

PRO Ing. Lenka Schindlerová Pacalová (SDM/KZP)  
VYŘIZUJE Ján Jankovič (INFR/KDI)  
DATUM 27. 8. 2024

## Věc DIP pro změnu Z3533/28, Transformace území na obytnou čtvrť

Na základě Vaší žádosti Vám v příloze předáváme Vámi požadované dopravně inženýrské podklady – návrhový modelový kartogram intenzity zatížení automobilovou dopravou na komunikacích v Praze – Hloubětíně 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.

Cílem zakázky bylo zpracování dopravně inženýrských podkladů (DIP) pro změnu Z3533/28. Jednalo se o provedení modelových výpočtů intenzit automobilové dopravy pro období ÚP hl. m. Prahy. Objem předpokládané zdrojové a cílové dopravy (počet vyvolaných jízd) pro stav naplnění Územního plánu hl. m. Prahy v oblasti Hloubětína byl vypočítán na základě dat získaných ze studie „Podkladová studie území Hloubětín – transformace území na obytnou čtvrť“ (05/2021) od společnosti CENTRAL GROUP a.s. a další podrobnější specifikace rozdělení jízd mezi jednotlivé změny ÚP po e-mailové korespondenci se zpracovatelem této studie.

Podklad použitý v DIP pro změnu Z3533/28 pro zpřesnění okolí změny (areál bývalé továrny Tesla Hloubětín, kumulace změn Z3541/28 + Z3839/33 + Z3559/33 a další) je v korelaci s podkladem použitým pro DIP z roku 2021, č. j. 1047/21. Doprava generovaná okolními záměry a změnami, pro řešený stav bez záměru, se na koncových úsecích nezobrazuje ve vyhotovených DIP, ale je připojena a aktivní na pozadí, takže její vliv na okolní komunikační síť je do DIP pro změnu Z3533/28 zapracován.

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), pro změnu Z3533/28, je ve výši 1665; předpokládaný počet jízd vozidel nad 3,5 t byl uvažován ve výši 17 vozidel (příjezd a odjezd). Generovaná doprava ze Z3533/28 je pak ve výši 1682 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 17 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 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 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 (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 oblasti Praha – Hloubětín pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy.

V příloze č. 2 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha – Hloubětín pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3533/28.

V příloze č. 3 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha – Hloubětín pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3533/28 minus ÚP hl. m. Prahy (př. 2-1).

V příloze č. 4 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha – Hloubětín pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3533/28 v kumulaci se změnami Z3541/28, Z3839/33 a Z3559/33.

V příloze č. 5 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha – Hloubětín pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zpracovanou změnou Z3533/28 v kumulaci se změnami Z3541/28, Z3839/33 a Z3559/33 minus ÚP hl. m. Prahy (př. 4-1).

V příloze č. 6 dostáváte kartogram návrhových počtu spojů PID (TRAM a BUS) na vybraných komunikacích v oblasti Praha 9 - Hloubětín v ÚP hl. m. Prahy.

Hodnoty zatížení v přílohách č. 1, 2 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 sto a u vozidel nad 3,5 t na deset. Jízdní souprava se uvažuje jako jedno vozidlo.

Hodnoty zatížení v příloze č. 3 a 5 představují jednosměrné, celodenní zatížení všech vozidel v období 0–24 h, v průměrný pracovní den (kladná nárůst zatížení, záporné pokles zatížení).

Hodnoty kartogramu návrhového počtů spojů PID v příloze č. 6 představují jednosměrné, celodenní počty spojů PID 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.

V návrhovém modelu odvozeném z platného ÚP hl. m. Prahy jsou zaneseny předpoklady rozvoje města dle všech ploch a kapacit platného ÚP hl. m. Prahy a rovněž i rozvoj sídel v Pražské metropolitní oblasti, z něhož vyplývají významné nárůsty automobilové dopravy. Z pohledu vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj se sice jedná o výsledky na straně bezpečnosti, protože jde o scénář maximálního vývoje výkonů automobilové dopravy, ale pro přípravu staveb, etapizaci, dimenzování a modelování křižovatek se ukazují být tyto podklady v kontextu výše popsaného 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

**Ján Jankovič, MSc.**  
Specialista modelování dopravy

#### PŘÍLOHY:

- 1) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P- Hloubětín
- 2) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P- Hloubětín se Z3533/28
- 3) Kartogram rozdílového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P- Hloubětín, př. 2 minus 1
- 4) Kartogram modelového zatížení AD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P- Hloubětín se Z3533/28, Z3541/28, Z3839/33 a Z3559/33
- 5) Kartogram rozdílového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P- Hloubětín, př. 4 minus 1
- 6) Kartogram návrhových počtů spojů PID (TRAM a BUS) na vybraných komunikacích v oblasti P-Hloubětín