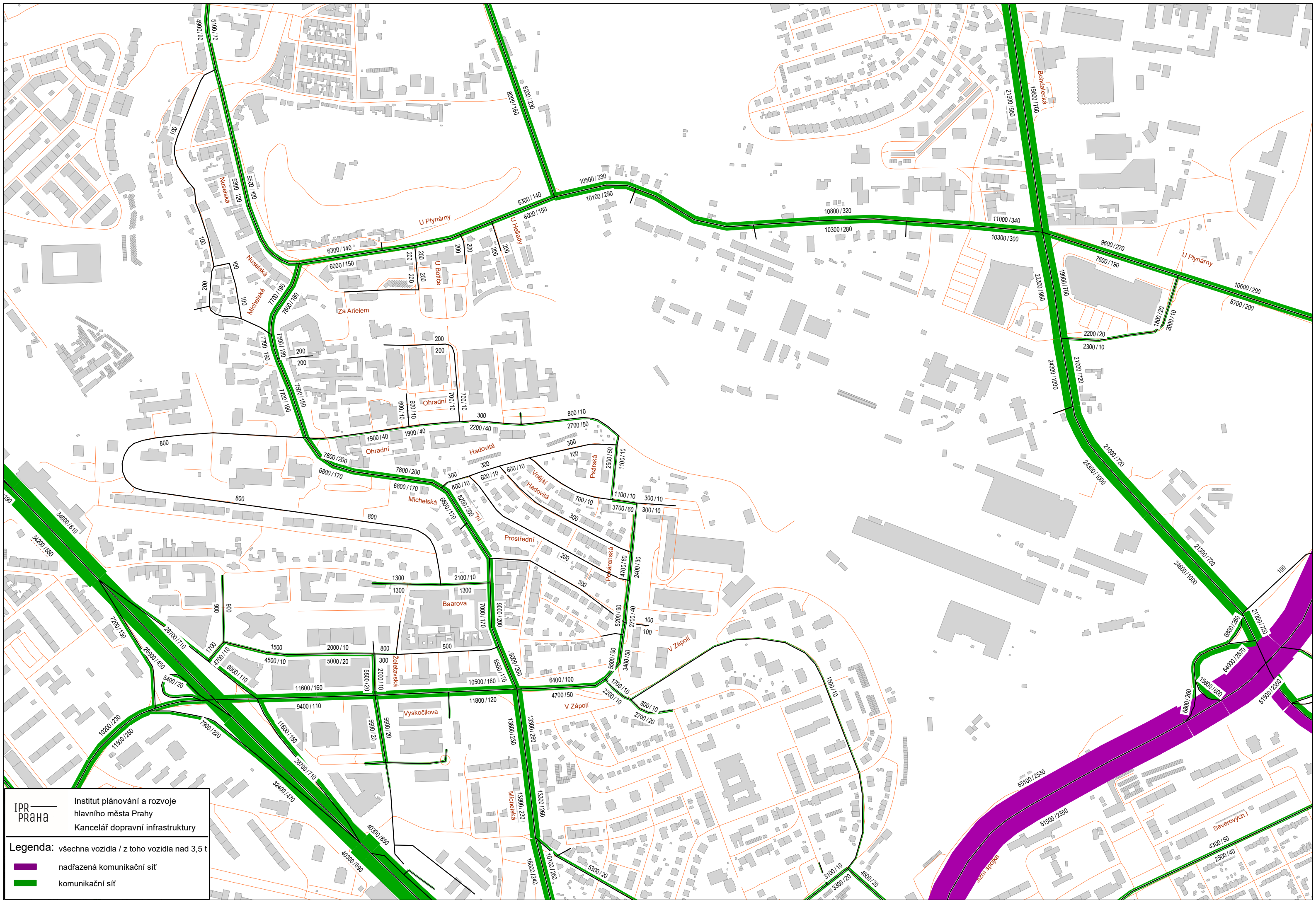
PŘÍLOHY:

- 1) Kartogram zatížení AD na vybrané síti hl. m. Prahy, P4-Michle, 2019 průzkum TSK Praha
- 2) Kartogram výhledového modelového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P4-Michle
- 3) Kartogram výhledového modelového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P4-Michle, ÚS Michle
- 4) Kartogram výhledových počtů spojů MHD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P4-Michle

ROZĚLOVNÍK:

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





IPR
PRAHA

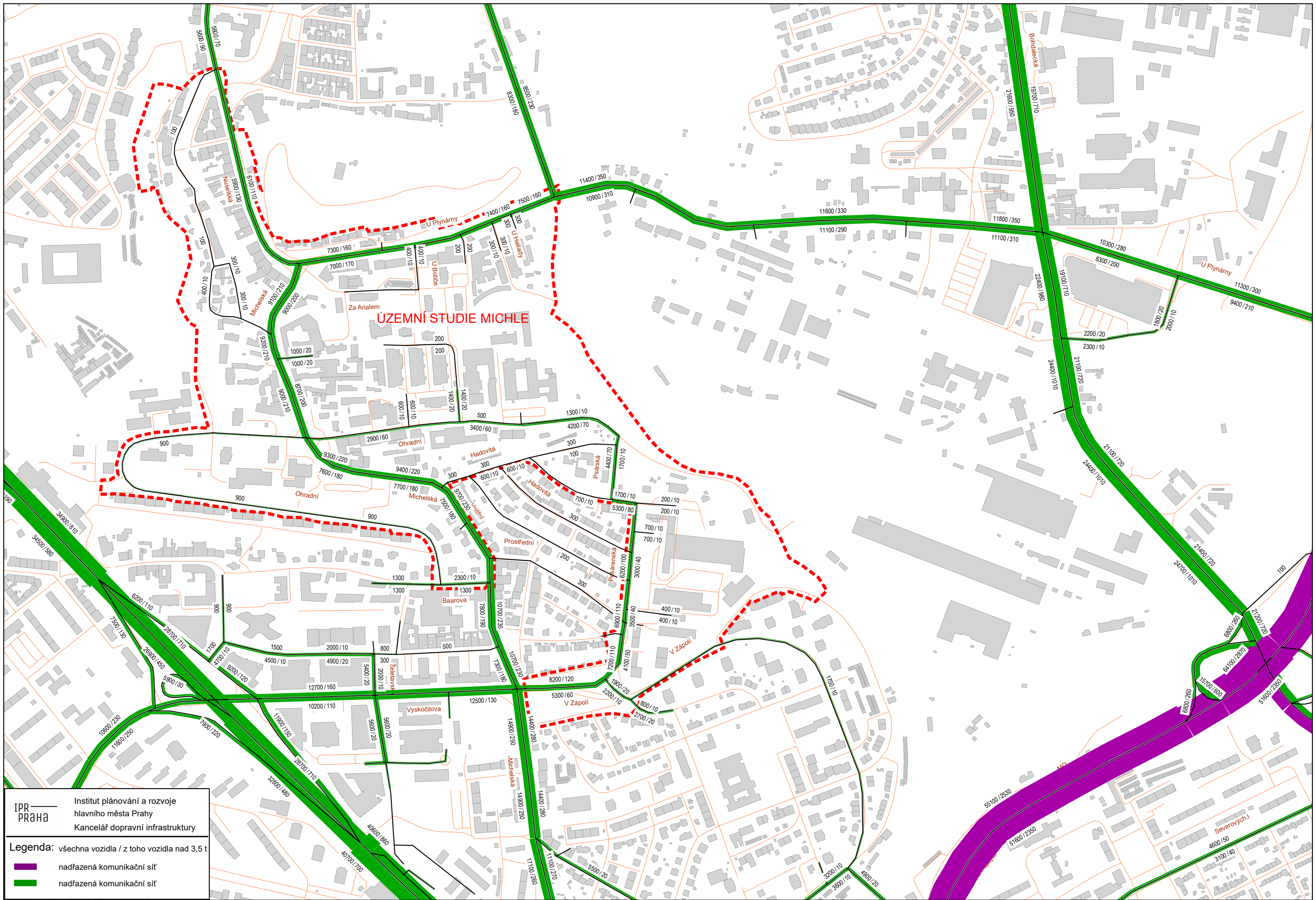
Institut plánování a rozvoje
hlavního města Prahy
Kancelář dopravní infrastruktury

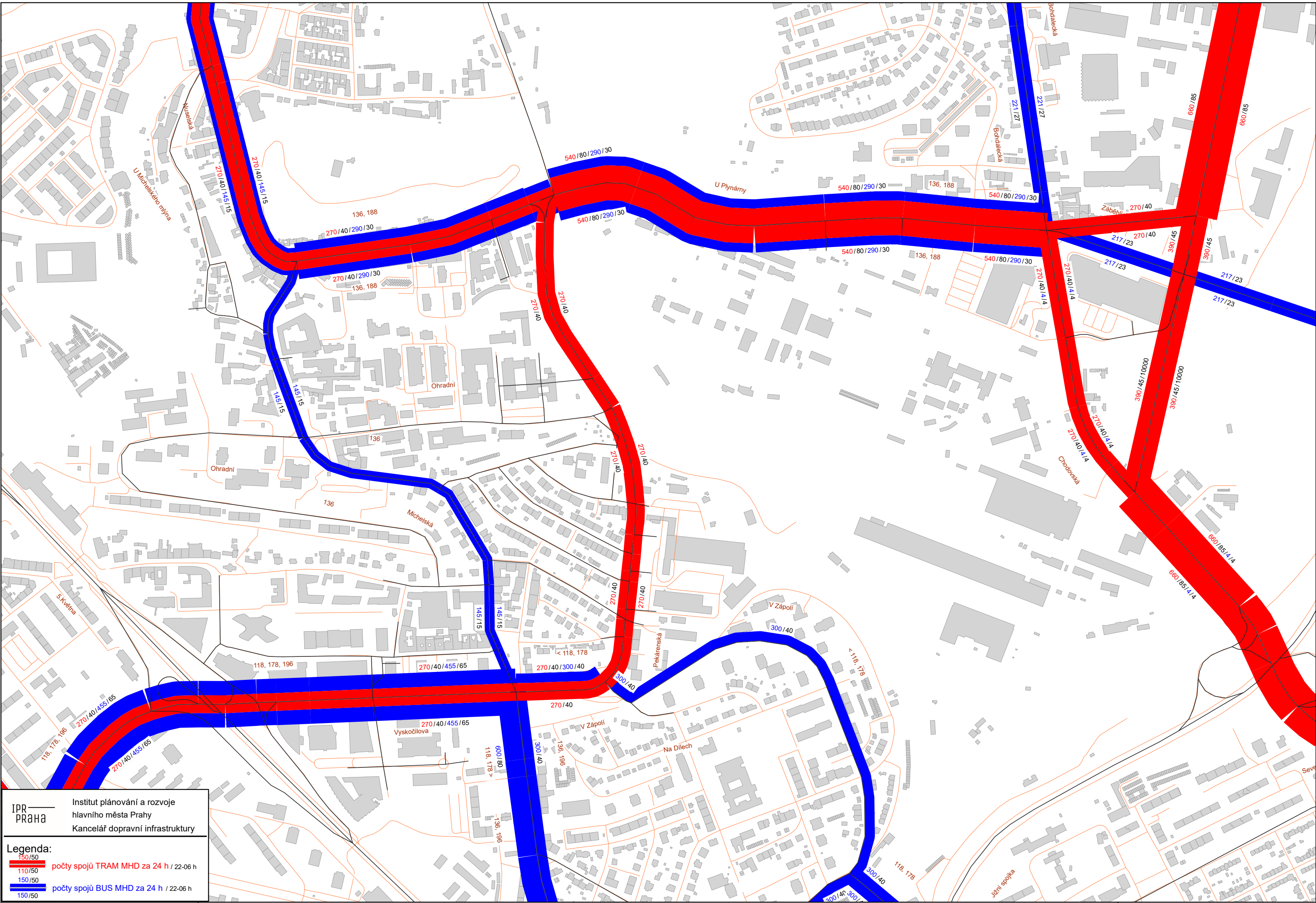
Legenda:

všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t

nadřazená komunikační síť

komunikační síť





IPR

PRŮHA

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 MHD za 24 h / 22-06 h

Duben 2020	Počty spojů TRAM a BUS MHD - ÚP hl. m. Prahy, Michle s TT	4_MHD_Michle_s_TT_UP.ver
IPR Praha č.j.: /20	počet spojů 0-24 h / 22-06 h, prům. prac. den	Příloha č.: 4