

PRO Ing. Martina Rajnišová (SDM/KZP)  
VYŘÍZUJE Ing. Václav Věrtelář (INFR/KDI)  
DATUM 5. 10. 2021

## Věc DIP pro změnu Z3791/00 Transformace SV části Masarykova nádraží, Praha 1

Na základě Vaší žádosti Vám v příloze předáváme Vámi požadované dopravně inženýrské podklady – návrhový modelový kartogram intenzity zatížení automobilovou dopravou na komunikacích v Praze 1 pro návrhové 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 návrhový stav naplnění ÚP hl. m. Prahy.

Cílem zakázky bylo zpracování dopravně inženýrských podkladů (DIP) pro změnu Z3791/00. Jednalo se o provedení modelových výpočtů intenzit automobilové dopravy pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy.

DIP pro změnu Z3791/00 byl zpracován na základě dat z „Transformace severovýchodní části Masarykova nádraží, podkladová studie pro změnu územního plánu, Jakub Cígler architekti 04-2019“.

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 575; předpokládaný počet jízd vozidel nad 3,5 t byl uvažován ve výši 5 vozidel (příjezd a odjezd). Generovaná doprava ze změny Z3791/00 je pak ve výši 580 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 5 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 RPDÍ, 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 radiích 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. <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 návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy.

V příloze č. 1 dostáváte kartogram zatížení AD z průzkumu roku 2000 TSK Praha, oblast Masarykova nádraží.

V příloze č. 2 dostáváte kartogram počtu spojů MHD (TRAM, BUS) na vybraných komunikacích v oblasti Masarykova nádraží z průzkumu roku 2000 TSK Praha.

V příloze č. 3 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Masarykova nádraží pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy.

V příloze č. 4 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Masarykova nádraží pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3791/00.

V příloze č. 5 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Masarykova nádraží pro návrhového období platného ÚP hl. m. Prahy, změna Z3791/00 minus ÚP.

V příloze č. 6 dostáváte kartogram počtu spojů MHD (TRAM, BUS) na vybraných komunikacích v oblasti Masarykova nádraží pro výhledové období platného ÚP hl. m. Prahy.

Hodnoty zatížení v přílohách č. 1, 3 a 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 (PID). Hodnoty návrhového modelového zatížení jsou zaokrouhlené u všech vozidel na 100 a u vozidel nad 3,5 t na 10. Jízdní souprava se uvažuje jako jedno vozidlo.

Hodnoty kartogramu počtu spojů v příloze č. 2 představují jednosměrné, celodenní počty spojů MHD v období 0 – 24 h, v průměrný pracovní den.

Hodnoty zatížení v příloze č. 5 představují jednosměrné, celodenní zatížení všech vozidel v období 0–24 h, v průměrný pracovní den.

Hodnoty kartogramu výhledového počtů spojů MHD v příloze č. 6 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 Věrtelář**  
Specialista modelování dopravy

PŘÍLOHY:

- 1) Kartogram intenzit AD průzkumu 2000 TSK Praha na vybrané síti hl. m. Prahy, Masarykovo nádraží
- 2) Kartogram počtů spojů MHD na vybrané síti hl. m. Prahy, 2000 průzkum TSK, Masarykovo nádraží
- 3) Kartogram výhledových intenzit AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, Masarykovo nádraží
- 4) Kartogram výhledových intenzit AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, Masarykovo nádraží, Z3791/00
- 5) Rozdílový kartogram výhledových intenzit AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, Masarykovo nádraží, Z3791/00 minus ÚP
- 6) Kartogram počtů spojů MHD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, Masarykovo nádraží