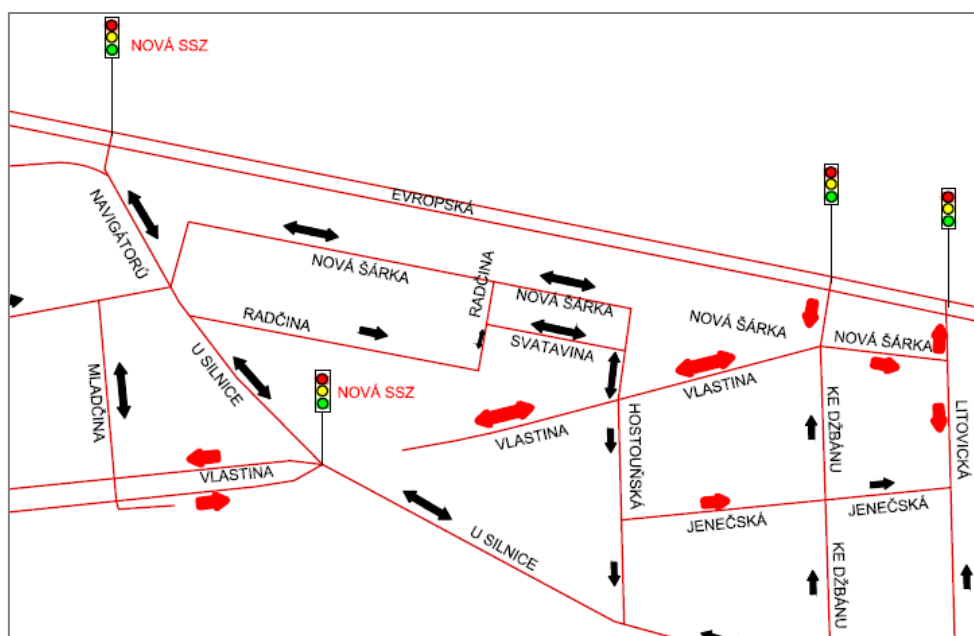


DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ PODKLADY PRO AKCI „TRAMVAJOVÁ TRÁŤ DIVOKÁ ŠÁRKA - DĚDINSKÁ“

ÚKOL Č. 13 – 7500 – H5



1. náměstek ředitele a vedoucí ÚDI:

Ing. Ladislav Pivec

Vedoucí oddělení dopravního modelování:

Ing. Jiří Zeman

Odpovědný projektant:

Ing. Jaroslav Svoboda

Zpracovatelé:

Ing. Marie Černá

Ing. Jaroslav Svoboda

Ing. Jiří Zeman

Praha, duben 2013

OBSAH

1 ÚVOD	3
2 VÝCHOZÍ PODKLADY	3
3 INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY	4
3.1 POSUZOVANÉ STAVY.....	4
3.2 KOMUNIKAČNÍ SÍŤ	4
3.2.1 Rok 2013	4
3.2.2 Rok 2016	4
3.3 DOPRAVNÍ VZTAHY.....	6
3.3.1 Způsob výpočtu intenzit automobilové dopravy.....	6
3.3.2 Dopravní vztahy.....	6
3.4 VÝSLEDKY PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ.....	6
3.4.1 Kartogramy intenzit.....	6
3.4.2 Rozdílové kartogramy	7
3.4.3 Grafikony křižovatek	7
3.5 VYBRANÉ DALŠÍ DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ ÚDAJE	7
4 ZÁVĚR	8
5 SEZNAM ZKRATEK	9
6 SEZNAM PŘÍLOH	10

1 ÚVOD

Úkol byl zpracován na základě objednávky firmy Metroprojekt Praha, a.s. č. 53/13/600/Vy (resp. TSK/06693/13).

Hlavním cílem úkolu bylo zpracovat dopravněinženýrské podklady pro posouzení dopadů prodloužení tramvajové tratě v úseku Divoká Šárka - Dědinská vč. navrhované změny organizace dopravy (TT). Na základě provedených dopravních průzkumů a dodaných podkladů byly pomocí dopravního modelu spočteny očekávané intenzity automobilové dopravy pro horizonty 2013 a 2016.

Celkem byly zpracovány tyto 3 stavy:

- stav 1 - rok 2013, současný stav,
- stav 2A - rok 2016, stav bez TT,
- stav 2B - rok 2016, stav s TT.

Pozn. Předané DIP jsou určeny pro zpracování výše uvedené akce. Bez písemného souhlasu TSK-ÚDI nemohou být DIP použity pro jiný účel.

2 VÝCHOZÍ PODKLADY

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| - Podklady o připravovaném záměru (organizace dopravy) | (Metroprojekt 2013) |
| - Profilový průzkum - sídliště Dědina | (Czech Consult 2013) |
| - Data z technologie TSK - numerics, výpisy z registrů | (TSK-ÚDI 2013) |
| - Místní šetření v řešené oblasti | (TSK-ÚDI 2013) |
| - Intenzity automobilové dopravy na sledované komunikační síti hl. města Prahy v roce 2012 a jejich vývoj v období 1990-2012 | (TSK-ÚDI 2013) |
| - Soubor programů PTV - Vision | (PTV Karlsruhe) |

3 INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

Intenzitou automobilové dopravy se rozumí počet vozidel, projíždějících určitým profilem komunikace za jednotku času (např. za 24 hodin). Intenzity na dotčených komunikacích byly v souladu s požadavkem objednatele vypočteny pro stávající stav (rok 2013). Podkladem pro tyto hodnoty byl zejména komplexní dopravní průzkum, který byl proveden v rámci této zakázky, a databáze výsledků sčítání, která TSK-ÚDI periodicky koná na celé sledované síti.

V další fázi byly provedeny modelové výpočty intenzit pro všechny posuzované horizonty (roky 2013 a 2016).

3.1 Posuzované stavy

Na základě požadavku objednatele byly posuzovány 3 stavy, které se lišily zejména stavem nadřazené komunikační sítě a způsobem organizace dopravy vlivem realizace TT. Následující tabulka uvádí základní přehled parametrů řešených stavů.

Stav	Horizont	Realizace TT (a návazná změna organizace provozu)
Stav 1	2013	ne
Stav 2A	2016	ne
Stav 2B		ano

3.2 Komunikační síť

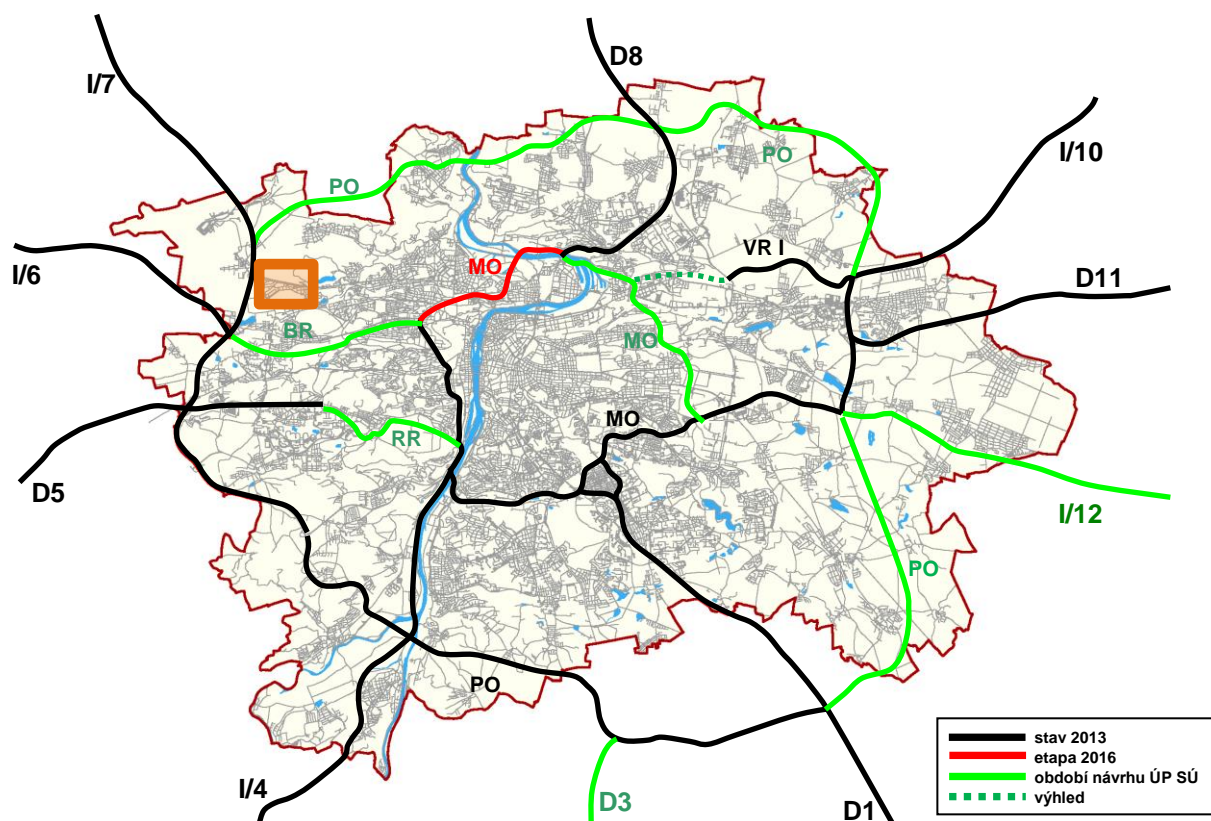
Dopravněinženýrské údaje obsažené v tomto úkole byly vyčísleny pro 2 časové horizonty, které se od sebe mimo jiné liší rozsahem nadřazené komunikační sítě, jež má vliv na rozložení objemů dopravy v oblasti.

3.2.1 Rok 2013

Komunikační síť pro současný stav v širších vztazích odpovídá reálně provozovanému rozsahu na jaře roku 2013.

3.2.2 Rok 2016

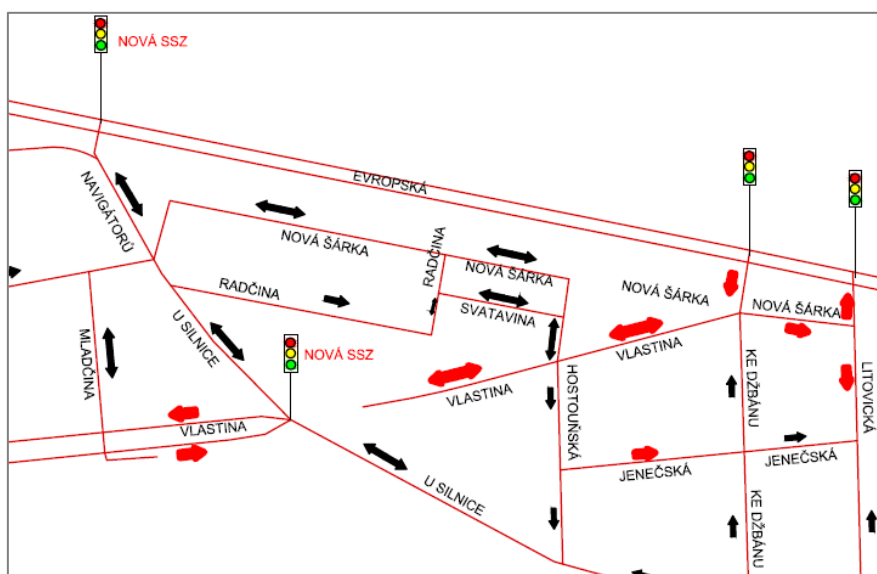
Uspořádání nadřazených komunikací vycházelo ze současného stavu s doplněním Městského okruhu v úseku Malovanka - Pelc Tyrolka. V rámci šetřeného území byly zpracovány 2 varianty - stav s a bez záměru realizace TT.



Obr.1 - schéma nadřazené komunikační sítě (s vyznačením řešeného území)

Prověřovaný stav 2B zohledňuje předpokládanou změnu organizace dopravy, která se vyznačuje zejména těmito úpravami:

- přerušením provozu IAD ve Vlastině,
- zřízením nové křižovatky na Evropské (Navigátorů), vč. SSZ,
- úpravou jednosměrných komunikací.



Obr.2 - schéma úprav v organizaci provozu (Metroprojekt)

3.3 Dopravní vztahy

3.3.1 Způsob výpočtu intenzit automobilové dopravy

Výpočty intenzit automobilové dopravy na vybrané komunikační síti města a jeho regionu byly provedeny souborem programů PTV – VISION současně pro všechny druhy vozidel, vyjma autobusů MHD. 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.

3.3.2 Dopravní vztahy

V souladu s požadavkem objednatele byly výpočty intenzit automobilové dopravy provedeny rozvrhováním dopravních vztahů pro období **2013 a 2016**. Výchozí model je primárně zpracován v celoměstském měřítku, pro účely této zakázky bylo nutné dopravní model zpodrobnit.

Model zpracovaný TSK-ÚDI pro hl. m. Prahu a jeho okolí byl vypracován na základě výsledků vyhodnocení řady speciálních dopravních a dopravněsociologických průzkumů provedených v letech 1995 - 2012, a se zpracováním vstupních demografických údajů jako je rozmístění obyvatel, pracovních příležitostí a dalších aktivit jako obchody, úřady, kulturní a sportovní zařízení atd.

Do takto získaných dopravních vztahů byly zahrnuty i objemy jízd návštěvníků hlavního města a pásma regionu a objemy tranzitních jízd vůči celému pražskému regionu, dále i jízdy vyvolané významnými dopravními aktivitami jako např. letiště Ruzyně, rozsáhlé obchodně-administrativní areály, apod.

TSK-ÚDI vycházela ze 2 základních dopravních modelů - rok 2013 reprezentuje současný stav, rok 2016 dílčí etapu náplně ÚP SÚ.

3.4 Výsledky provedených výpočtů

3.4.1 Kartogramy intenzit

Kartogram intenzit automobilové dopravy pro stav 1 (rok 2013) je znázorněn v příloze 2.1, pro prognózovaná období 2016 jsou kartogramy uvedeny v přílohách 2.2 a 2.3. Na kartogramech **jsou zobrazeny intenzity po směrech v počtech VŠECH / POMALÝCH vozidel za 24 h** průměrného pracovního dne - zaokrouhlené na stovky u VŠECH vozidel a na desítky u POMALÝCH vozidel. Jízdní souprava se uvažuje jako jedno vozidlo.

V obrázcích **nejsou** zahrnuty počty jízd autobusů **MHD**, ty jsou pro současný stav zobrazeny v samostatné příloze 5.1.

3.4.2 Rozdílové kartogramy

Dále se zpracovaly tzv. rozdílové kartogramy. Tyto kartogramy jsou zvláštním druhem kartogramů, ve kterých se číselně zobrazují odlišnosti jednotlivých modelovaných variant, graficky tedy znázorňují rozdílnosti mezi těmito stavy v absolutních hodnotách intenzit. Přírůstky jsou zde zobrazeny červenou barvou, úbytky pak barvou modrou se zaokrouhlením na stovky vozidel. Intenzity jsou vyčísleny v součtu za oba směry.

Příloha 3.1 ukazuje očekávanou změnu zatížení mezi lety 2013 a 2016. Největší rozdíly, které jsou patrné na Evropské, jsou dány zejména těmito faktory:

- odstraněním dopravních omezení na Evropské (dokončením metra),
- zprovozněním tunelového komplexu Blanka,
- očekávaným nárůstem dopravy (v blízkosti Evropské se počítá s další urbanistickým rozvojem).

Příloha 3.2 naznačuje předpokládané dopady vlivem změny organizace provozu IAD.

3.4.3 Grafikony křižovatek

Pro stav 2B (stav s TT) jsou součástí dokumentace i grafikony křižovatek Evropská x Litovická, Evropská x Vlastina, Vlastina x U silnice, Drnovská x Vlastina a Evropská x Navigátorů, které se mohou stát podkladem pro detailní kapacitní posouzení. Grafikony křižovatek naleznete v příloze 4.1 - 4.5.

Vyčíslené křižovatkové pohyby jsou uvedeny za 24 h průměrného pracovního dne a jsou zaokrouhleny na stovky u VŠECH vozidel (na desítky u POMALÝCH vozidel). Grafikony **nezahrnují autobusy MHD.**

3.5 Vybrané další dopravněinženýrské údaje

Pro řádné posouzení vlivu záměru na životní prostředí jsou vyčísleny i další dopravněinženýrské podklady - viz následující tabulka (lze použít pro všechny časové horizonty):

- podíl jízd vozidel v nočním období (22-6h) z jejich celodenního (0-24h) množství pro osobní automobily (OA) a pomalá vozidla (PV)
- průměrné jízdní rychlosti na dotčených komunikacích (v nočním období uvažujte průměrnou rychlost o cca 10 km/h vyšší)
- podíl těžkých vozidel (TV) z počtu pomalých vozidel

Komunikace (úsek)	Podíl 22-6h z 0-24h		Podíl TV z PV	Průměrná jízdni rychlost
	OA (%)	PV (%)	TV (%)	km/h
Drnovská (Vlastina - K Letišti)	8	7	45	50
Evropská (Pražský okruh - Vlastina)	8	7	50	60
Vlastina (Drnovská - Evropská)	6	3	10	40
ostatní obslužné komunikace	6	3	10	40

Na přiloženém CD jsou dále doloženy výsledky průzkumu firmy Czech Consult - „Profilový průzkum - sídliště Dědina“, který byl proveden v březnu letošního roku.

4 ZÁVĚR

Hlavním úkolem této studie bylo zpracování dopravněinženýrských podkladů pro vyčíslení vlivu realizace TT na provoz automobilové dopravy. Očekávané dopravní zatížení, které vychází z aktuálních dopravních průzkumů, očekávaného harmonogramu výstavby a z podkladů objednatele, bylo spočteno dopravním modelem PTV pro horizonty 2013 a 2016.

Vlivem dokončení staveb Městského okruhu (tunelový komplex Blanka) a trasy metra A (úsek Dejvická - Nemocnice Motol) dojde k odstranění dnešních dopravních omezení na území Prahy 6 (na řešené území mají vliv zejména ta na Evropské). Předpokládá se, že tím dojde ke zvýšení dopravních zátěží na úroveň stavu před těmito omezeními (v roce 2007 byla celodenní obousměrné intenzita na ul. Evropské téměř 40 tis. vozidel), případné další nárůsty mohou být dány očekávaným rozvojem a zvýšenou atraktivitou Městského okruhu. Navrhovanou úpravou (stav 2B) dále dojde k určitému přerozdělení intenzit automobilové dopravy, které v celoměstském měřítku (a v zásadě i v detailu) nelze považovat za zásadní.

5 SEZNAM ZKRATEK

IAD	individuální automobilová doprava
LN	lehká nákladní vozidla cca 3,5 až 6 t celkové hmotnosti
MO	Městský okruh
OA	osobní a dodávkové automobily do cca 3,5 t celkové hmotnosti
PO	Pražský okruh
PV	POMALÁ VOZIDLA = LN + TV
SSZ	světelné signalizační zařízení
TV	těžká vozidla nad cca 6 t celkové hmotnosti (včetně autobusů mimo MHD)
TSK	Technická správa komunikací hlavního města Prahy
TSK-ÚDI	Technická správa komunikací hlavního města Prahy – Úsek dopravního inženýrství
TT	tramvajová trať (tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská)
ÚDI	Ústav dopravního inženýrství
ÚP SÚ	Územní plán sídelního útvaru hl.m. Prahy
VŠE	VŠECHNA VOZIDLA = OA + LN + TV
<i>poznámka:</i>	<i>jízdní souprava se považuje za jedno vozidlo</i>

6 SEZNAM PŘÍLOH

Podklady:

- Příloha 1.1 Dopravní režim - návrh
- Příloha 1.2 Situace - křižovatka Evropská x Vlastina

Kartogramy intenzit automobilové dopravy:

- Příloha 2.1 STAV 1, Intenzity automobilové dopravy, rok 2013
- Příloha 2.2 STAV 2A, Intenzity automobilové dopravy, rok 2016 bez záměru
- Příloha 2.3 STAV 2B, Intenzity automobilové dopravy, rok 2016 se záměrem TT

Rozdílové kartogramy:

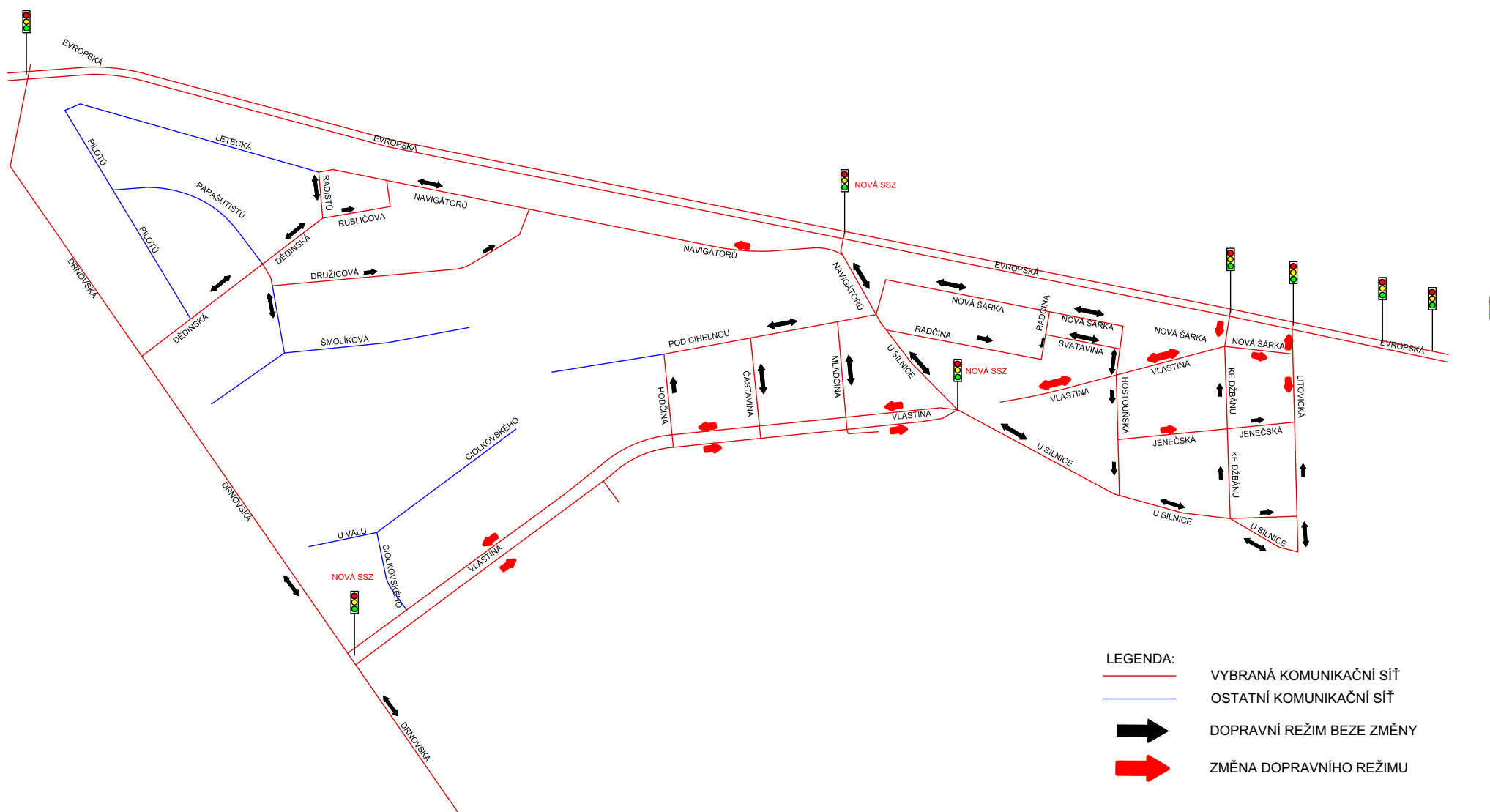
- Příloha 3.1 STAV 2A - STAV 1, vliv očekávaných změn zatížení mezi lety 2013 a 2016
- Příloha 3.2 STAV 2B - STAV 2A, vliv očekávaných změn zatížení vlivem záměru

Grafikony křižovatek:


- Příloha 4.1 Evropská x Litovická, STAV B2 - rok 2016 se záměrem TT
- Příloha 4.2 Evropská x Vlastina, STAV B2 - rok 2016 se záměrem TT
- Příloha 4.3 Vlastina x U silnice, STAV B2 - rok 2016 se záměrem TT
- Příloha 4.4 Drnovská x Vlastina, STAV B2 - rok 2016 se záměrem TT
- Příloha 4.5 Evropská x Navigátorů, STAV B2 - rok 2016 se záměrem TT

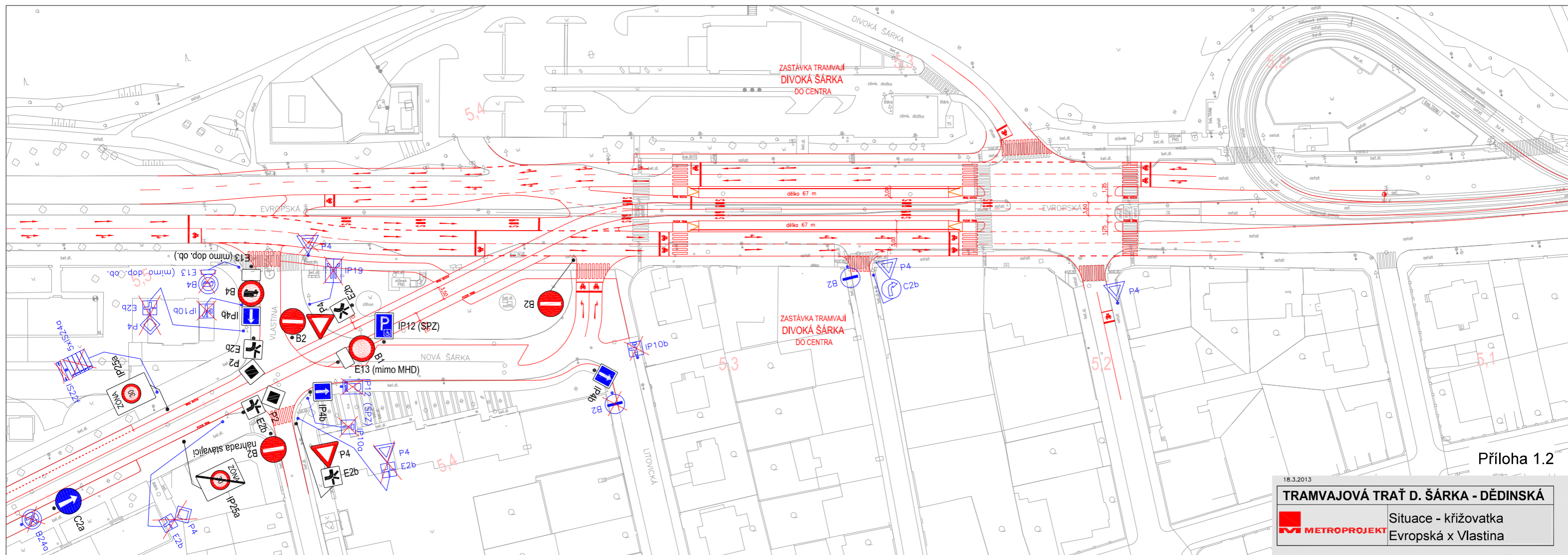
Další dopravněinženýrské údaje:

- Příloha 5.1 Počty spojů linek MHD (listopad 2012)



- LEGENDA:
- VYBRANÁ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ
 - OSTATNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ
 - ➔ DOPRAVNÍ REŽIM BEZE ZMĚNY
 - ➔ ZMĚNA DOPRAVNÍHO REŽIMU

TRAMVAJOVÁ TRÁŤ D. ŠÁRKA - DĚDINSKÁ	
	DOPRAVNÍ REŽIM - NÁVRH SCHEMA



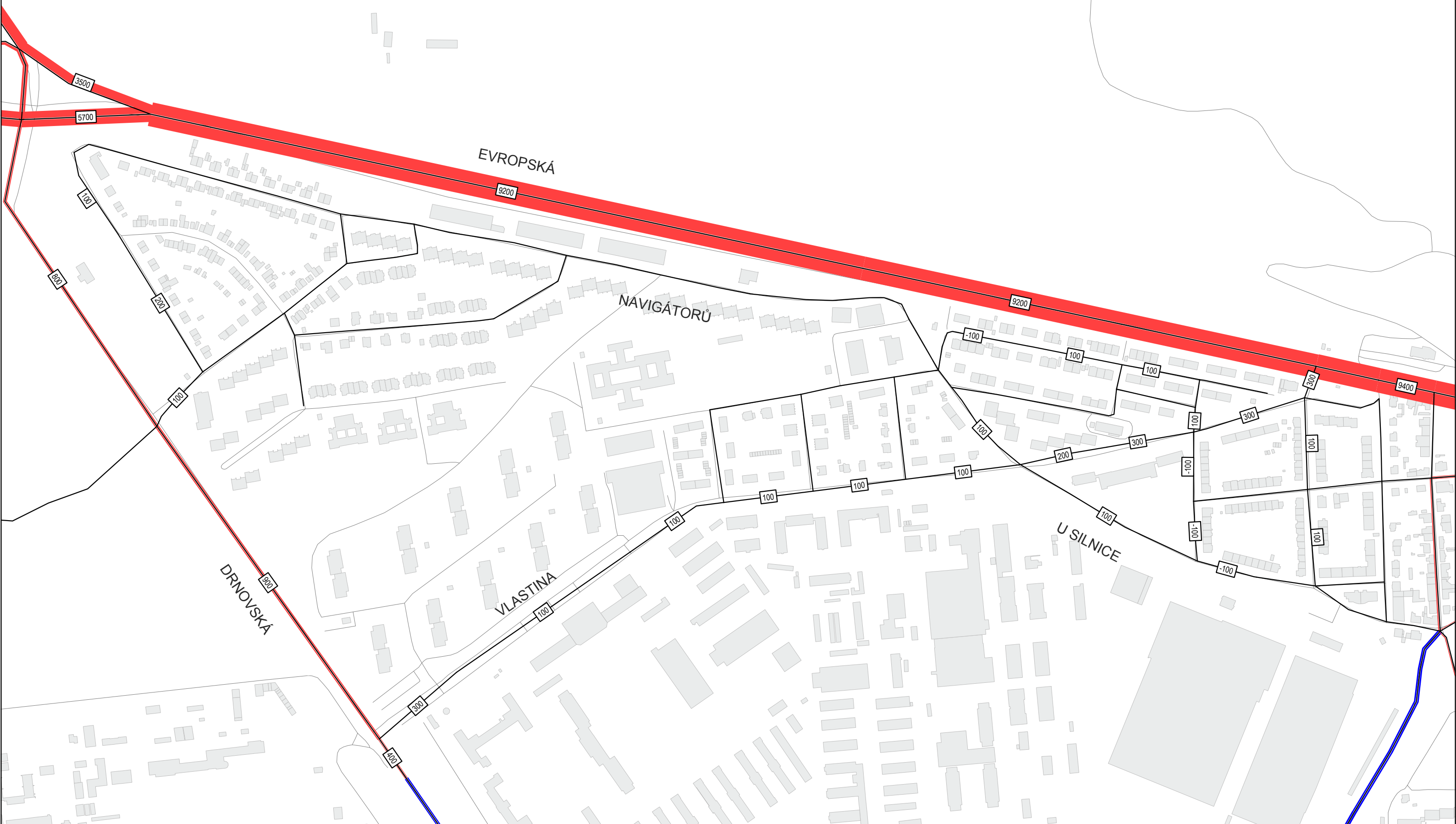
Příloha 1.2

18.3.2013

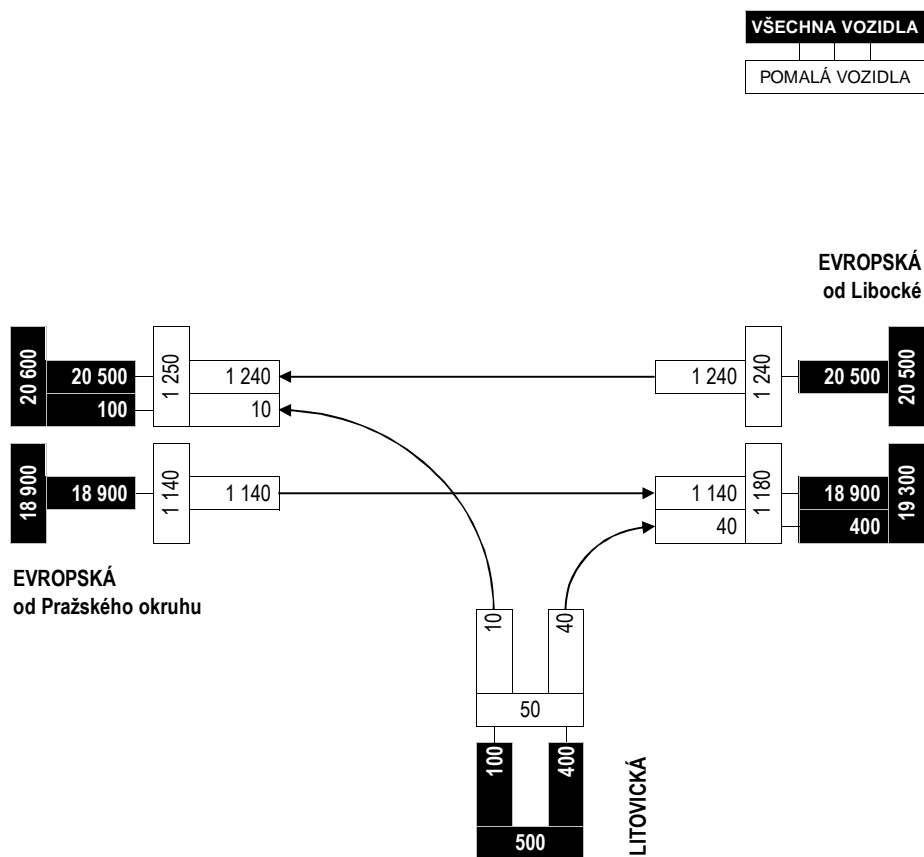
TRAMVAJOVÁ TRÁŽ D. ŠÁRKA - DĚDINSKÁ

METROPROJEKT Situace - křižovatka
Evropská x Vlastina





GRAFIKON KŘIŽOVATKY
EVROPSKÁ x LITOVICKÁ



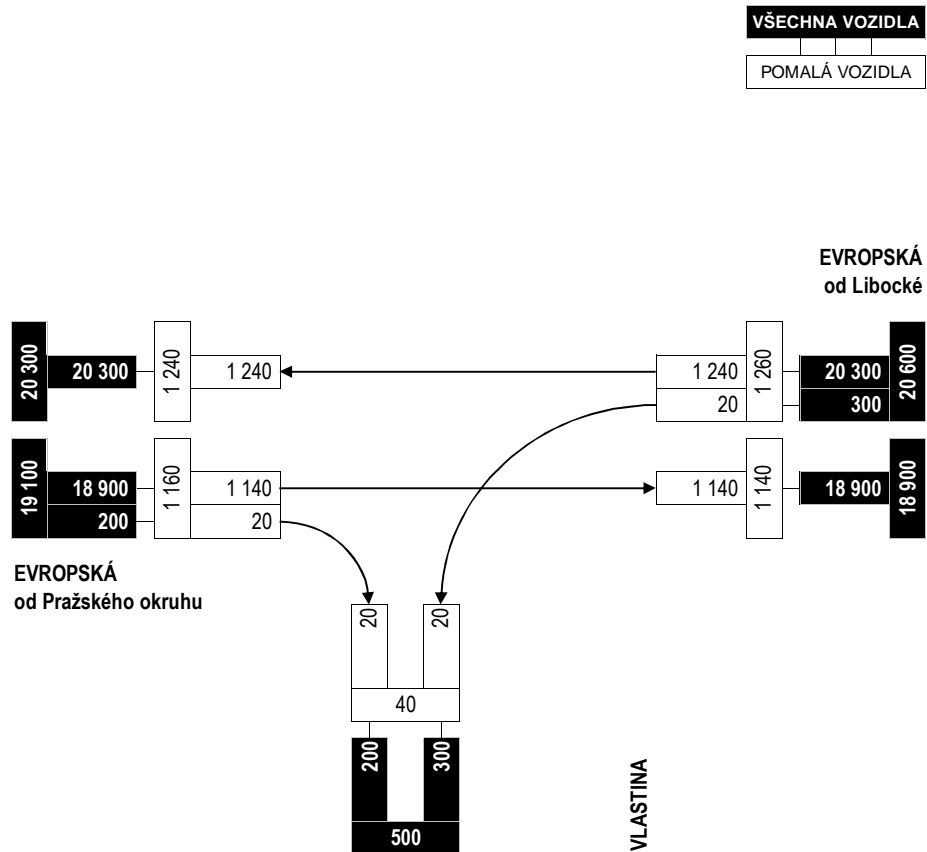
STAV B2 - ROK 2016 SE ZÁMĚREM TT

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Vytištěno: 04/2013



Technická správa komunikací
 hlavního města Prahy
 Úsek dopravního inženýrství

GRAFIKON KŘIŽOVATKY
EVROPSKÁ x VLASTINA



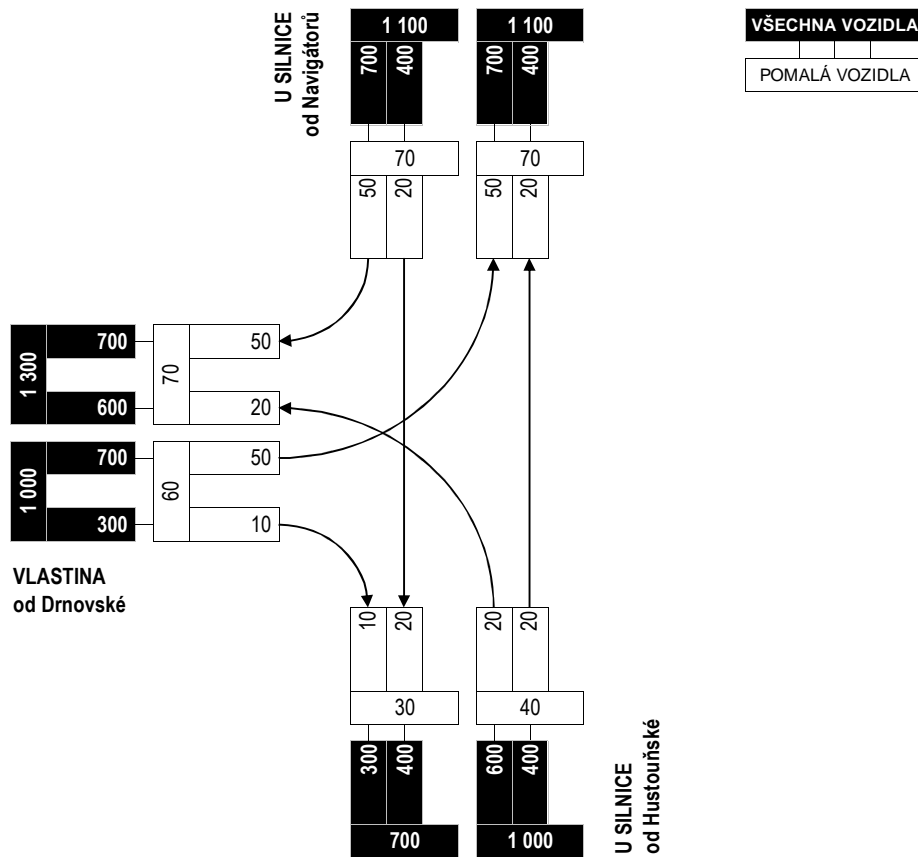
STAV B2 - ROK 2016 SE ZÁMĚREM TT

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Vytlačeno: 04/2013



Technická správa komunikací
 hlavního města Prahy
 Úsek dopravního inženýrství

GRAFIKON KŘIŽOVATKY
VLASTINA x U SILNICE



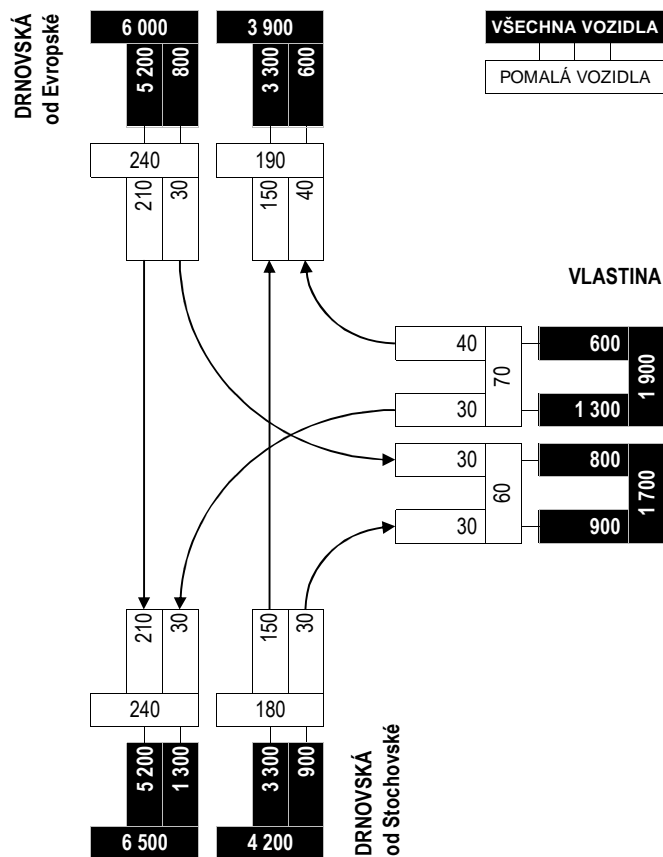
STAV B2 - ROK 2016 SE ZÁMĚREM TT

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Vytištěno: 04/2013



Technická správa komunikací
 hlavního města Prahy
 Úsek dopravního inženýrství

GRAFIKON KŘIŽOVATKY
DRNOVSKÁ x VLASTINA



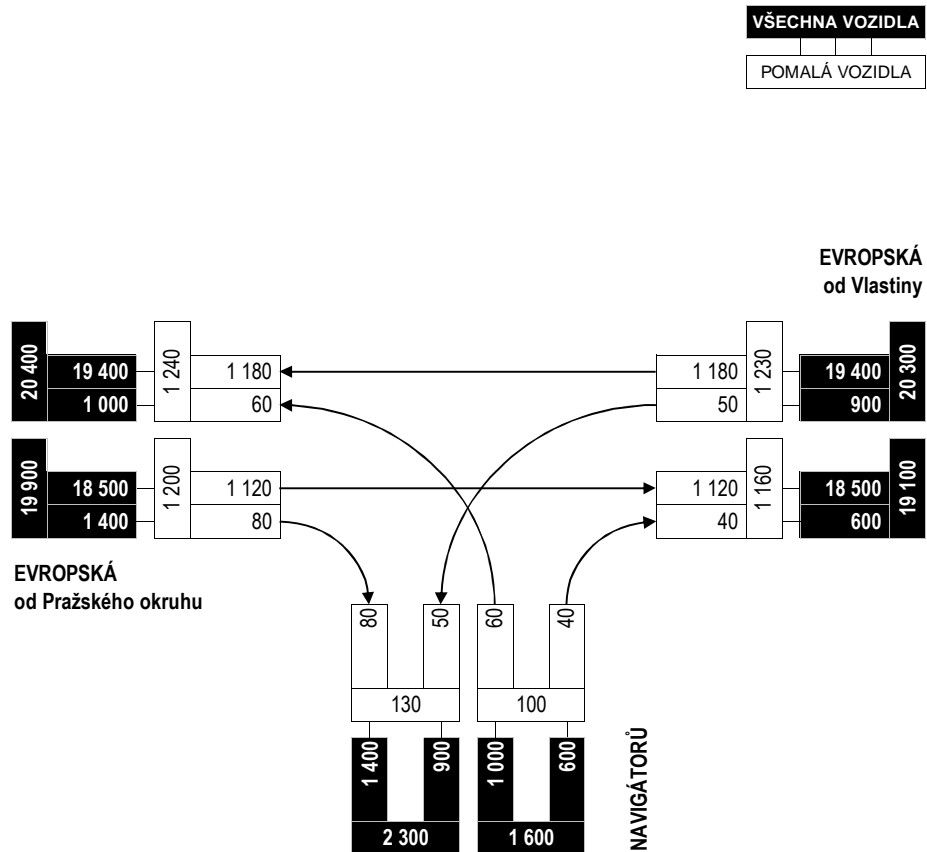
STAV B2 - ROK 2016 SE ZÁMĚREM TT

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Vytištěno: 04/2013



Technická správa komunikací
 hlavního města Prahy
 Úsek dopravního inženýrství

GRAFIKON KŘIŽOVATKY
EVROPSKÁ x NAVIGÁTORŮ



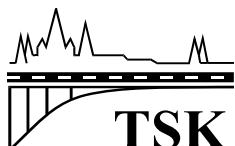
STAV B2 - ROK 2016 SE ZÁMĚREM TT

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Vytištěno: 04/2013



Technická správa komunikací
 hlavního města Prahy
 Úsek dopravního inženýrství





METROPROJEKT Praha, a. s.

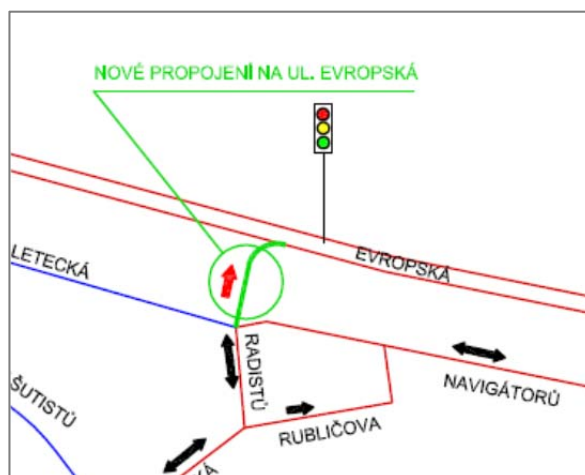
**náměstí I.P.Pavlova 2/1786
 120 00 Praha 2**

Váš dopis 2. 5. 2013	Naše č.j. TSK/16288/13/7500	Vyřizuje/ telefon Ing.Svoboda / 257 015 194	V Praze dne 9. 5. 2013
-------------------------	--------------------------------	------------------------------------------------	---------------------------

Věc: Doplnění dopravněinženýrských podkladů pro akci „TT Divoká Šárka - Dědinská“

Na základě dodatečného požadavku ze dne 2. 5. 2013 Vám předáváme doplnění dopravněinženýrských podkladů pro akci „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“.

Předmětem doplnění byl dopočet dalšího výhledového stavu dle podkladu objednatele. Tento nový stav 2B2 se oproti dříve zpracovanému stavu 2B liší doplněním nové jednosměrné propojovací komunikace mezi ulicemi Navigátorů a Evropskou.



umístění nové propojky

Přílohy:

Kartogram intenzit automobilové dopravy:

Příloha 2.4 STAV 2B2, Intenzity automobilové dopravy, rok 2016 se záměrem TT

Rozdílový kartogram:

Příloha 3.3 STAV 2B2 - STAV 2A, vliv očekávaných změn zatížení vlivem záměru

S pozdravem

Ing. Jiří Zeman
 vedoucí odd. modelování dopravy

Legenda:

4500/150	VŠECHNA / POMALÁ vozidla
3300/110	0-24 h průměrného prac. dne

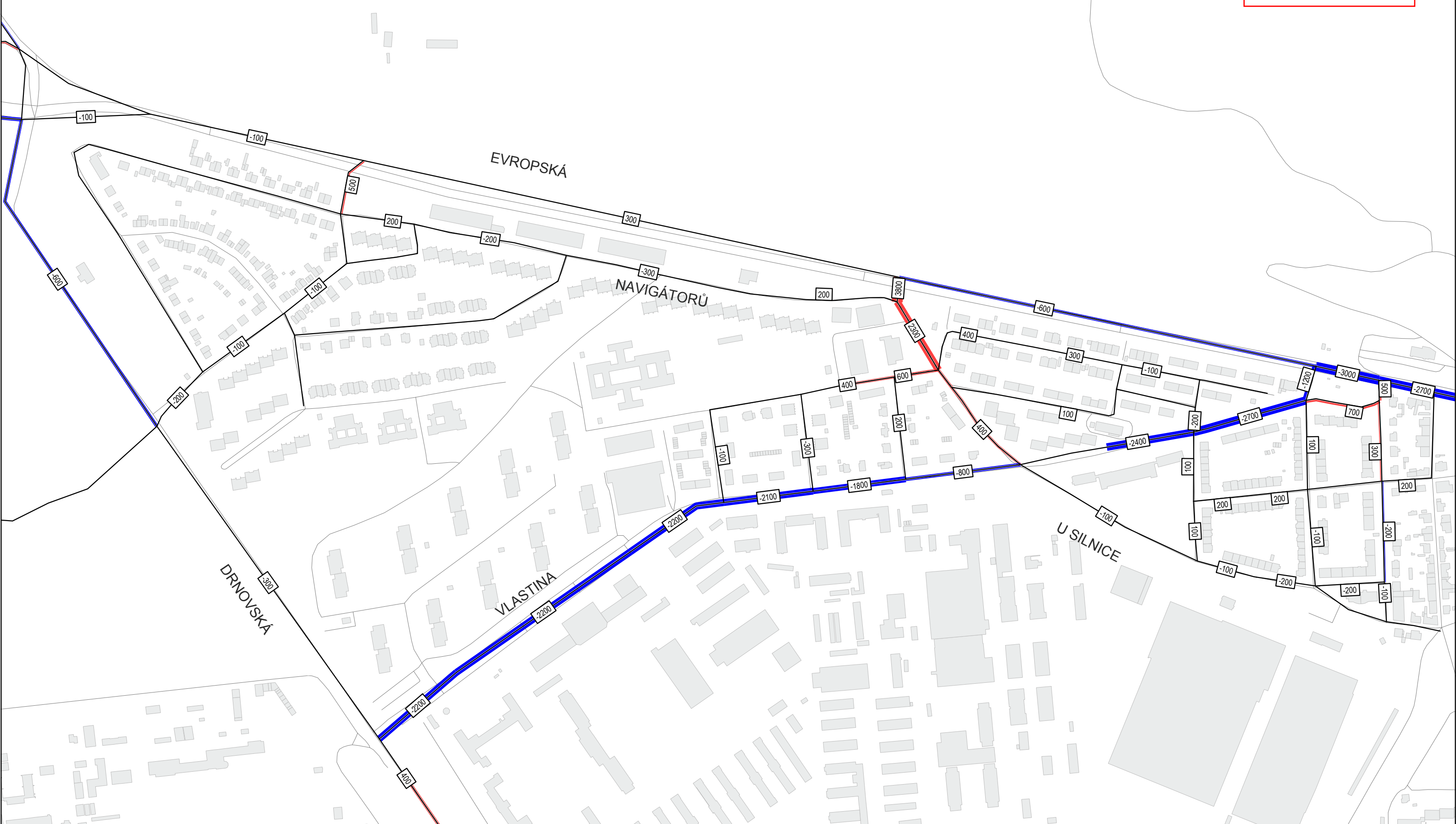
koncept 9.5.2013

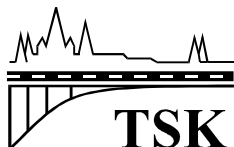


Legenda: počty VŠECH vozidel (obousměrně) za 24h

- █ nárůst
- █ pokles

koncept 9.5.2013





METROPROJEKT Praha, a. s.

**náměstí I.P.Pavlova 2/1786
 120 00 Praha 2**

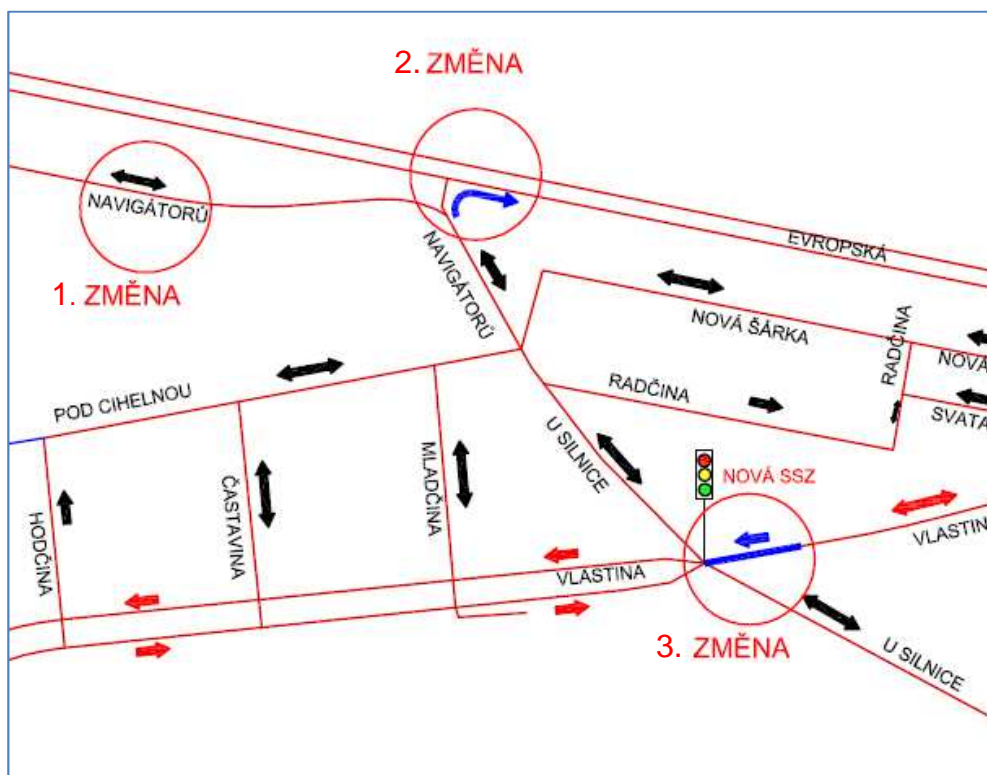
Váš dopis 430/13/600/Vy	Naše č.j. TSK/42851/13/7500	Vyřizuje/ telefon Ing.Svoboda / 257 015 194	V Praze dne 20. 12. 2013
----------------------------	--------------------------------	------------------------------------------------	-----------------------------

Věc: Doplnění DIP pro akci „TT Divoká Šárka - Dědinská“ o variantu 2

Na základě dodatečného požadavku ze dne 18. 12. 2013 Vám předáváme doplnění dopravněinženýrských podkladů pro akci „Tramvajová trať Divoká Šárka - Dědinská“ (z dubna 2013, úkol č. TSK – ÚDI 13-7500-H5) o variantu 2.

Předmětem doplnění byl dopočet dalšího výhledového stavu roku 2016 dle podkladu objednatele. Tento nový stav označen 2B3 se oproti dříve zpracovanému stavu 2B liší třemi změnami:

1. ulice Navigátorů je průjezdná v obou směrech,
2. v křižovatce je umožněno jen pravé odbočení z ul. Navigátorů na Evropskou,
3. v ulici Vlastina je umožněn průjezd ve směru od Evropské,



změny oproti původnímu zadání z dubna 2013

Přílohy:

Kartogram intenzit automobilové dopravy:

Příloha 2.4 STAV 2B3, Intenzity automobilové dopravy, rok 2016 se záměrem TT (varianta 2)

Rozdílový kartogram:

Příloha 3.3 STAV 2B3 - STAV 2A, vliv očekávaných změn zatížení vlivem záměru

Grafikony křižovatek:

Příloha 4.1 Evropská x Litovecká, STAV 2B3 – rok 2016 se záměrem TT (varianta 2)

Příloha 4.2 Evropská x Vlastina, STAV 2B3 – rok 2016 se záměrem TT (varianta 2)

Příloha 4.3 Vlastina x U silnice, STAV 2B3 – rok 2016 se záměrem TT (varianta 2)

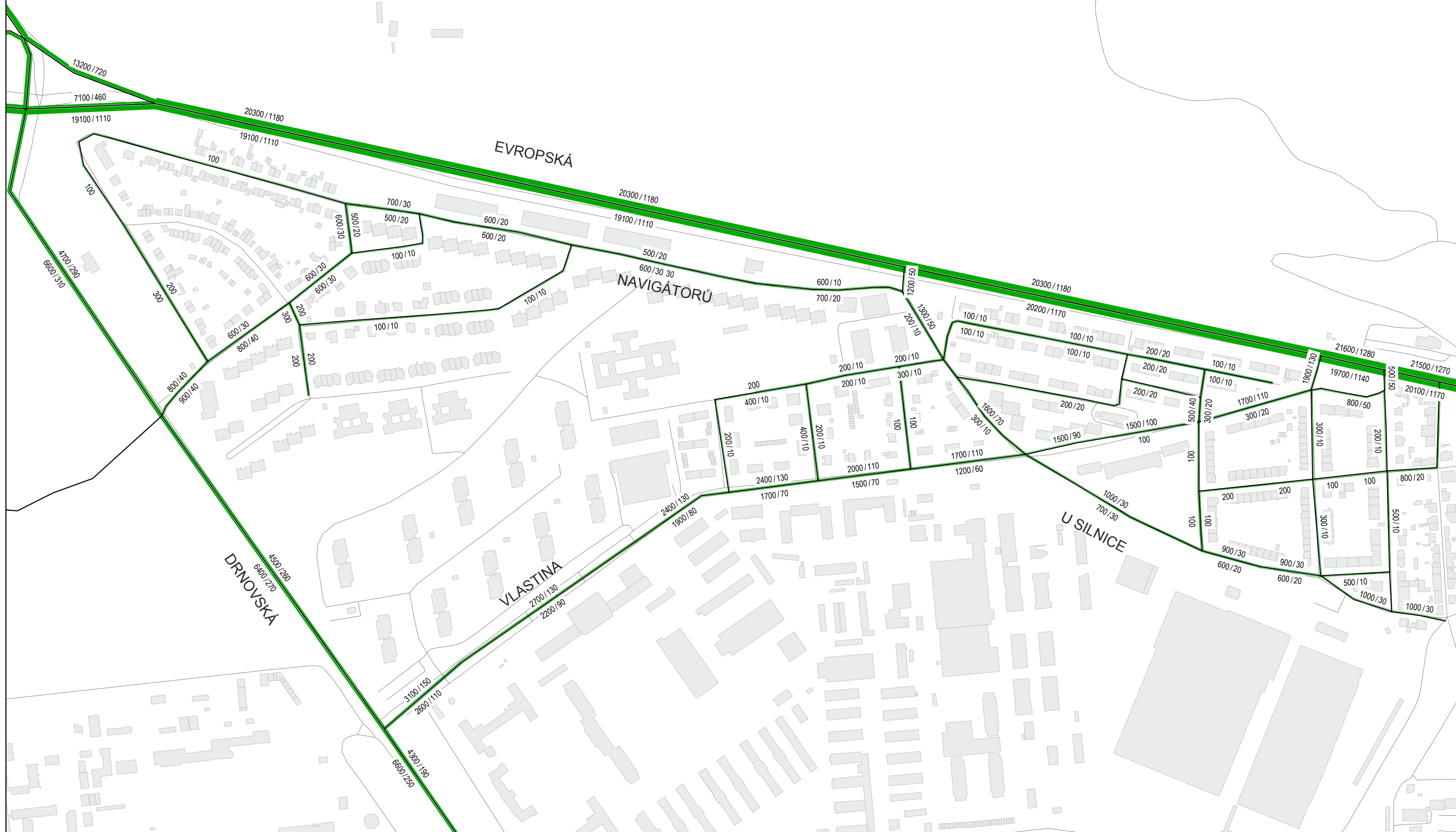
Příloha 4.4 Vlastina x Drnovská, STAV 2B3 – rok 2016 se záměrem TT (varianta 2)

S pozdravem

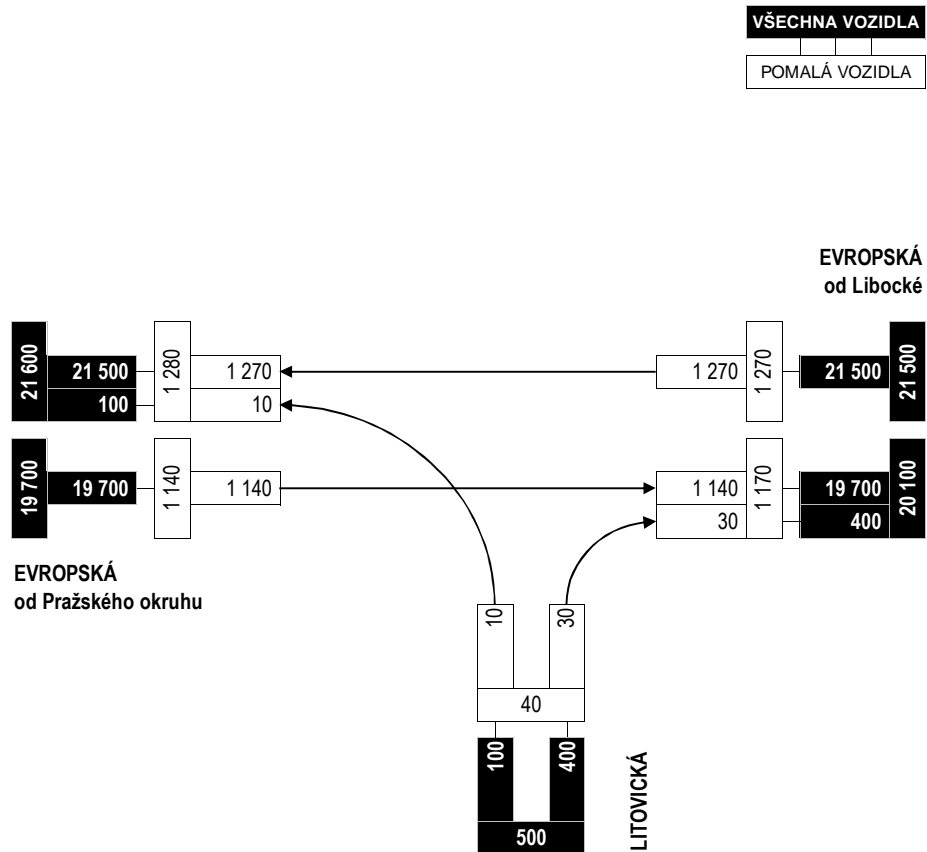
Ing. Jiří Zeman
vedoucí odd. modelování dopravy

Legenda:

- 4500/150 VŠECHNA / POMALÁ vozidla
- 3300/110 0-24 h průměrného prac. dne



GRAFIKON KŘIŽOVATKY
EVROPSKÁ x LITOVICKÁ



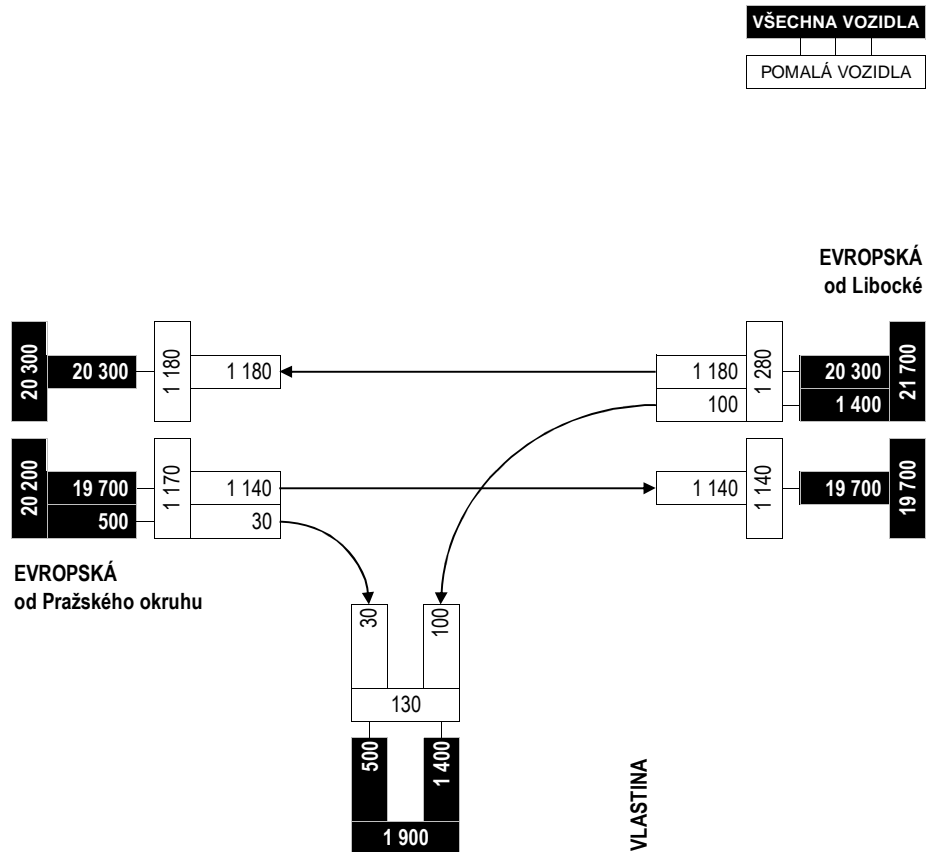
STAV 2B3 - ROK 2016 SE ZÁMĚREM TT (varianta 2)

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Vytištěno: 12/2013



Technická správa komunikací
 hlavního města Prahy
 Úsek dopravního inženýrství

GRAFIKON KŘIŽOVATKY
EVROPSKÁ x VLASTINA



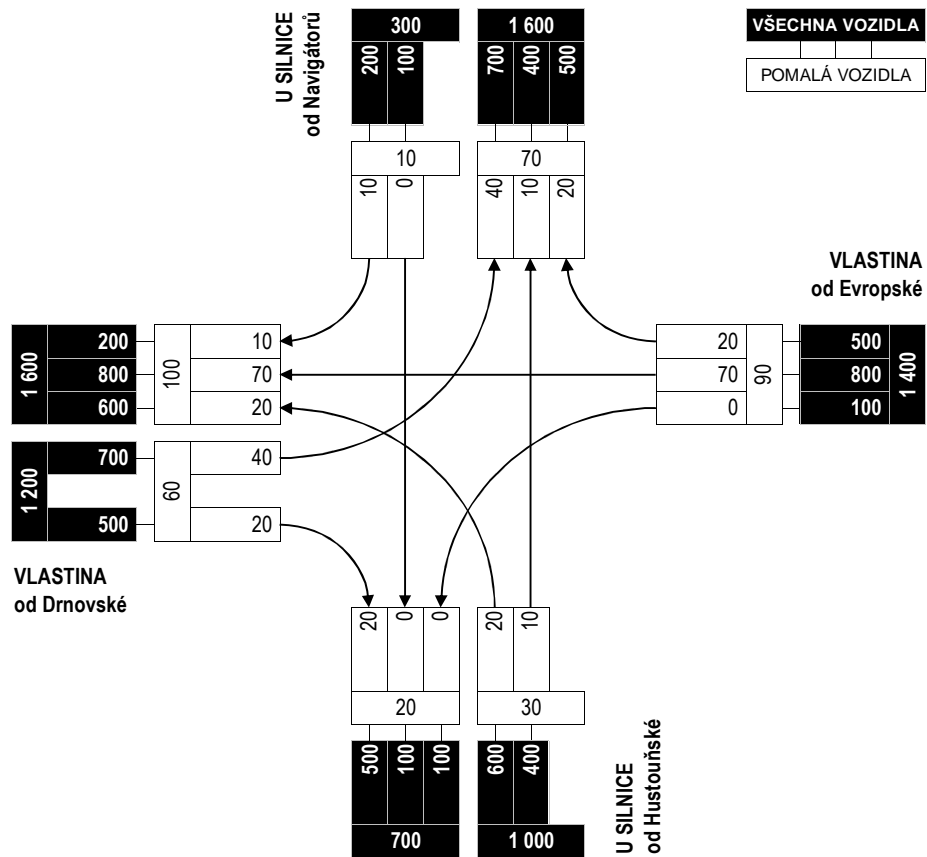
STAV 2B3 - ROK 2016 SE ZÁMĚREM TT (varianta 2)

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Vytlačeno: 12/2013



Technická správa komunikací
 hlavního města Prahy
 Úsek dopravního inženýrství

GRAFIKON KŘIŽOVATKY
VLASTINA x U SILNICE



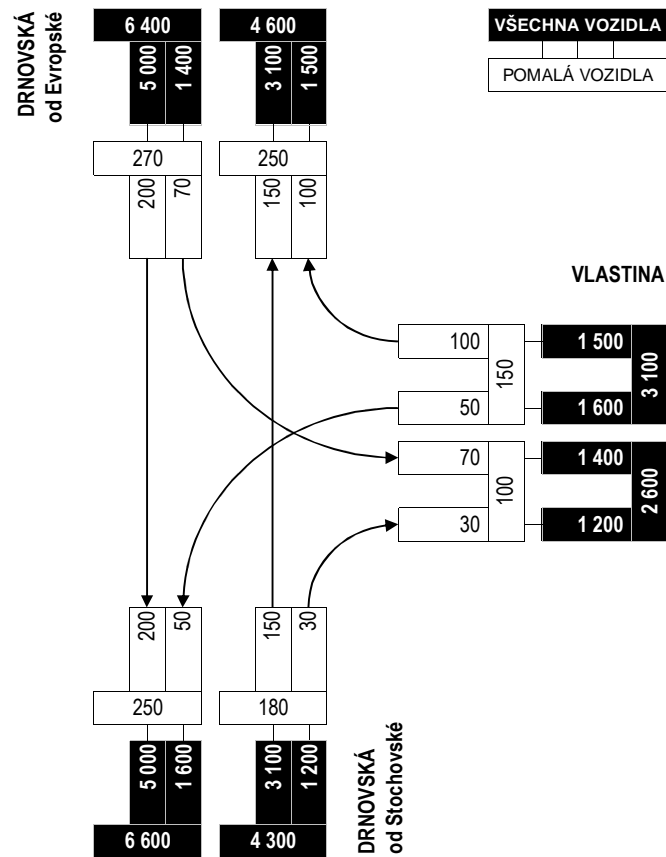
STAV 2B3 - ROK 2016 SE ZÁMĚREM TT (varianta 2)

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Vytištěno: 12/2013



Technická správa komunikací
 hlavního města Prahy
 Úsek dopravního inženýrství

GRAFIKON KŘIŽOVATKY
DRNOVSKÁ x VLASTINA



STAV 2B3 - ROK 2016 SE ZÁMĚREM TT (varianta 2)

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Vytištěno: 12/2013



Technická správa komunikací
 hlavního města Prahy
 Úsek dopravního inženýrství

Metroprojekt Praha, a.s.

I. P. Pavlova 1786/2
120 00 Praha 2

Váš dopis zn.	Č. j. URM	Vyřizuje/odbor/linka	Datum
66/13/600/Vv	2297/2013	Věrtelář/INFR/4558	

DIP pro akci „TT Divoká Šárka - Dědinská“, Praha 6 – Ruzyně, Liboc

Na základě Vaší objednávky ze dne 28. 2. 2013 Vám v příloze zasíláme Vámi požadované dopravně inženýrské podklady – výhledové modelové kartogramy intenzit zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou na komunikacích v části oblasti Ruzyně a Liboce 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.

V příloze č. 1 dostáváte kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou podle ÚP hl. m. Prahy v oblasti Ruzyně a Liboce.

V příloze č. 2 dostáváte grafikon výhledových modelových křižovatkových pohybů pro křižovatku KP 1 Evropská x Navigátorů, podle přílohy č. 1.

V příloze č. 3 dostáváte grafikon výhledových modelových křižovatkových pohybů pro křižovatku KP 2 Vlastina x U Silnice, podle přílohy č. 1.

V příloze č. 4 dostáváte grafikon výhledových modelových křižovatkových pohybů pro křižovatku KP 3 Drnovská x Vlastina, podle přílohy č. 1.

V příloze č. 5 dostáváte grafikon výhledových modelových křižovatkových pohybů pro křižovatku KP 4 Evropská x Vlastina, podle přílohy č. 1.

V příloze č. 6 dostáváte grafikon výhledových modelových křižovatkových pohybů pro křižovatku KP 5 Evropská x nový výjezd z ulice Vlastina, podle přílohy č. 1.

V příloze č. 7 dostáváte grafikon výhledových modelových křižovatkových pohybů pro křižovatku KP 6 Evropská x Libocká, podle přílohy č. 1.

Hodnoty výhledového modelového zatížení v přílohách č. 1 až 7 představují jednosměrné, celodenní zatížení všech vozidel / všech pomalých vozidel v období 0 - 24 h, v průměrný pracovní den, bez vozidel pravidelné HD osob.

V oblasti se nachází částečně využívaný areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů, kde dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití, které může ovlivnit modelové hodnoty intenzit automobilové dopravy v ulici Vlastině, U Prioru a Drnovské. Zdrojové hodnoty z uvedeného území jsou do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného ÚP hl. m. Prahy.

Prognóza dopravy v Praze pro výhledový stav ÚP hl. m. Prahy je zpracována na základě modelového výpočtu rozvoje osobní dopravy a nákladní doprava je přiřazena k vypočtenému zatížení osobní dopravou procentním podílem podle typu komunikace a průzkumových hodnot upravených na výhledový stav.

Dopravní prognóza zahrnuje nejen neustále rostoucí 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.

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

S pozdravem

Ing. Marek Zďeradička
vedoucí odboru infrastruktury

Přílohy:

- 1/ Kartogram zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, Ruzyně
- 2/ Kartogram zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, Ruzyně, KP 1
- 3/ Kartogram zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, Ruzyně, KP 2
- 4/ Kartogram zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, Ruzyně, KP 3
- 5/ Kartogram zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, Ruzyně, KP 4
- 6/ Kartogram zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, Ruzyně, KP 5
- 7/ Kartogram zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, Ruzyně, KP 6

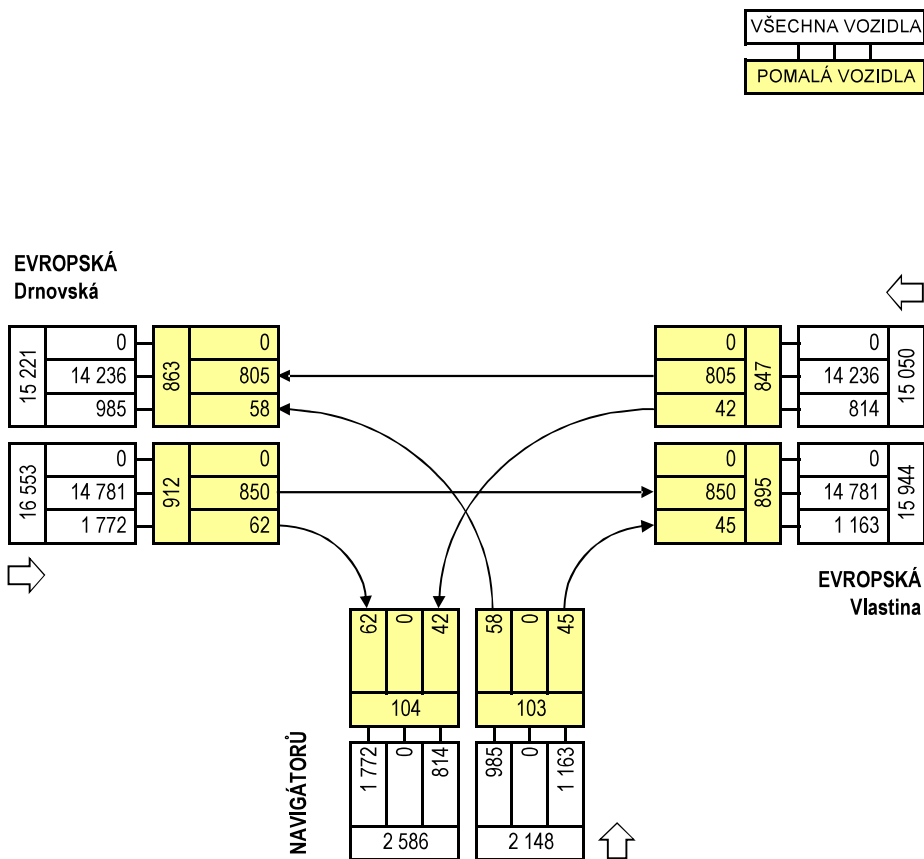
Rozdělovník:

- 1/ Adresát + přílohy
- 2/ ÚRM – ŘED / SŘ
- 3/ ÚRM – INFR / ADI
- 4/ ÚRM – spisovna + přílohy + spis

Výhledový scénář k horizontu ÚP SÚ hl. m. Prahy - rok 2020 - var 1

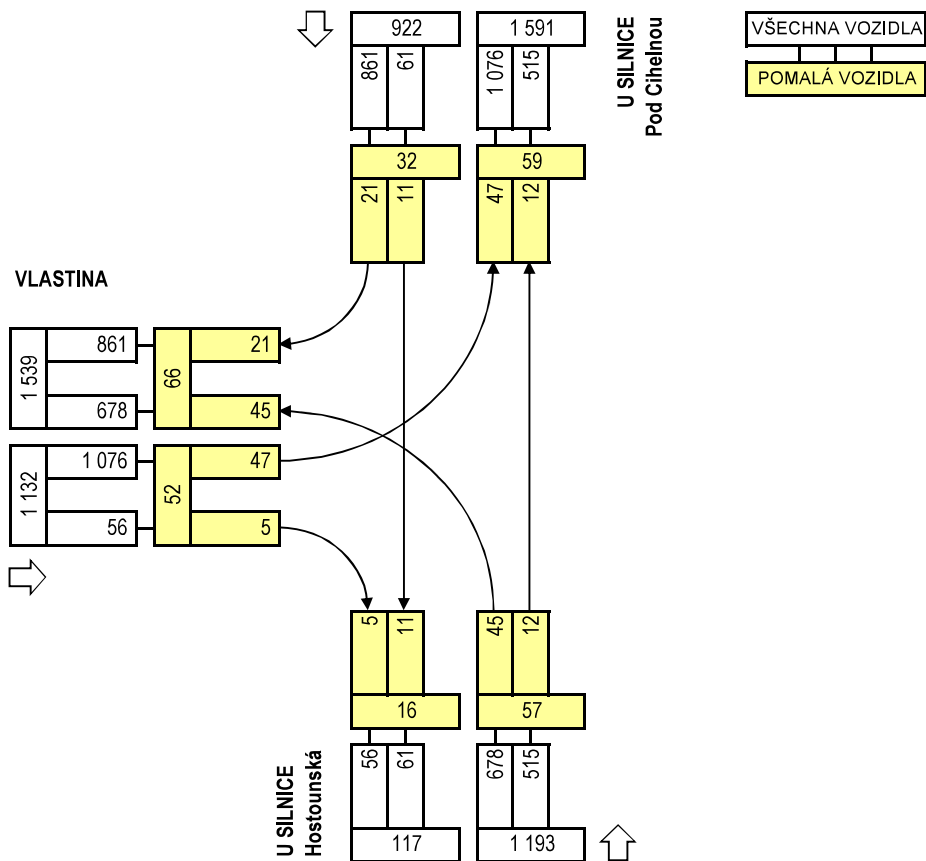


GRAFIKON KŘIŽOVATKY - 1
EVROPSKÁ x NAVIGÁTORŮ



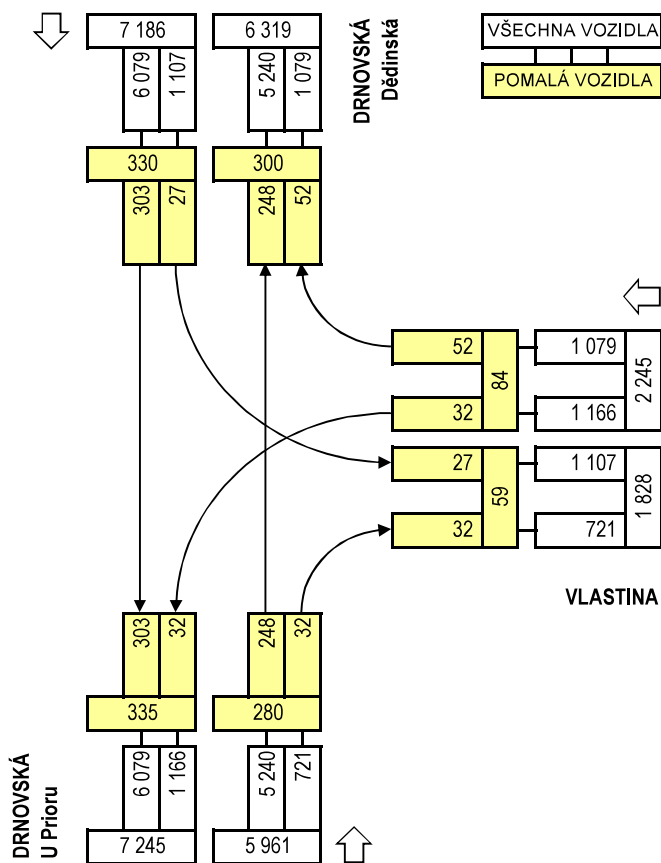
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID
 Zpracováno: URM č. j.: 2297/2013

GRAFIKON KŘIŽOVATKY - 2
VLASTINA x U SILNICE



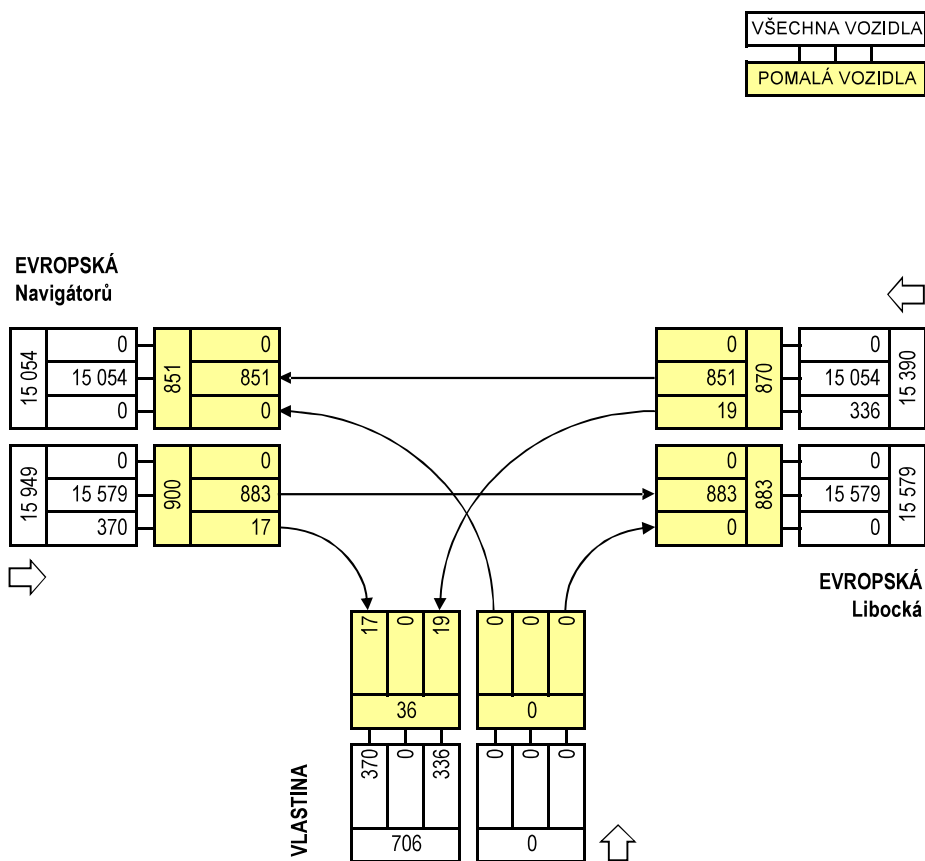
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID
 Zpracováno: URM č. j.: 3101/2013

GRAFIKON KŘIŽOVATKY - 3
DRNOVSKÁ x VLASTINA



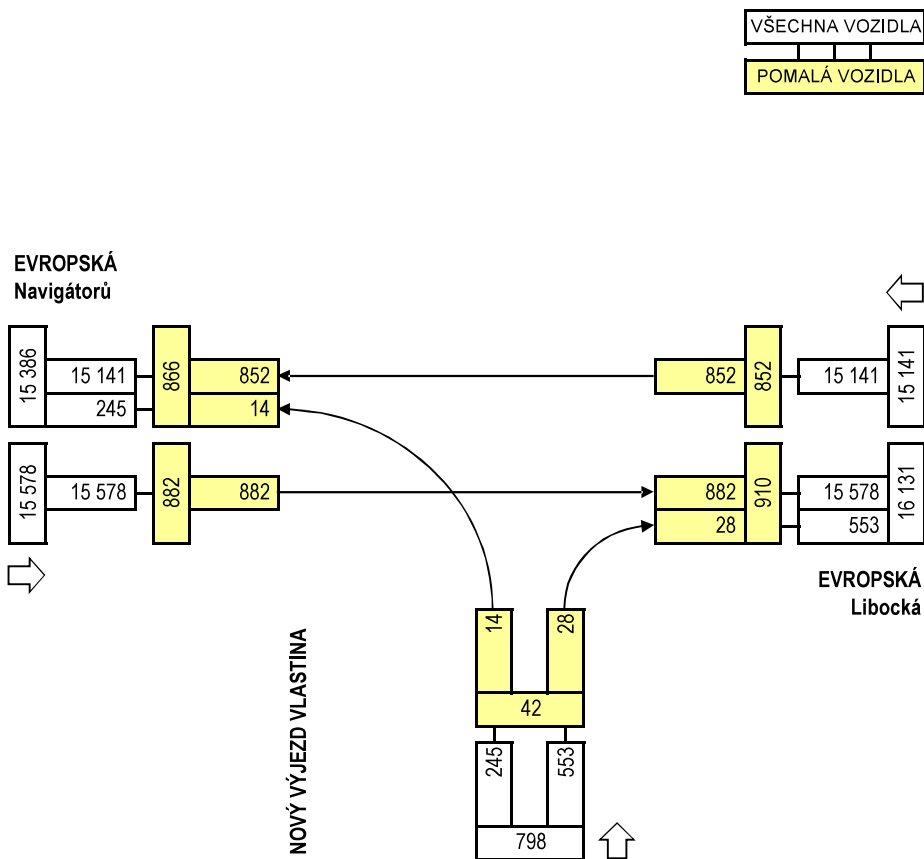
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID
 Zpracováno: URM č. j.: 3101/2013

GRAFIKON KŘIŽOVATKY - 4
EVROPSKÁ x VLASTINA



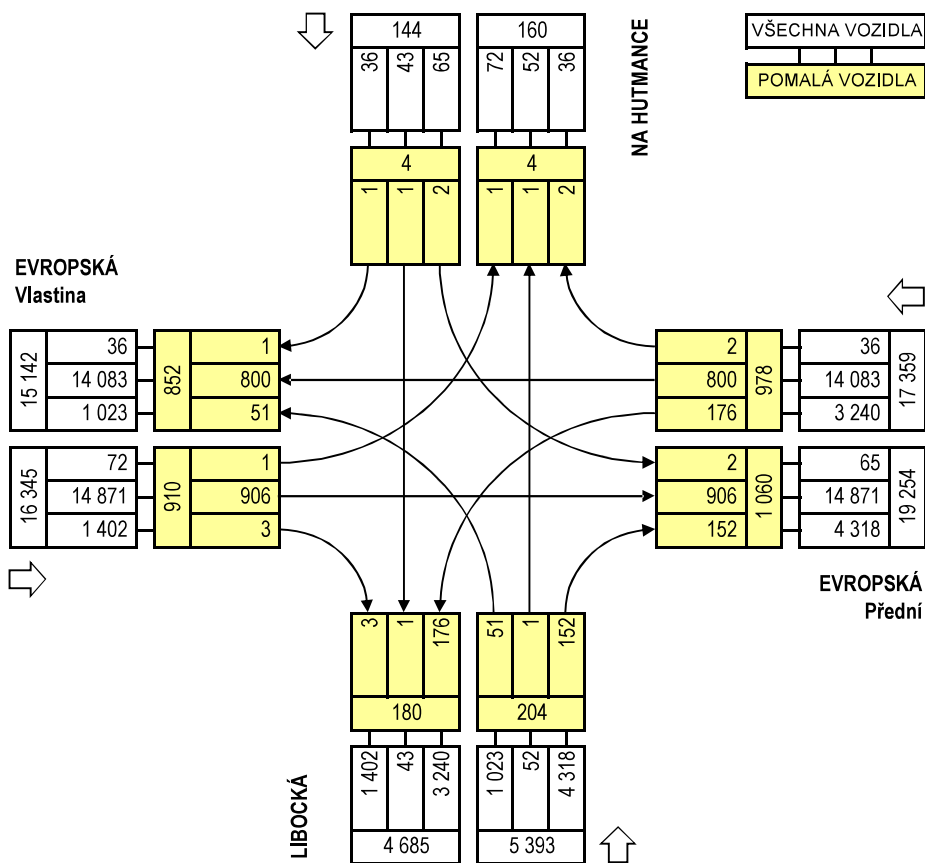
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID
 Zpracováno: URM č. j.: 2297/2013

GRAFIKON KŘIŽOVATKY - 5
EVROPSKÁ x NOVÝ VÝJEZD VLASTINA



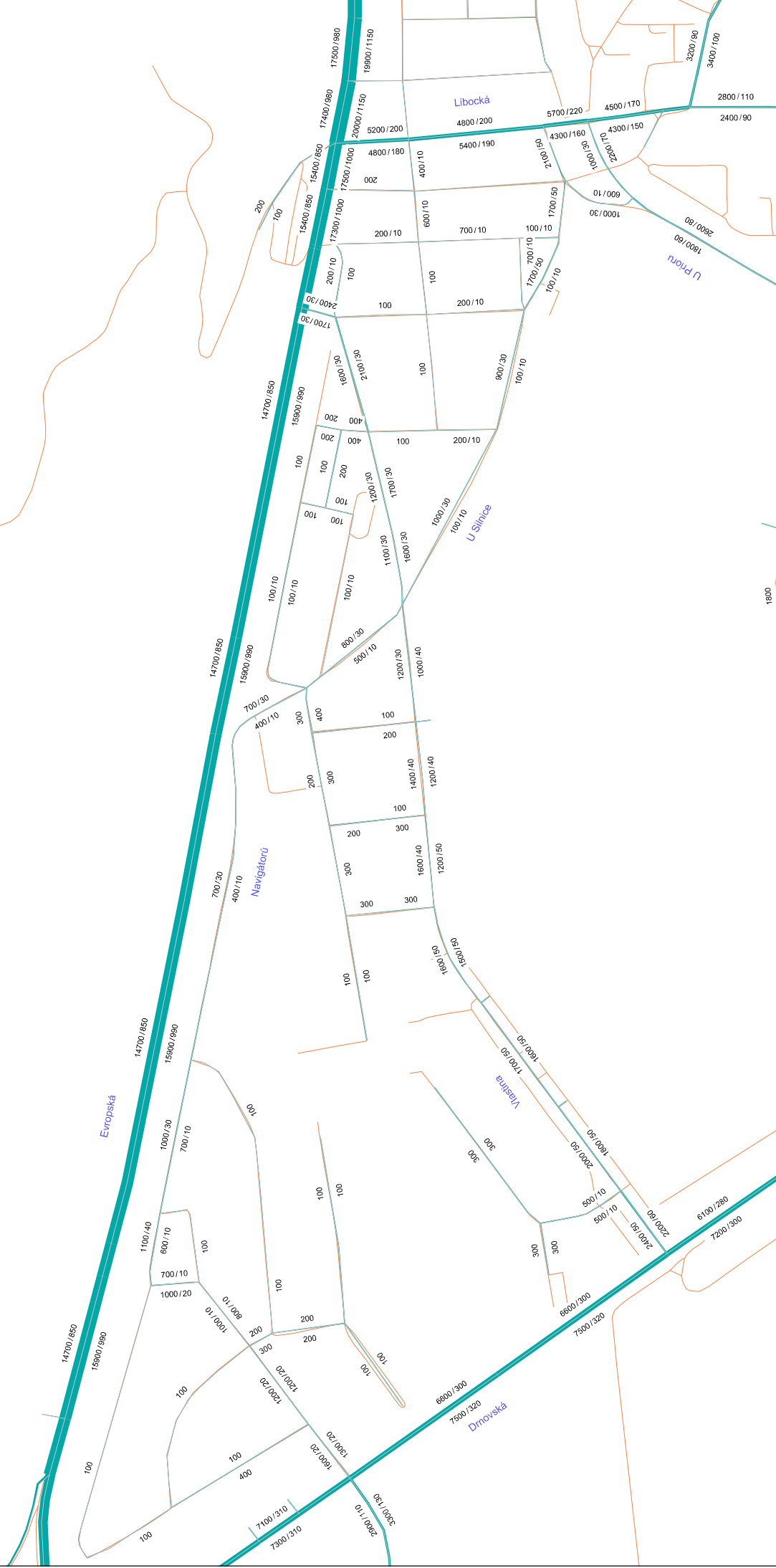
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID
 Zpracováno: URM č. j.: 2297/2013

GRAFIKON KŘIŽOVATKY - 6
EVROPSKÁ x LIBOČKÁ



Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID
 Zpracováno: URM č. j.: 3101/2013

Výhledový scénář k horizontu ÚP SÚ hl. m. Prahy - rok 2020 - var 0





Výhledový scénář k horizontu ÚP SÚ hl. m. Prahy - rok 2020 - var 2

