

# **NOVÝ SEDLEC**

**URBANISTICKÁ STUDIE**

## **DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ PODKLADY**

**pro zpracování**

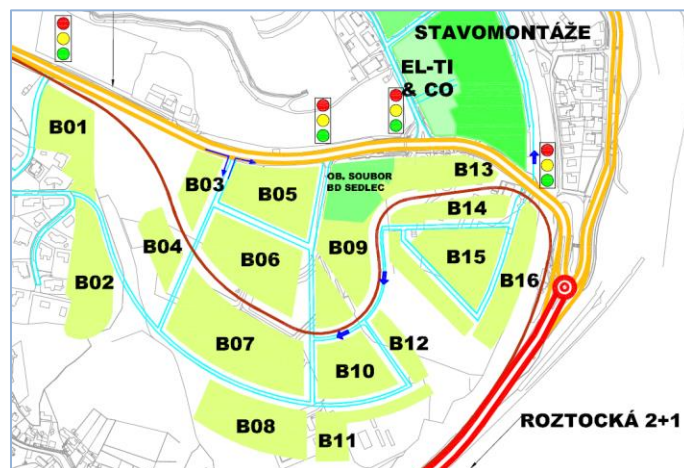
**Dopravní studie k Urbanistické studii Nový Sedlec**

**Obsah:**

**Dopravně inženýrské podklady TSK**

**Dopravně inženýrské podklady IPR Praha**

**DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ PODKLADY**  
pro Dopravní studii k Urbanistické studii Nový Sedlec  
Úkol č. 21 – 2135 – H04



**Ředitel úseku dopravního inženýrství:**

Ing. Václav Bláha

**Odpovědný projektant:**

Ing. Jaroslav Svoboda

**Vedoucí odd. modelování dopravy:**

Ing. Jiří Zeman

**Zpracovatelé:**

Ing. Jaroslav Svoboda

Ing. Jiří Zeman

Praha, duben 2021



## **OBSAH:**

<b>1</b>	<b>ÚVOD</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>VÝCHOZÍ PODKLADY</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY</b> .....	<b>4</b>
3.1	Intenzita průměrného pracovního dne .....	4
3.2	Způsob výpočtu intenzit automobilové dopravy .....	4
3.3	Posuzované stavy .....	5
3.4	Komunikační síť .....	5
3.4.1	Stávající stav (podzim 2019) .....	5
3.4.2	Výhledový stav 2026 .....	5
3.5	Dopravní vztahy .....	6
3.5.1	Současný stav (podzim 2019) .....	6
3.5.2	Výhledový stav (2026).....	7
3.5.3	Vyvolaná doprava ze záměru Nový Sedlec .....	7
<b>4</b>	<b>VÝSLEDNÉ DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ ÚDAJE</b> .....	<b>7</b>
4.1	Kartogramy intenzit .....	7
4.2	Kartogramy směrového rozdělení vyvolané dopravy .....	7
4.3	Kartogram počtu spojů linek PID .....	7
4.4	Grafikony křižovatek.....	7
4.5	Některé další dopravněinženýrské údaje.....	8
<b>5</b>	<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>10</b>
<b>6</b>	<b>SEZNAM ZKRATEK</b> .....	<b>10</b>
<b>7</b>	<b>SEZNAM PŘÍLOH</b> .....	<b>11</b>



## 1 ÚVOD

Úkol byl zpracován na základě pokynu Odboru dopravy MHMP (č. j. TSK/03872/21) ze dne 18. 1. 2021 jako podklad pro návazné analýzy Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy.

Hlavním cílem dopravně inženýrských podkladů (DIP) bylo stanovení dopravních intenzit pro Dopravní studii k Urbanistické studii Nový Sedlec. Jednalo se zejména o provedení modelových výpočtů intenzit dopravy pro současný stav (podzim 2019 – tj. bez vlivu opatření proti COVID 19) a pro 2 výhledové stavy roku 2026. Zpracovány byly následující stavy:

- Stav A, podzim 2019
- Stav B.1, rok 2026 bez záměru Nový Sedlec
- Stav B.2, rok 2026 se záměrem Nový Sedlec

Provedené modelové výpočty byly zpracovány pro průměrný pracovní den. Pro stav B.2 (se záměrem Nový Sedlec) byl zpracován kartogram rozpadu dopravy vyvolané záměrem.

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

## 2 VÝCHOZÍ PODKLADY

- Intenzity automobilové dopravy na sledované komunikační síti hl. města Prahy v roce 2019 a jejich vývoj v období 1990-2019 (TSK, 2021)
- Podklady o záměru a situace, podklady o okolních záměrech (IPR a ETC, 2021)
- Dopravní průzkum 4 křižovatek z let 2017-2020 (ETC, 2021)
- Územní plán hl. m. Prahy (IPR 2021)





### 3 INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

Intenzitou dopravy se rozumí počet vozidel projíždějících určitým profilem komunikace za jednotku času (např. za 24 hodin). Elementární zjištění intenzity se provádí dopravními průzkumy, které TSK periodicky koná na celé sledované síti (IDIS). Dalším zdrojem informací o intenzitách dopravy je i síť automatických sčítačů dopravy na komunikacích hlavního města Prahy. Vzniká tak celá komplexní databáze průzkumů, která může být dále doplněna i o údaje zjištěné místními šetřeními.

V rámci tohoto úkolu byly intenzity pro současný stav (podzim 2019) i výhledový stav 2026 počítány pomocí dopravního modelu. Vliv na hodnotu intenzit má především rozsah komunikační sítě, rozvoj území, organizace a regulace dopravy, dělba přepravní práce a dopravní vztahy.

#### 3.1 Intenzita průměrného pracovního dne

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 průměrný den (průměrný pracovní den - PPD, popřípadě i jiné typy dní) 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:

$$RPDI = PPD \times 0,865$$

#### 3.2 Způsob výpočtu intenzit automobilové dopravy

TSK disponuje dopravním modelem pro hl. m. Prahu a jeho okolí, který je zpracován a aktualizován v softwarovém prostředí PTV - VISION (VISUM/VISEM). 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, vyjma vozidel PID. 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.

Modelový výpočet intenzit automobilové dopravy pro výchozí stávající stav (podzim 2019) byl kalibrován na základě údajů, které vycházely zejména z dostupné databáze sčítání TSK z roku 2019 a z průzkumů 4 křižovatek (Kamýcká – V Sedlci, Kamýcká x Vjezd do areálu Stavomontáže, Podbabská x Papírenská a Podbabská x Ve Struhách) z let 2017 – 2020 od společnosti ETC. Následně byly provedeny modelové výpočty intenzit pro prognózované období roku 2026.

*\*pozn.: rok 2020 a začátek roku 2021 byl z velké části poznamenáný koronavirovou krizí, proto výstupy byly validovány na stav ke konci roku 2019 (tj. bez vlivu COVID 19).*

### 3.3 Posuzované stavy

V rámci DIP byly zpracovány celkem 3 stavy.

Označení stavu	Horizont	záměr Nový Sedlec	okolní záměry	PO st. 511
A	2019	-	-	-
B.1	2026	-	ano	ano
B.2		ano	ano	ano

Tabulka č. 1 – přehled stavů

### 3.4 Komunikační síť

#### 3.4.1 Stávající stav (podzim 2019)

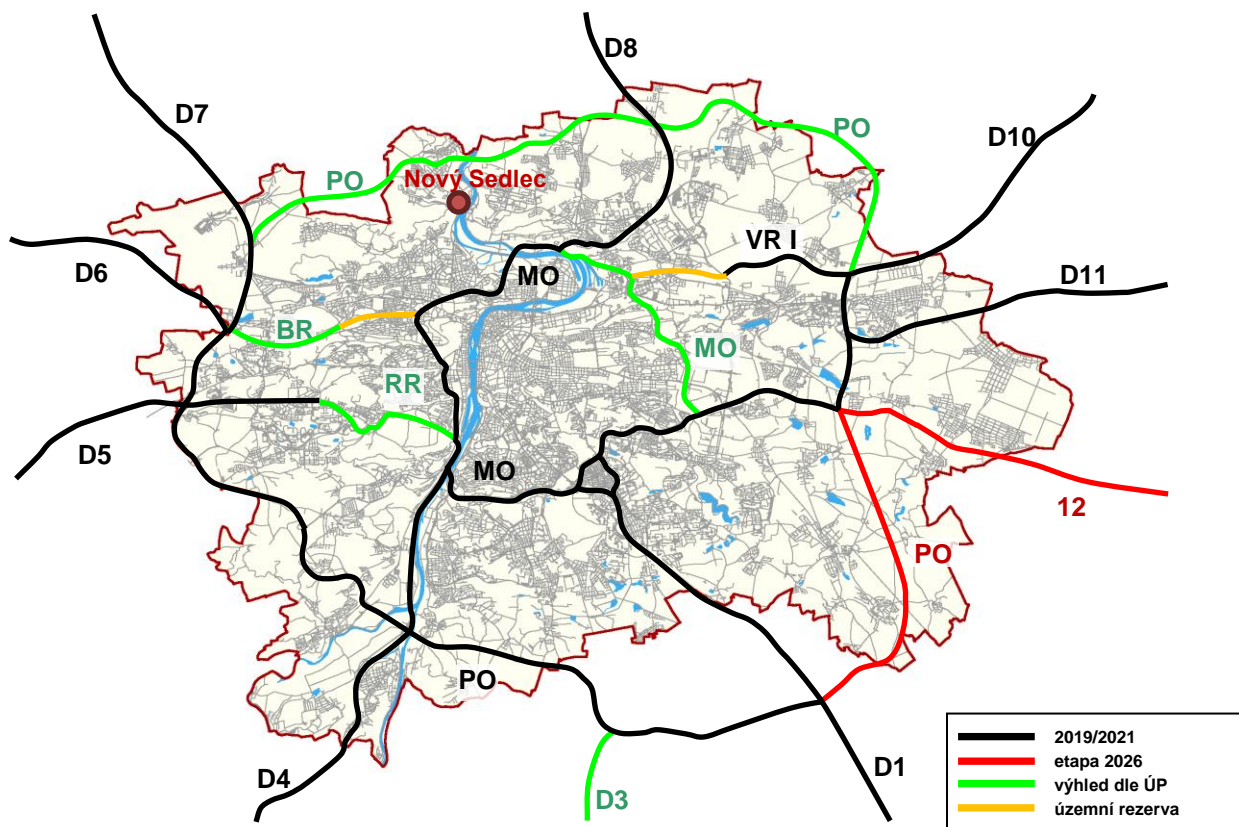
Nadřazená komunikační síť pro období 2019 v širších vztazích odpovídá současnému rozsahu komunikací.

#### 3.4.2 Výhledový stav 2026

Uspořádání nadřazených komunikací pro rok 2026 předpokládá scénář návazné výstavby komunikační sítě zohledňující zejména tyto stavby:

- realizace Pražského okruhu (PO) 511 v úseku dálnice D1 - Běchovice,
- přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly,
- zkapacitnění PO 510 v úseku Běchovice - Satalice na průběžné 3+3 jízdní pruhy,

Naopak stavby severní část PO (st. 518-520) uvažovány nebyly.



Obr.1 - schéma nadřazené komunikační sítě

### 3.5 Dopravní vztahy

V souladu s požadavkem objednatele byl výpočet intenzit automobilové dopravy proveden rozvrháním dopravních vztahů pro období let 2019 a 2026.

#### 3.5.1 Současný stav (podzim 2019)

Tento stav vychází ze standardního dopravního modelu TSK, který se pro potřeby hlavního města Prahy průběžně aktualizuje. Model nezohledňoval pokles objemu dopravy vlivem pandemické situace CV-19.

Dopravní model byl vypracován na základě výsledků vyhodnocení řady speciálních dopravních a dopravněsociologických průzkumů provedených v letech 1995 - 2020 a se zapracováním vstupních demografických údajů jako je rozmístění obyvatel, pracovních příležitostí a dalších aktivit jako obchody, úřady, kulturní a sportovní zařízení atd.

Do 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 Václava Havla Praha, rozsáhlé obchodně-administrativní areály, apod. Dopravní vztahy použité v dopravním modelu současného stavu byly kalibrovány na hodnoty intenzit dopravy, zjištěné na komunikačních profilech dopravním sčítáním a odpovídají dopravním vztahům, které se realizují v průměrném pracovním dni.



### 3.5.2 Výhledový stav (2026)

Základní principy jsou totožné s modelem současného stavu. Při konstrukci modelových výpočtů pro výhledové stavy se vycházelo z předpokladů postupného naplňování ÚP hl. m. Prahy. V blízkém okolí záměru byly zahrnuty zejména tyto významné rozvoje: Nový Sedlec – sever (EI-TI, Sofil), rozvojové území „Terminál Výhledy“.

### 3.5.3 Vyvolaná doprava ze záměru Nový Sedlec

Objemy zdrojové a cílové dopravy ze záměrů byly převzaty z podkladů společnosti ETC, které nejsou v rozporu s předpoklady výpočtu generované dopravy TSK. Počet jízd vozidel do 3,5 t v jednom směru za 24h průměrného pracovního dne se předpokládá ve výši 4 101 vozidel do 3,5 t (pro příjezd a odjezd se míní stejný počet).

Vozidla o celkové hmotnosti nad 3,5 t byla uvažována ve výši cca 1 % z celkového počtu jízd (tj. celkem 48 vozidel nad 3,5 t).

Celkový objem dopravy generovaný záměrem Nový Sedlec se předpokládá ve výši **4 149 jízd všech** vozidel v každém směru za 24 hodin průměrného pracovního dne. Celková obrátka na jedno parkovací stání je v souladu s výsledky průzkumů obdobných funkcí.

## 4 VÝSLEDNÉ DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ ÚDAJE

### 4.1 Kartogramy intenzit

Intenzity automobilové dopravy v podobě kartogramů intenzit pro jednotlivé stavy jsou znázorněny v příloze 2.1 až 2.3. Na kartogramech jsou zobrazeny intenzity po směrech v počtech všech vozidel / z toho vozidel nad 3,5 t za 24 hodin průměrného pracovního dne, zaokrouhlené u všech vozidel na stovky a u vozidel nad 3,5 t na desítky. Jízdní souprava se uvažuje jako jedno vozidlo. V kartogramech nejsou zahrnuty počty jízd autobusů PID.

### 4.2 Kartogramy směrového rozdělení vyvolané dopravy

Rozpad zdrojové a cílové automobilové dopravy ze záměru Nový Sedlec je znázorněn pro stav B.2 v příloze 3.1. Intenzity všech vozidel za průměrný pracovní den jsou uvedeny bez zaokrouhlení.

### 4.3 Kartogram počtu spojů linek PID

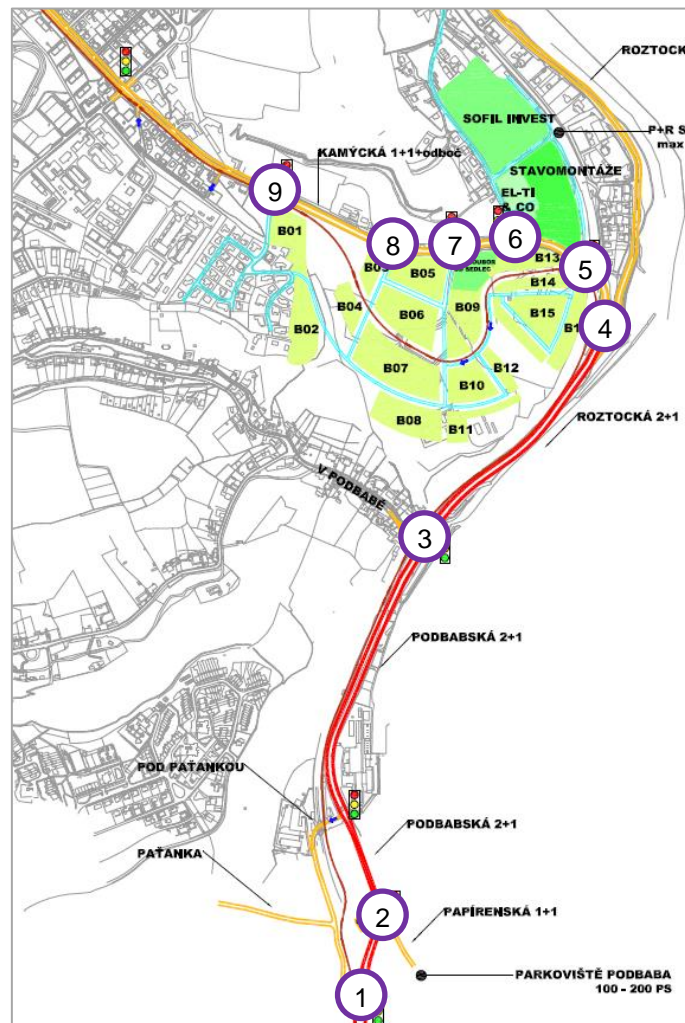
V příloze 2.4 je samostatně uveden kartogram počtu spojů linek PID za 24 h průměrného pracovního dne / počet spojů v nočním období (22-6 h). Všechny údaje jsou uvedeny bez zaokrouhlení a jsou využitelné i pro výhledové stavy B (aktuální informace o možném vývoji doporučujeme získat u ROPID).

### 4.4 Grafikony křižovatek

Pro stav B.2 jsou součástí dokumentace i grafikony 9 křižovatek:

- 1) Podbabská x Ve Struhách
- 2) Podbabská x Papírenská
- 3) Podbabská x V Podbabě
- 4) Roztocká x Kamýcká
- 5) Kamýcká x Nový Sedlec
- 6) Kamýcká x V Sedleci
- 7) Kamýcká x Ke Střelnici

- 8) Kamýcká x Nový Sedlec
- 9) Kamýcká x K Vinici



Obr.2 - vyčíslené grafikony křižovatek 1 až 9

Grafikony křižovatek naleznete v přílohách 4.1 až 4.9.

Vyčíslené křižovatkové pohyby jsou uvedeny za 24 h průměrného pracovního dne a jsou zaokrouhleny na stovky u všech vozidel (na desítky u vozidel nad 3,5 t). Grafikony nezahrnují autobusy PID.

#### 4.5 Některé další dopravně inženýrské údaje

Pro návazné dopravně inženýrské analýzy jsou v následující tabulce doloženy údaje o podílu jízd vozidel v nočním období (22-6h) z celodenního množství jízd (0-24h) pro všechna vozidla a vozidla nad 3,5 t NPH v procentech, údaje o podílu těžkých vozidel (TV) z vozidel nad 3,5 t v procentech a průměrné jízdni rychlosti na dotčených komunikacích za celodenní (0-24 h) a noční (22-6 h) období (tab. 2).

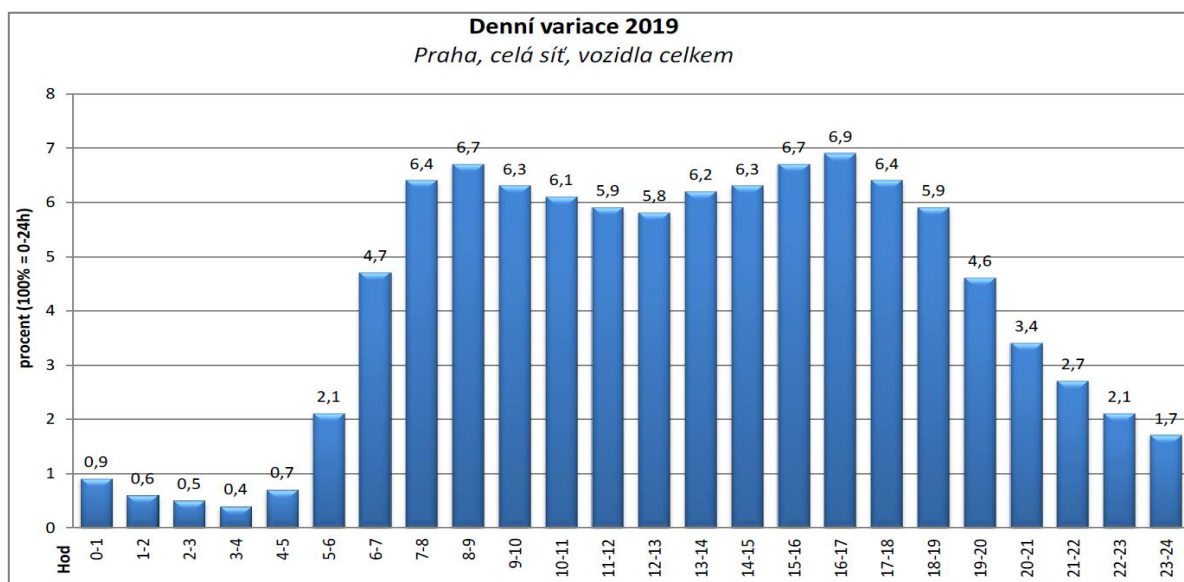


Komunikace (v úseku)	Podíl 22-6h z 0-24h		Podíl TV z vozidel nad 3,5 t (0-24 h) [%]	Průměrná jízdní rychlost [km/h]	
	všechna vozidla [%]	vozidla nad 3,5 t [%]		0-24 h	22-6 h
Kamýcká (Internacionální – hranice Prahy)	5	10	25	50	50
Kamýcká (Roztocká – Suchdolská)	7	10	25	50	50
Kamýcká (Suchdolská – Internacionální)	5	10	25	50	50
Papírenská	5	7	15	45	50
Podbabská (Terronská – V Podbabě)	7	10	40	50	60
Roztocká (Kamýcká – hranice Prahy)	7	7	70	45	50
Roztocká (V Podbabě – Kamýcká)	7	10	40	50	60
V Podbabě	5	7	30	35	35
Ve Struhách	5	7	15	45	50

Tabulka č. 2 - další DI údaje, pro horizonty roku 2019 a 2026

Pozn. Podíl těžkých vozidel (TV) z vozidel nad 3,5t za 24 h vychází z charakteru komunikace.

Pro případné další analýzy uvádíme i celoměstskou variaci dopravy, která vychází z dostupné databáze průzkumů roku 2019 (viz obr. 3). Pro orientační vyčíslení špičkové hodiny ve vnějším pásmu města lze počítat s 8 % z celodenního množství.



Obr.3 - denní variace dopravy

## 5 ZÁVĚR

Hlavním úkolem této studie bylo zpracování dopravně inženýrských podkladů pro Dopravní studii k Urbanistické studii Nový Sedlec.

Kartogram stávající dopravy (podzim 2019) i kartogramy pro výhledové stavy (2026) byly spočteny matematickým modelem PTV. Výpočty vycházejí z aktuálních dopravních průzkumů, očekávaného harmonogramu výstavby a z podkladů objednatele.

Realizací záměru Nový Sedlec dojde k očekávanému přetížení na úrovni 4 149 jízd všech vozidel v každém směru, které se do okolí rozdělí dle přílohy 3.1.

## 6 SEZNAM ZKRATEK

AD	automobilová doprava
IAD	individuální automobilová doprava
MHD	městská hromadná doprava
MHMP	Magistrát Hlavního města Prahy
MO	Městský okruh
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
NPH	nejvyšší povolená hmotnost
PID	pražská integrovaná doprava
PO	Pražský okruh
PPD	průměrný pracovní den
PS	parkovací stání
RPDI	roční průměrná denní intenzita
TV	těžká vozidla = TNA+NAV+BUS
	<i>TNA těžké nákladní automobily (tří- a vícenápravové, speciální – jeřáby, bagry, traktory), typicky cca 20 – 32 t NPH</i>
	<i>NAV návěsové a přívěsové soupravy, typicky kolem 40 t NPH</i>
	<i>BUS autobusy mimo MHD</i>
TSK	Technická správa komunikací hl. m. Prahy (od 1. 4. 2017 - a.s.)
ÚKD	úroveň kvality dopravy
ÚP	Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy
VŠE	VŠECHNA VOZIDLA = OA + LN + TV
<i>poznámka: jízdní souprava se považuje za jedno vozidlo</i>	



## 7 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1.1 Situace

### **Kartogramy intenzit automobilové dopravy:**

Příloha 2.1 Stav A, kartogram intenzit AD, podzim 2019 (modelový výpočet)

Příloha 2.2 Stav B.1, kartogram intenzit AD, rok 2026 bez záměru

Příloha 2.3 Stav B.2, kartogram intenzit AD, rok 2026 se záměrem Nový Sedlec

### **Kartogram PID:**

Příloha 2.4 Počet spojů linek PID, TRAM / BUS - stav prosinec 2019

### **Kartogramy rozpadu:**

Příloha 3.1 STAV B.2: kartogram směrového rozdělení vyvolané dopravy ze záměru Nový Sedlec, rok 2026

### **Grafikony křižovatek:**

Příloha 4.1 Křižovatka č.1: STAV B.2, Podbabská x Ve Struhách, rok 2026 se záměrem Nový Sedlec

Příloha 4.2 Křižovatka č.2: STAV B.2, Podbabská x Papírenská, rok 2026 se záměrem Nový Sedlec

Příloha 4.3 Křižovatka č.3: STAV B.2, Podbabská x V Podbabě, rok 2026 se záměrem Nový Sedlec

Příloha 4.4 Křižovatka č.4: STAV B.2, Roztocká x Kamýcká, rok 2026 se záměrem Nový Sedlec

Příloha 4.5 Křižovatka č.5: STAV B.2, Kamýcká x Nový Sedlec, rok 2026 se záměrem Nový Sedlec

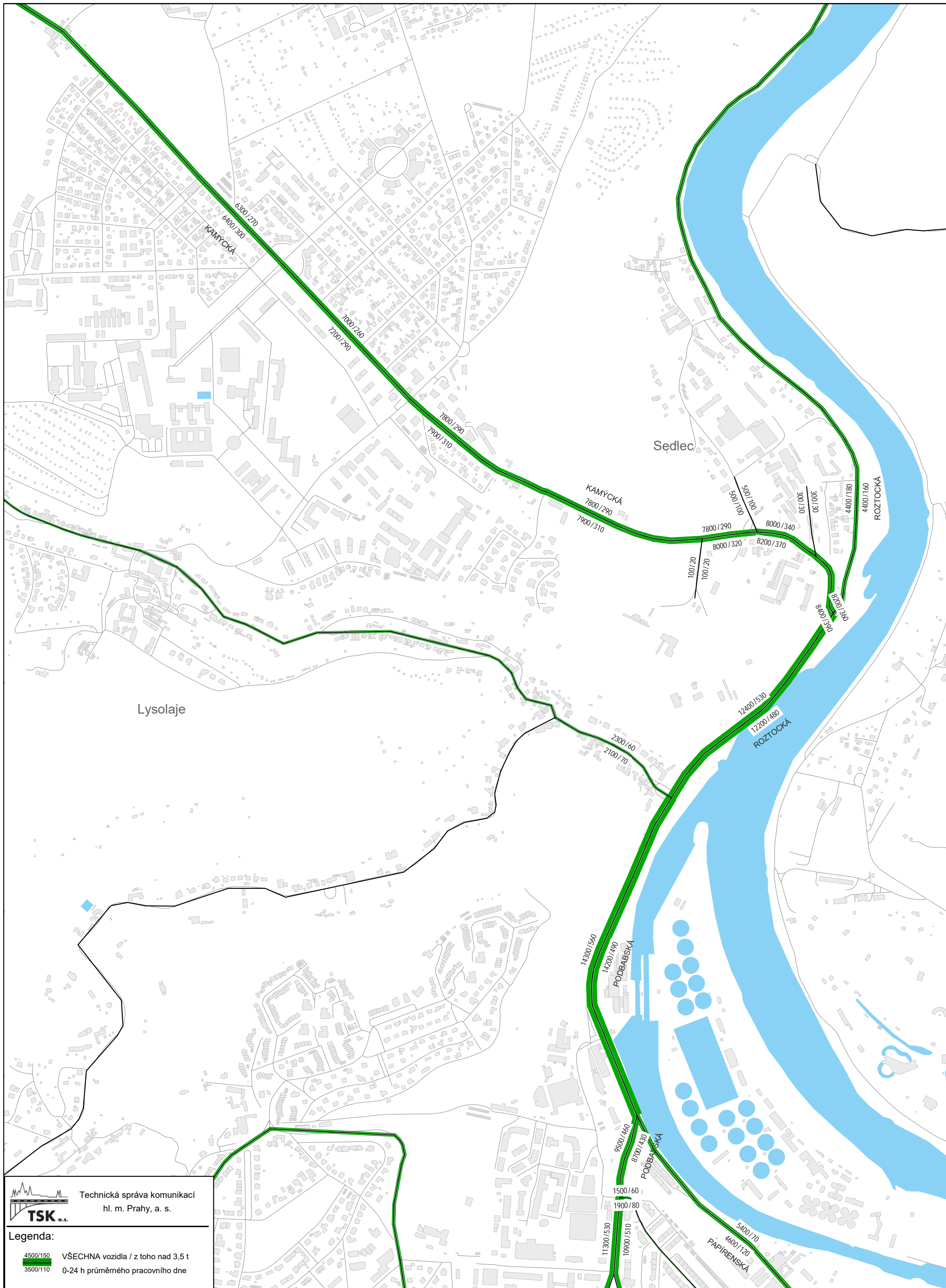
Příloha 4.6 Křižovatka č.6: STAV B.2, Kamýcká x V Sedleci, rok 2026 se záměrem Nový Sedlec

Příloha 4.7 Křižovatka č.7: STAV B.2, Kamýcká x Ke Střelnici, rok 2026 se záměrem Nový Sedlec

Příloha 4.8 Křižovatka č.8: STAV B.2, Kamýcká x Nový Sedlec, rok 2026 se záměrem Nový Sedlec

Příloha 4.9 Křižovatka č.9: STAV B.2, Kamýcká x K Vinici, rok 2026 se záměrem Nový Sedlec



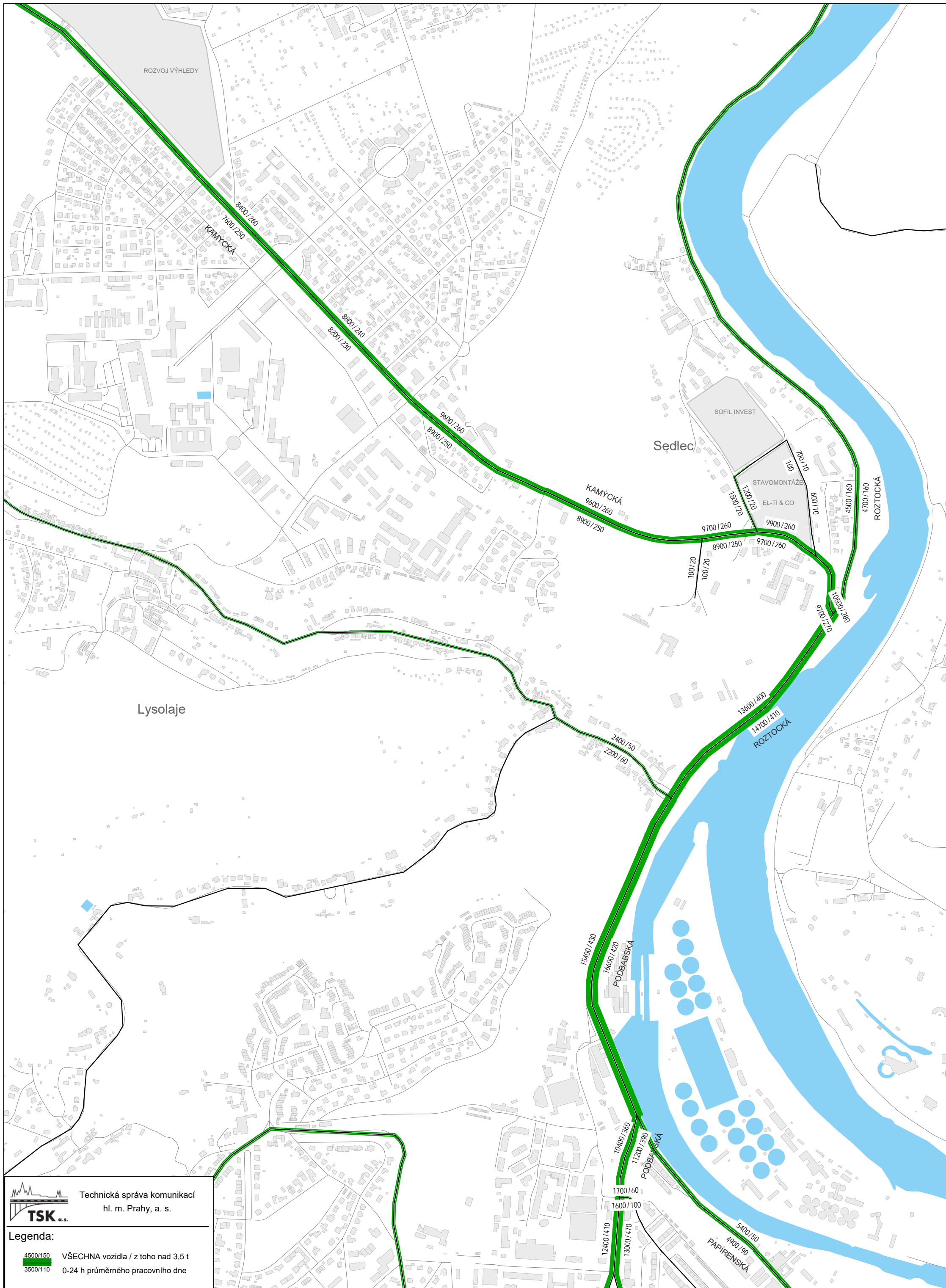


Technická správa komunikací  
hl. m. Prahy, a. s.



**Legenda:**  
 VŠECHNA vozidla / z toho nad 3,5 t  
 0-24 h průměrného pracovního dne





ROZVOJ VÝHLEDY

KAMÝČKA  
7600/230  
8400/280

8200/230  
8800/240

8900/250  
9600/260

KAMÝČKA  
9600/260  
8900/250

Sedlec

SOFIL INVEST

STAVOMONTÁŽE  
EL-TI & CO  
1200/20  
1800/20

700/10  
100

600/110  
4500/160

ROZTOČKA  
4700/160

9700/260  
8900/250

9700/260  
100/20

9100/270  
10500/380

Lysolaje

2400/50  
2200/60

13600/400  
11700/410

ROZTOČKA

15400/430  
16600/420

PODBABSÁ

10400/360  
11200/390

PODBABSÁ

1700/60  
1600/100

12400/410  
13000/470

5400/50  
4900/90

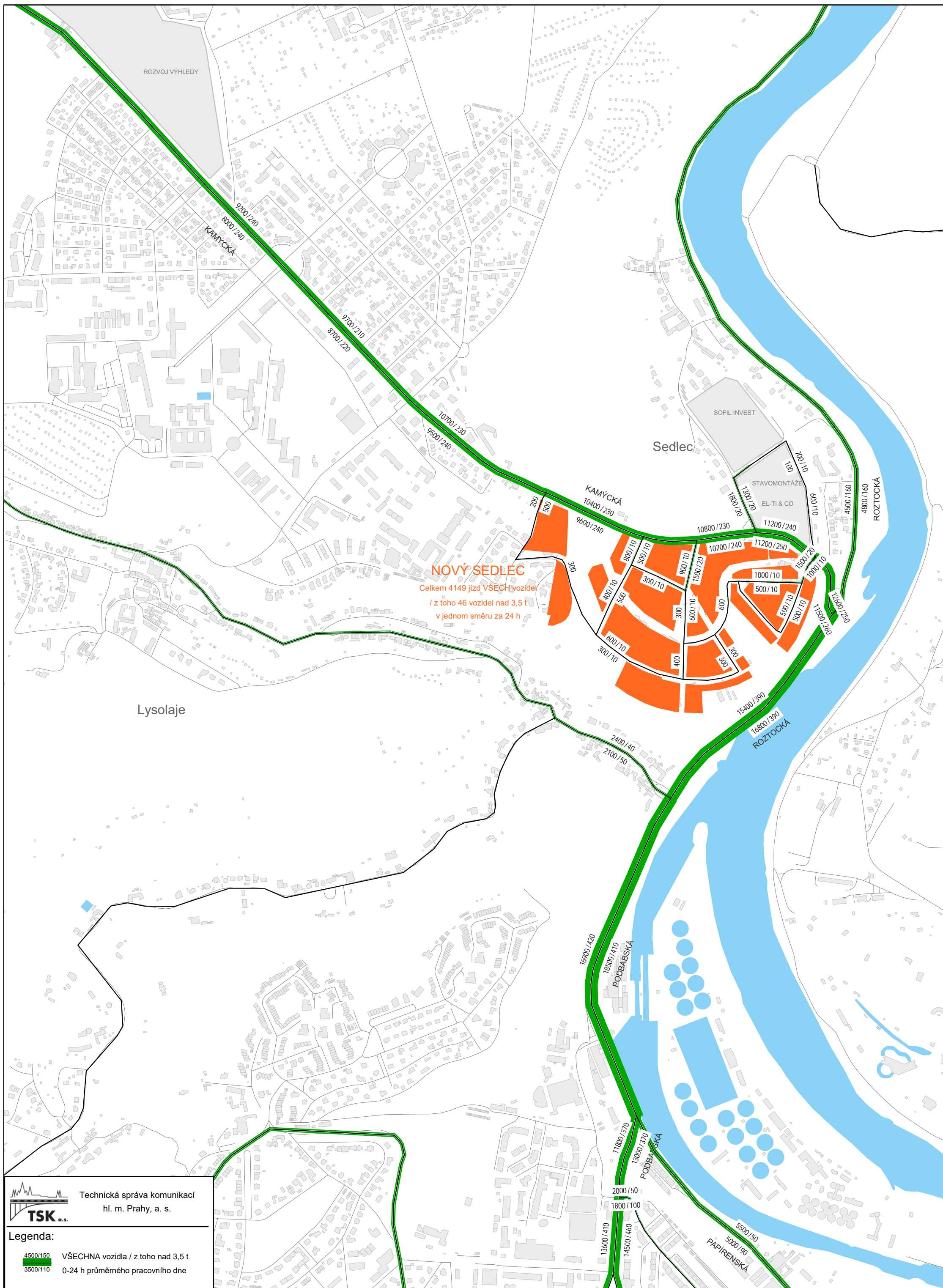
PAPÍRENSKÁ

Technická správa komunikací  
hl. m. Prahy, a. s.

TSK a.s.

Legenda:  
4500/150 VŠECHNA vozidla / z toho nad 3,5 t  
3500/110 0-24 h průměrného pracovního dne



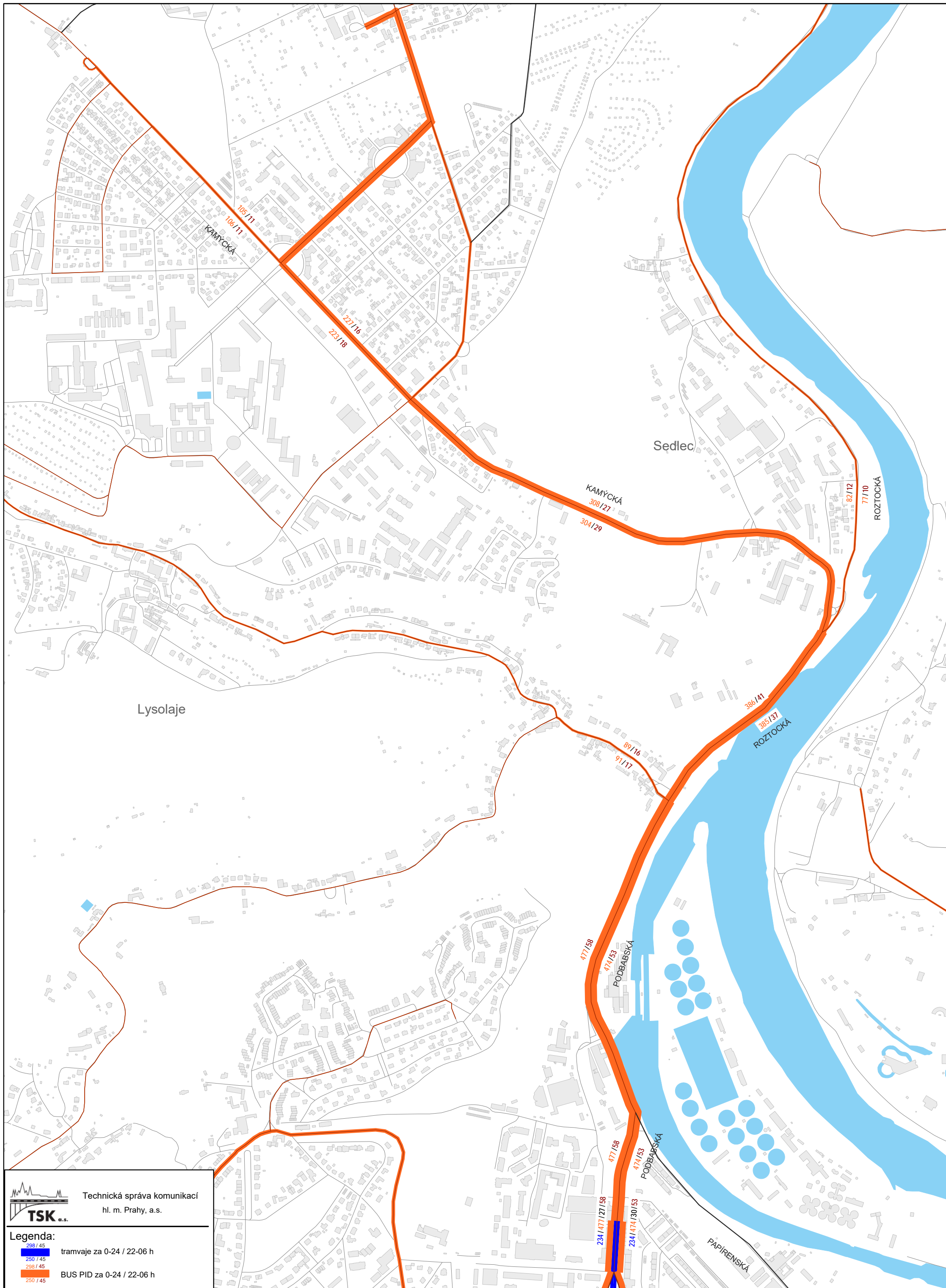


Technická správa komunikací  
 hl. m. Prahy, a. s.




**Legenda:**  
 4500/150 VŠECHNA vozidla / z toho nad 3,5 t  
 3500/110 0-24 h průměrného pracovního dne





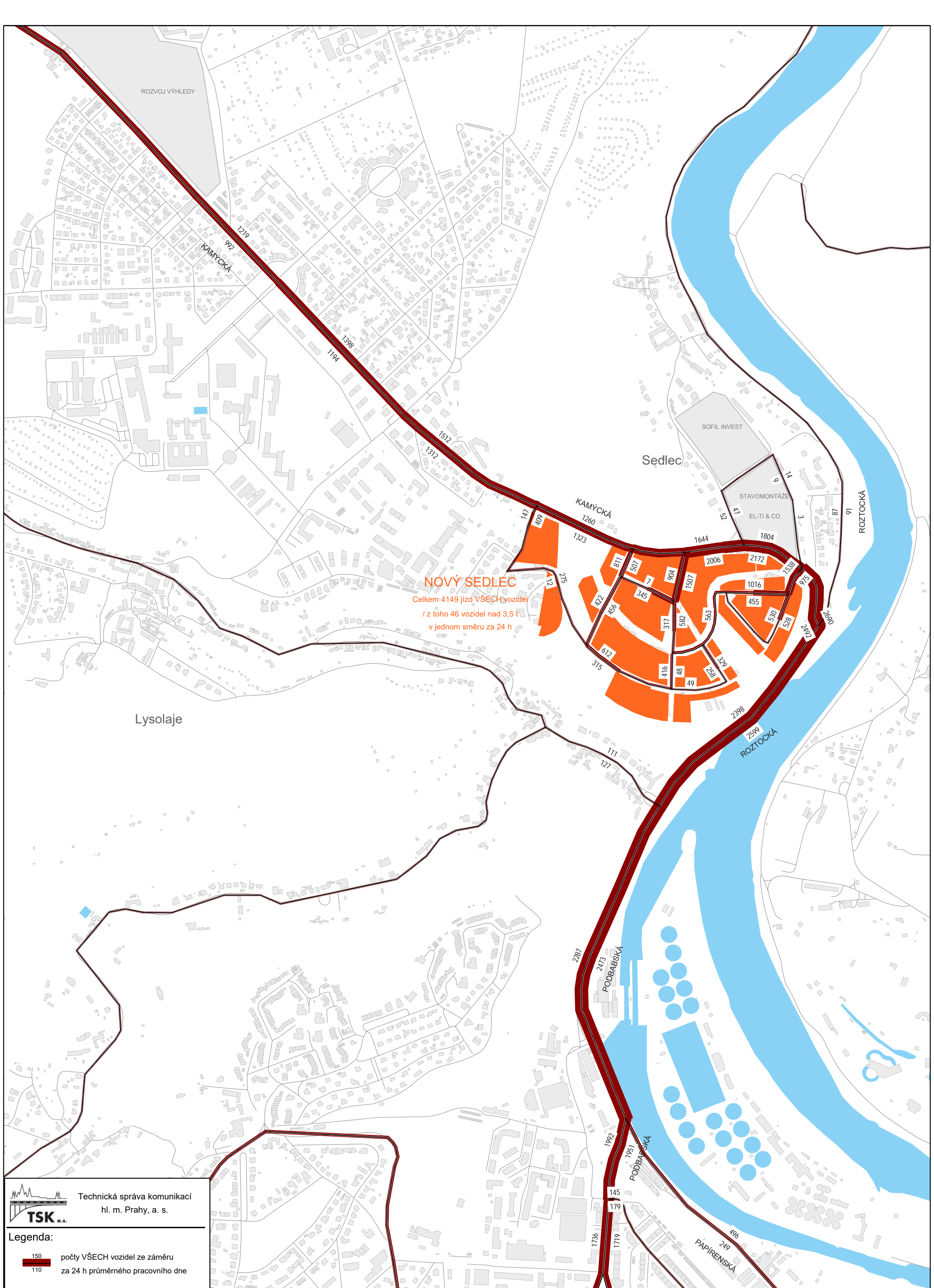
Lysolaje

Sedlec


 Technická správa komunikací  
 hl. m. Prahy, a.s.

**Legenda:**  
■ 298 / 45 tramvaje za 0-24 / 22-06 h  
■ 250 / 45 BUS PID za 0-24 / 22-06 h



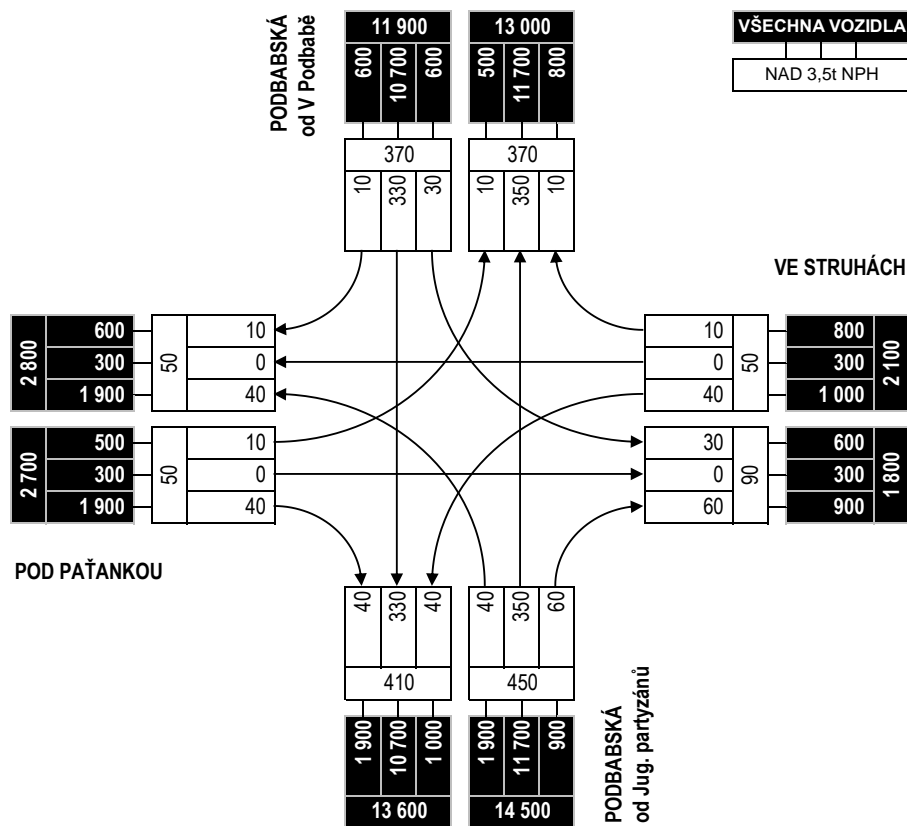


Technická správa komunikací  
 hl. m. Prahy, a. s.



**Legenda:**  
 150 počty VŠECH vozidel ze záměru  
 110 za 24 h průměrného pracovního dne

GRAFIKON KŘIŽOVATKY Č. 1  
**PODBABSKÁ X VE STRUHÁCH**

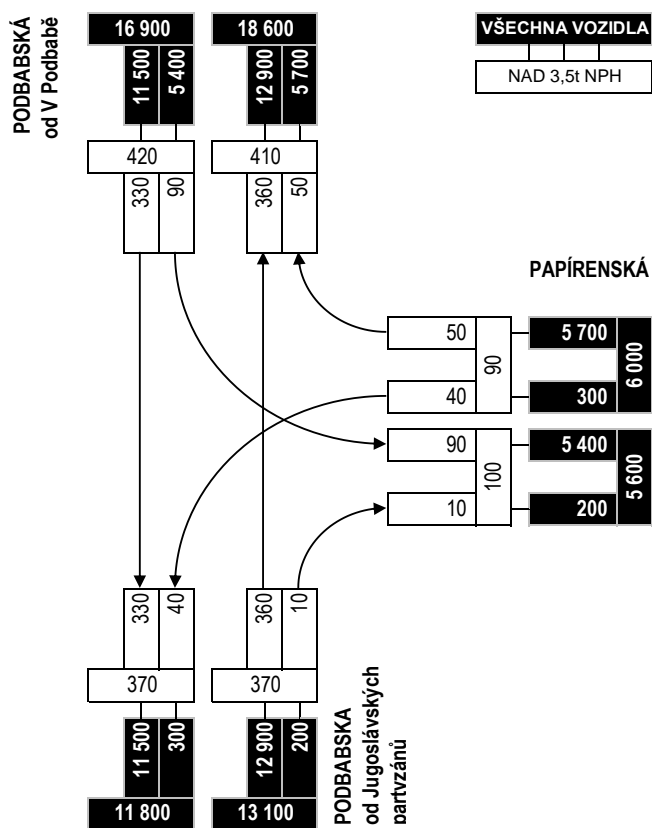


## STAV B.2, ROK 2026 SE ZAMĚREM NOVÝ SEDLEC

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne  
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID  
 Vytlačeno: 04/2021



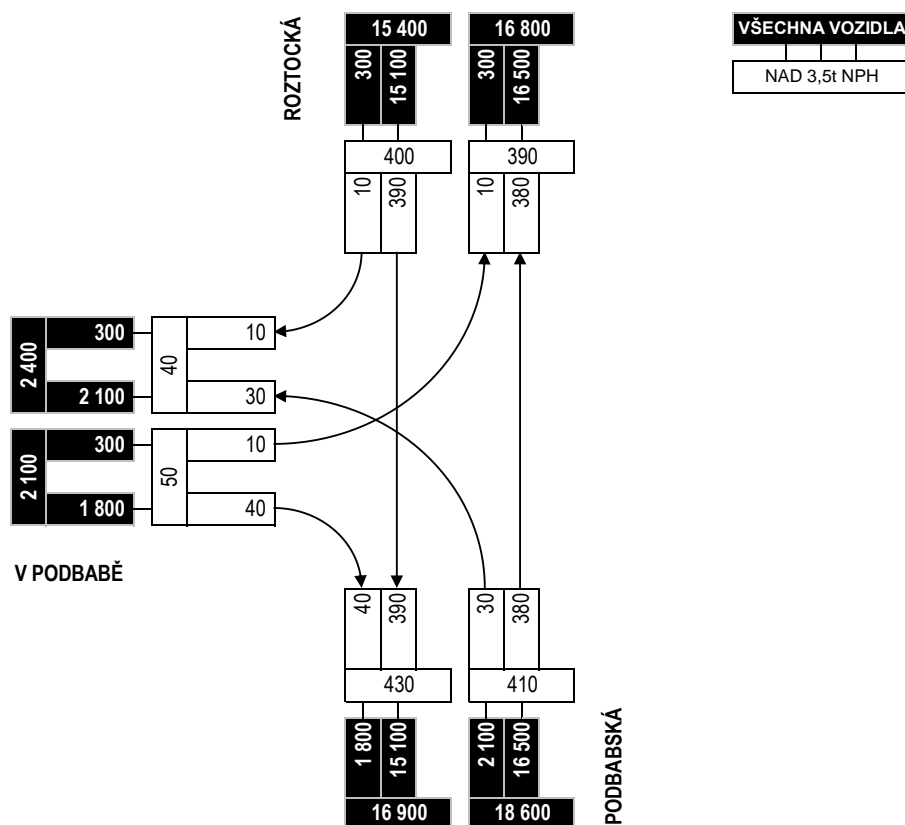
GRAFIKON KŘIŽOVATKY Č. 2  
**PODBABSKÁ X PAPIRENSKÁ**



## STAV B.2, ROK 2026 SE ZAMĚREM NOVÝ SEDLEC

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne  
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID  
 Vytlačeno: 04/2021

GRAFIKON KŘIŽOVATKY Č. 3  
**PODBABSKÁ X V PODBABĚ**



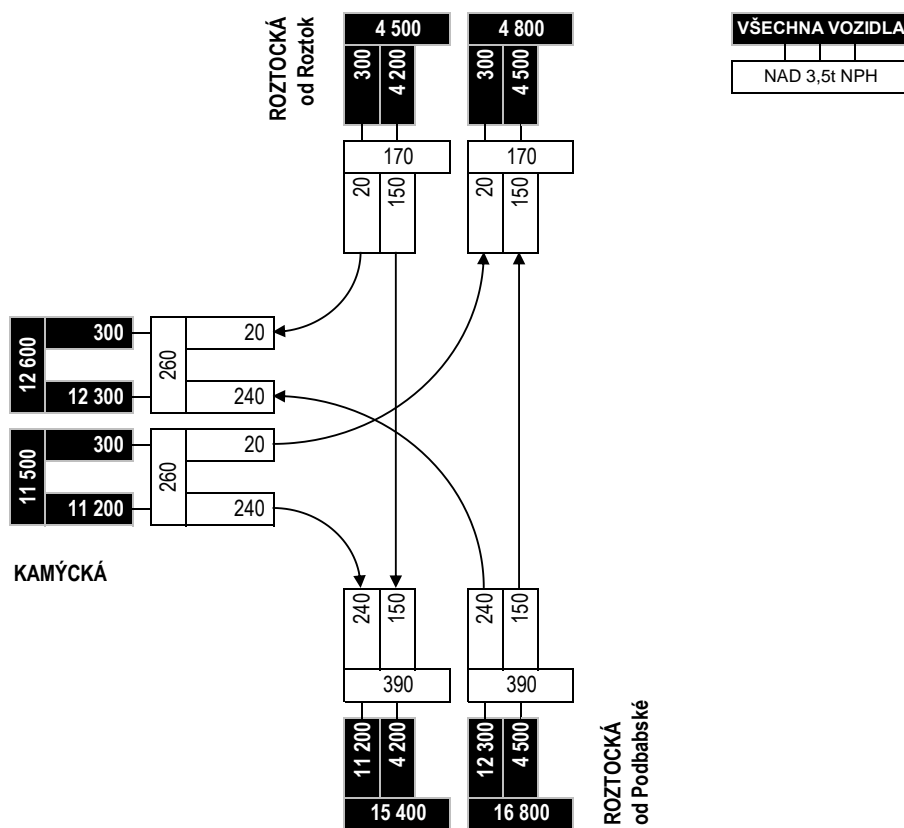
**STAV B.2, ROK 2026 SE ZAMĚREM NOVÝ SEDLEC**

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne  
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID  
 Vytištěno: 04/2021





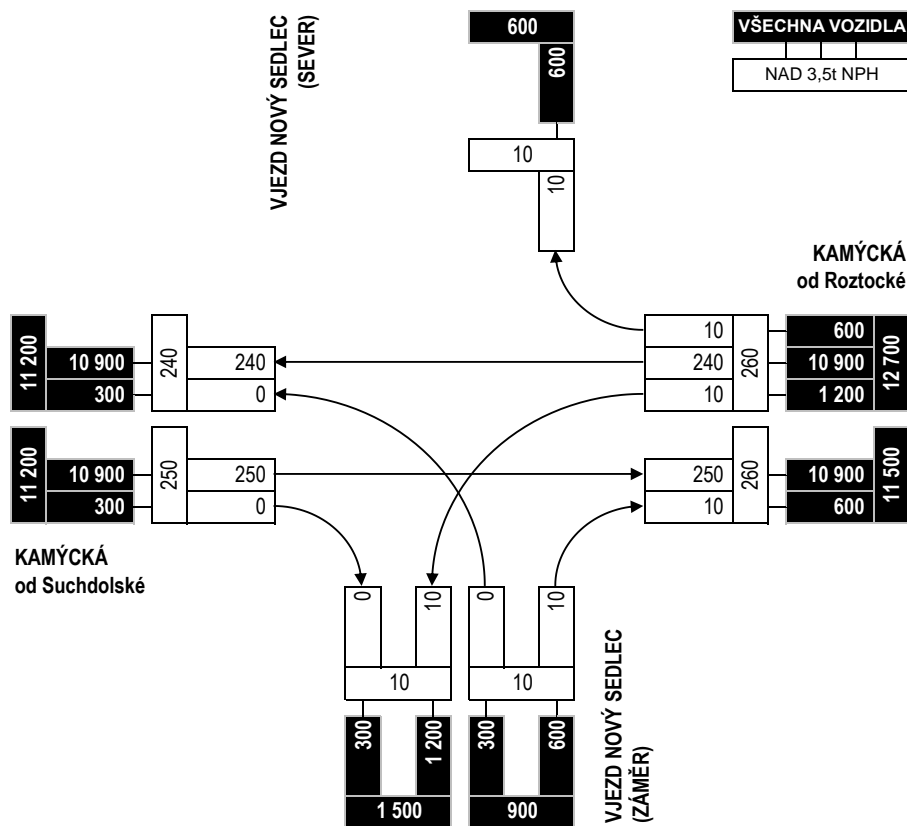
GRAFIKON KŘIŽOVATKY Č. 4  
**ROZTOCKÁ X KAMÝČKÁ**



**STAV B.2, ROK 2026 SE ZAMĚREM NOVÝ SEDLEC**

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne  
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID  
 Vytištěno: 04/2021

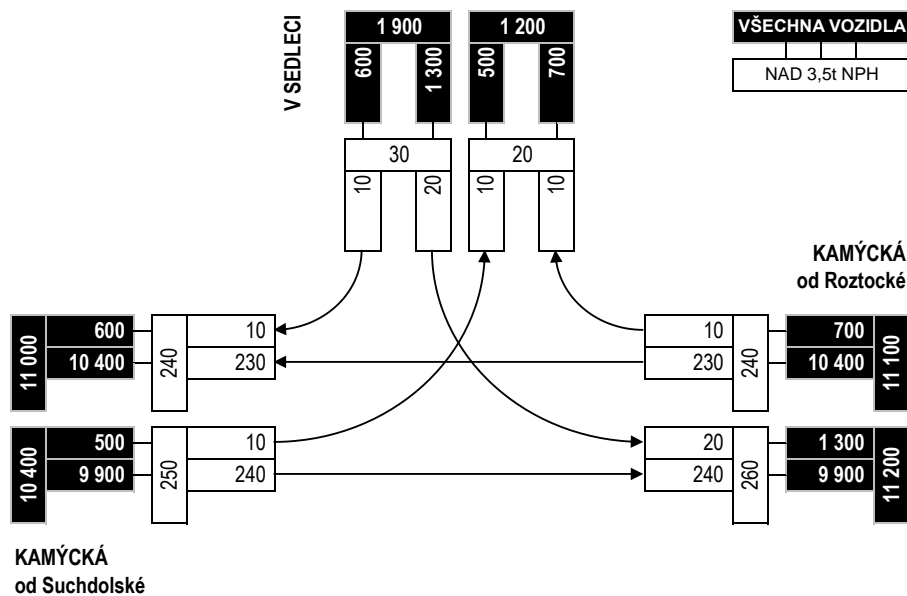
GRAFIKON KŘIŽOVATKY Č. 5  
**KAMÝČKÁ X VJEZD NOVÝ SEDLEC**



## STAV B.2, ROK 2026 SE ZAMĚREM NOVÝ SEDLEC

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne  
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID  
 Vytištěno: 04/2021

GRAFIKON KŘIŽOVATKY Č. 6  
**KAMÝCKÁ X V SEDLECI**



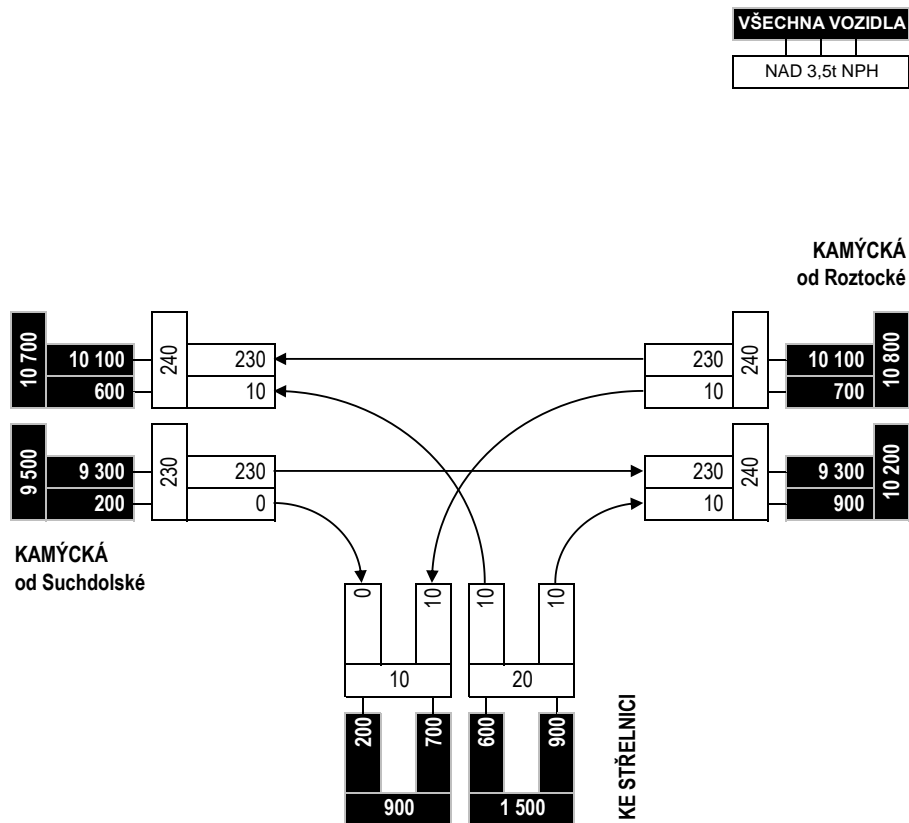
## STAV B.2, ROK 2026 SE ZAMĚREM NOVÝ SEDLEC

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne

Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID

Vytištěno: 04/2021

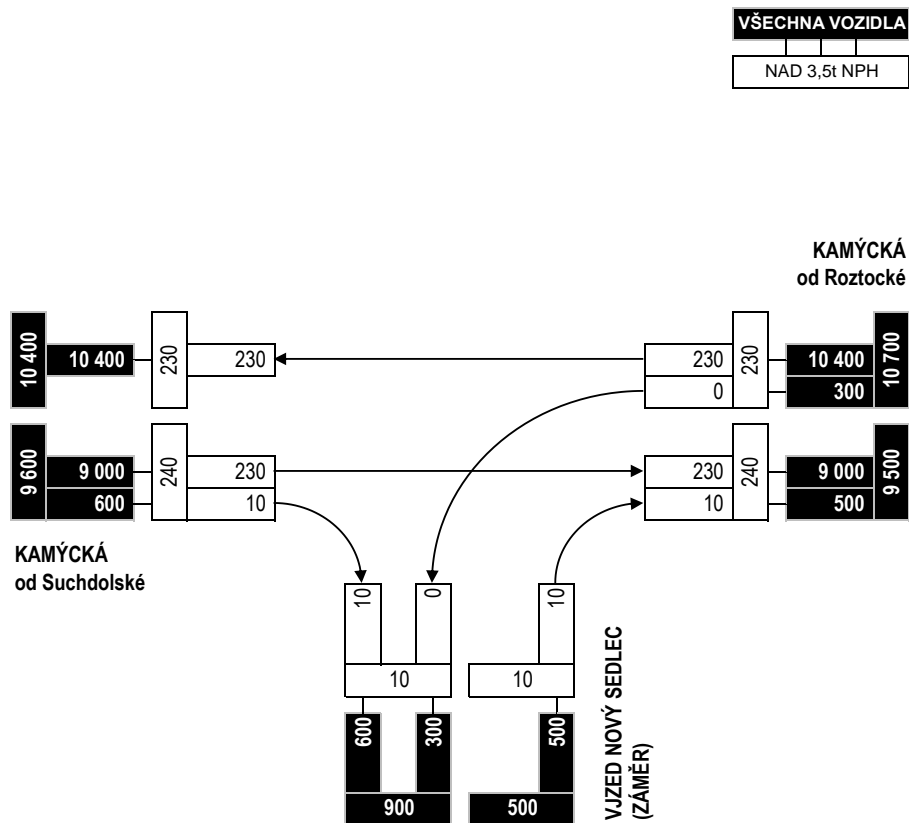
GRAFIKON KŘIŽOVATKY Č. 7  
**KAMÝČKÁ X KE STŘELNICI**



**STAV B.2, ROK 2026 SE ZAMĚREM NOVÝ SEDLEC**

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne  
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID  
 Vytištěno: 04/2021

GRAFIKON KŘIŽOVATKY Č. 8  
**KAMÝCKÁ X VJEZD NOVÝ SEDLEC**

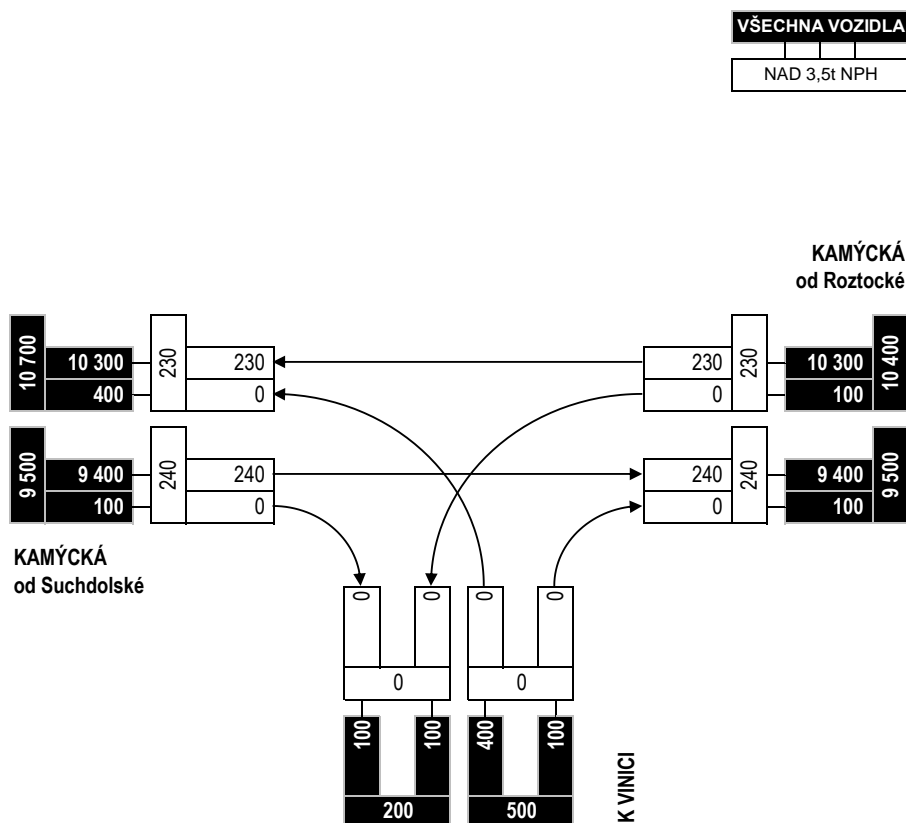


### STAV B.2, ROK 2026 SE ZAMĚREM NOVÝ SEDLEC

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne  
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID  
 Vytištěno: 04/2021

GRAFIKON KŘIŽOVATKY Č. 9

## KAMÝČKÁ X K VINICI



### STAV B.2, ROK 2026 SE ZAMĚREM NOVÝ SEDLEC

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne

Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID

Vytištěno: 04/2021

VÁŠ DOPIS ZN.

Č. j. IPR /21

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

DATUM

European Transportation Consultancy, s.r.o.  
Anny Letenské 34/7  
Praha 2 - Vinohrady  
120 00

## Věc **DIP pro Dopravní studii k Urbanistické studii Nový Sedlec, Praha Suchdol – Sedlec, Suchdol**

V příloze předáváme Vámi požadované dopravně inženýrské podklady - návrhový modelový kartogram intenzit zatížení automobilovou dopravou na komunikacích v Praze Suchdol – Sedlec, Suchdol 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 DIPu bylo zpracování dopravně inženýrských podkladů (DIP) pro oblast Praha Suchdol – Sedlec, Suchdol. Jednalo se o provedení modelových výpočtů intenzit automobilové dopravy pro návrhové období ÚP hl. m. Prahy s náplní podle Urbanistické studie Nový Sedlec (USNS).

Objemy předpokládané zdrojové a cílové dopravy (počet vyvolaných jízd) pro USNS byly předány objednatelem.

Nový Sedlec (NS) - 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 4 101; předpokládaný počet jízd vozidel nad 3,5 t byl uvažován ve výši 46 vozidel (příjezd a odjezd). Generovaná doprava z NS je pak ve výši 4 147 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 46 vozidel nad 3,5 t).

Nový Sedlec - Sever (NSS) - 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 1 535; předpokládaný počet jízd vozidel nad 3,5 t byl uvažován ve výši 20 vozidel (příjezd a odjezd). V oblasti je uvažováno s P+R u kterého je generovaná doprava ve výši 70 OA v jednom směru za 24 hodin průměrného pracovního dne. Generovaná doprava z NSS je pak ve výši 1555 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 20 vozidel nad 3,5 t).

Terminál Výhledy (TV) - 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 2 520; předpokládaný počet jízd vozidel nad 3,5 t byl uvažován ve výši 29 vozidel (příjezd a odjezd). Generovaná doprava z TV je pak ve výši 2 549 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 29 vozidel nad 3,5 t). V oblasti je uvažováno s P+R u kterého je generovaná doprava ve výši 500 OA v jednom směru za 24 hodin průměrného pracovního dne.

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 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 Suchdol – Sedlec, Suchdol pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy.

V příloze č. 2 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha Suchdol – Sedlec, Suchdol pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy s USNS.

V příloze č. 3 dostáváte rozdílový kartogram USNS minus UP hl. m. Prahy (příloha 2 minus příloha 1).

V příloze č. 4 dostáváte grafikon křižovatky KP1 Podbabská x Ve Struhách (podle přílohy č. 2).

V příloze č. 5 dostáváte grafikon křižovatky KP2 Podbabská x Papírenská (podle přílohy č. 2).

V příloze č. 6 dostáváte grafikon křižovatky KP3 Podbabská x V Podbabě (podle přílohy č. 2).

V příloze č. 7 dostáváte grafikon křižovatky KP4 Roztocká x Kamýcká (podle přílohy č. 2).

V příloze č. 8 dostáváte grafikon křižovatky KP5 Kamýcká x Nový Sedlec (podle přílohy č. 2).

V příloze č. 9 dostáváte grafikon křižovatky KP6 Kamýcká x V Sedlci (podle přílohy č. 2).

V příloze č. 10 dostáváte grafikon křižovatky KP7 Kamýcká x Ke Střelnici (podle přílohy č. 2).

V příloze č. 11 dostáváte grafikon křižovatky KP8 Kamýcká x Nový Sedlec (podle přílohy č. 2).

V příloze č. 12 dostáváte grafikon křižovatky KP9 Kamýcká x K Vinici (podle přílohy č. 2).

V příloze č. 13 dostáváte grafikon křižovatky KP10 Kamýcká x přivaděč Rybářka (podle přílohy č. 2).

V příloze č. 14 dostáváte grafikon křižovatky KP11 Kamýcká x MÚK Výhledy (podle přílohy č. 2).

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

Hodnoty zatížení v příloze č. 3 představuje jednosměrné, celodenní zatížení všech vozidel v období 0 - 24 h, v průměrný pracovní den. Hodnoty nejsou zaokrouhlené.

Hodnoty zatížení v přílohách č. 4 až 14 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 stovky a u vozidel nad 3,5 t na desítky.

#### *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 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 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

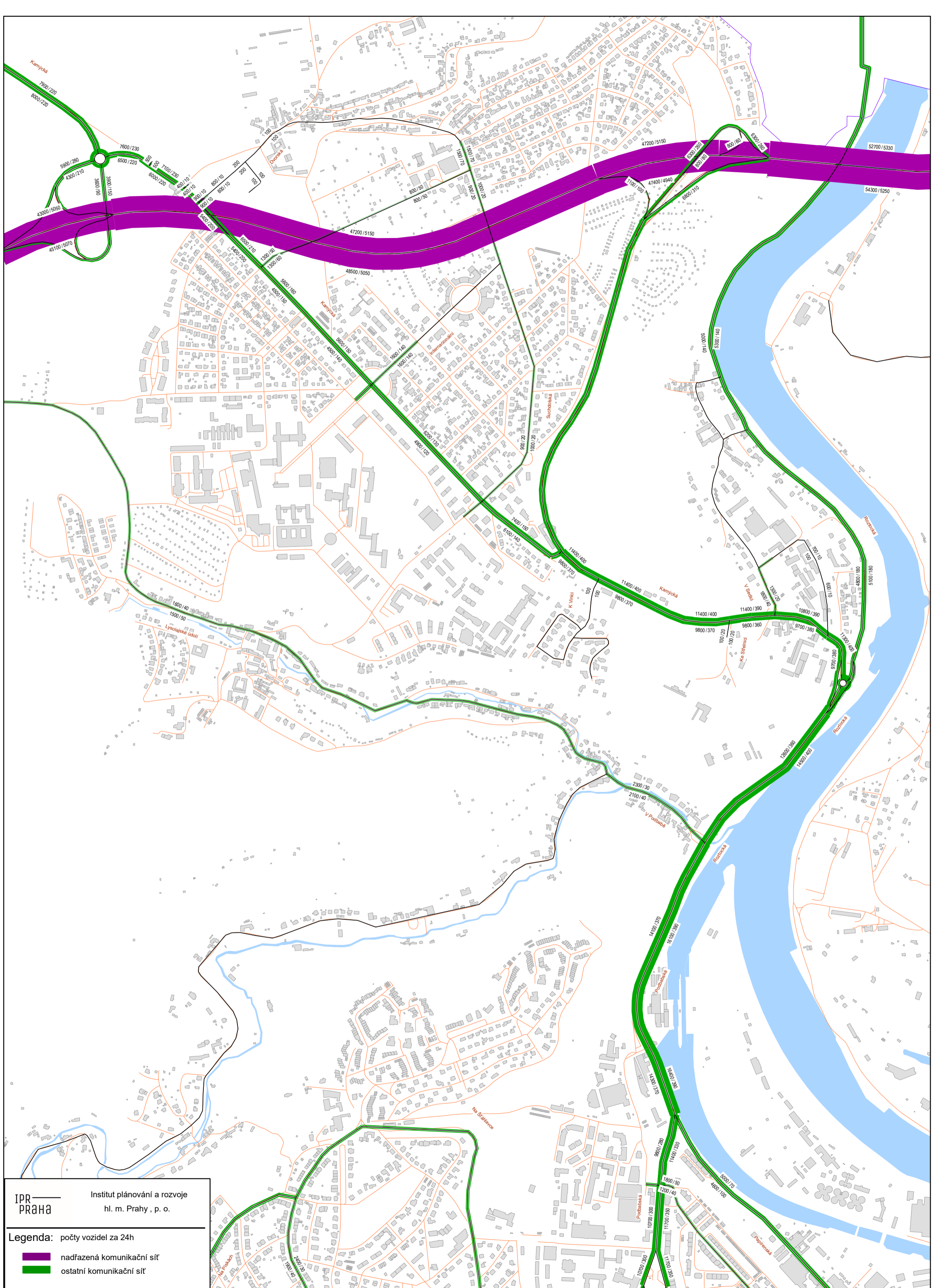
**Ing. Marek Zděradička**  
Ředitel Sekce infrastruktury

## PŘÍLOHY:

- 1) Kartogram návrhového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P Suchdol
- 2) Kartogram návrhového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P Suchdol, USNS
- 3) Rozdílový kartogram návrhového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P Suchdol, USNS minus UP
- 4) Kartogram křižovatky KP1
- 5) Kartogram křižovatky KP2
- 6) Kartogram křižovatky KP3
- 7) Kartogram křižovatky KP4
- 8) Kartogram křižovatky KP5
- 9) Kartogram křižovatky KP6
- 10) Kartogram křižovatky KP7
- 11) Kartogram křižovatky KP8
- 12) Kartogram křižovatky KP9
- 13) Kartogram křižovatky KP10
- 14) Kartogram křižovatky KP11

## ROZĚLOVNÍK:

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

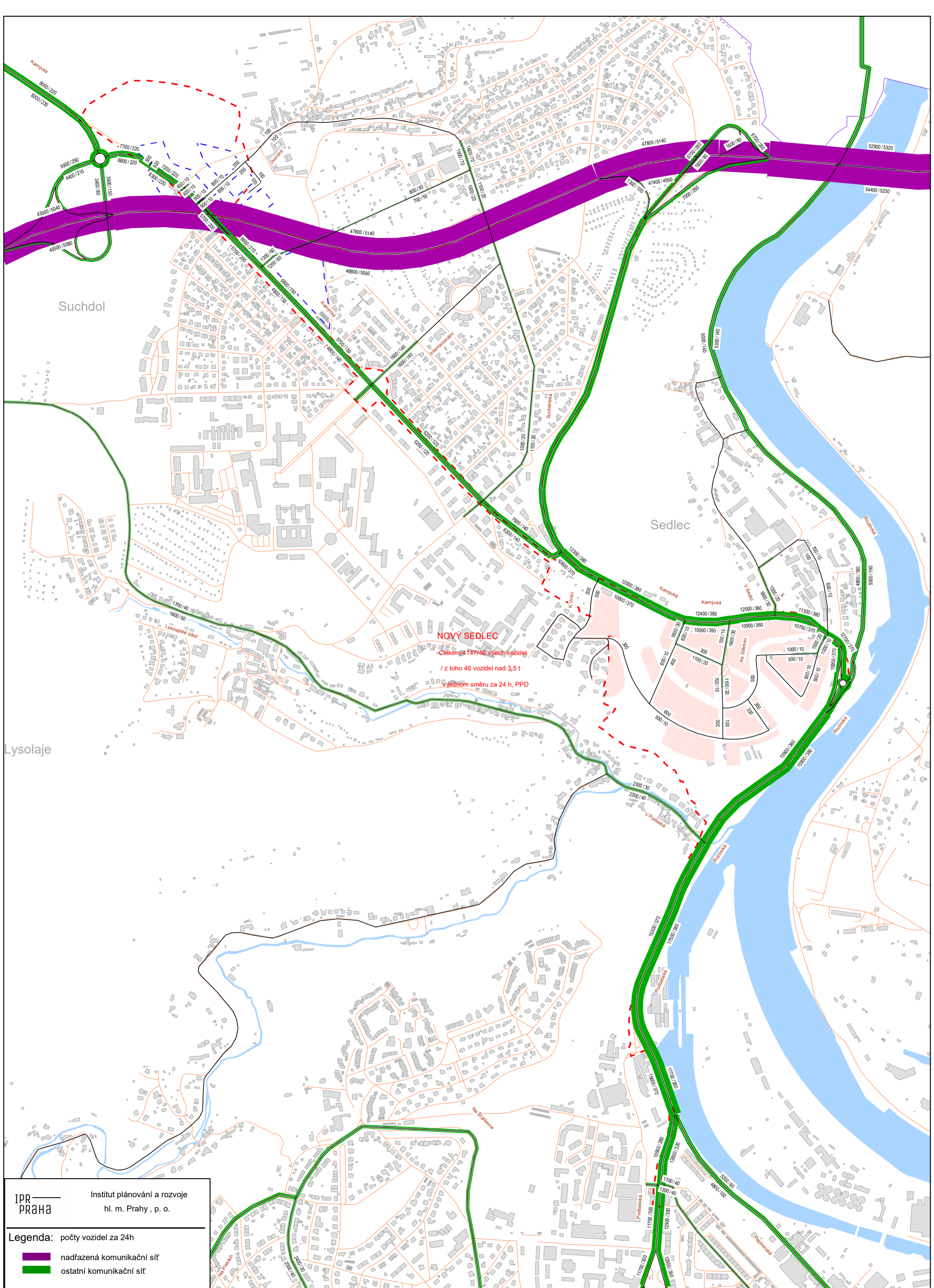


IPR Praha Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, p. o.

Legenda: počty vozidel za 24h

- nadřazená komunikační síť
- ostatní komunikační síť





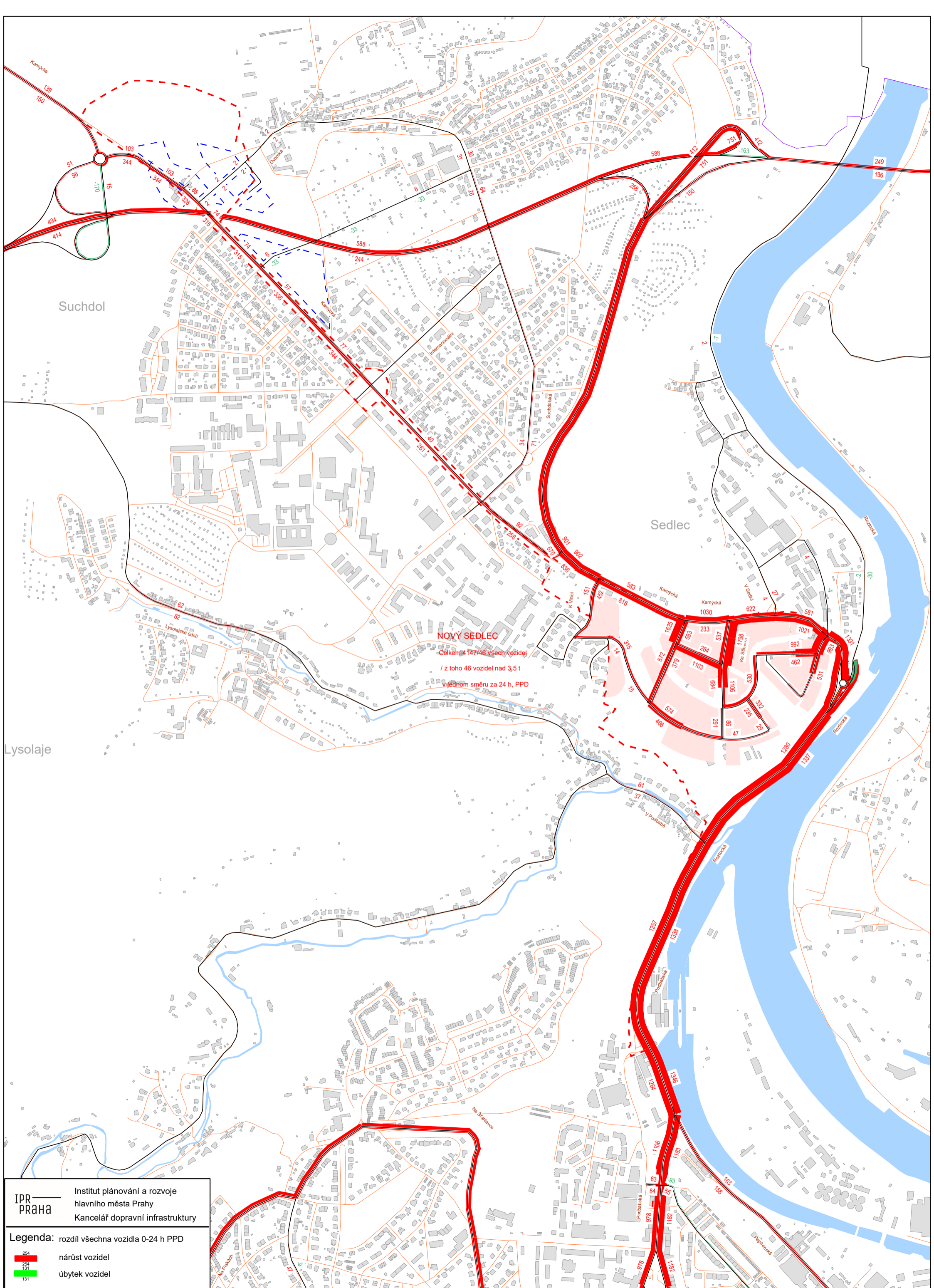
**NOVÝ SEDLEC**  
 - Celkem 4147/46 všech vozidel  
 / z toho 46 vozidel nad 3,5 t  
 v jednom směru za 24 h, PPD

**IPR PRAHA** Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, p. o.

**Legenda:** počty vozidel za 24h

- nadřazená komunikační síť
- ostatní komunikační síť



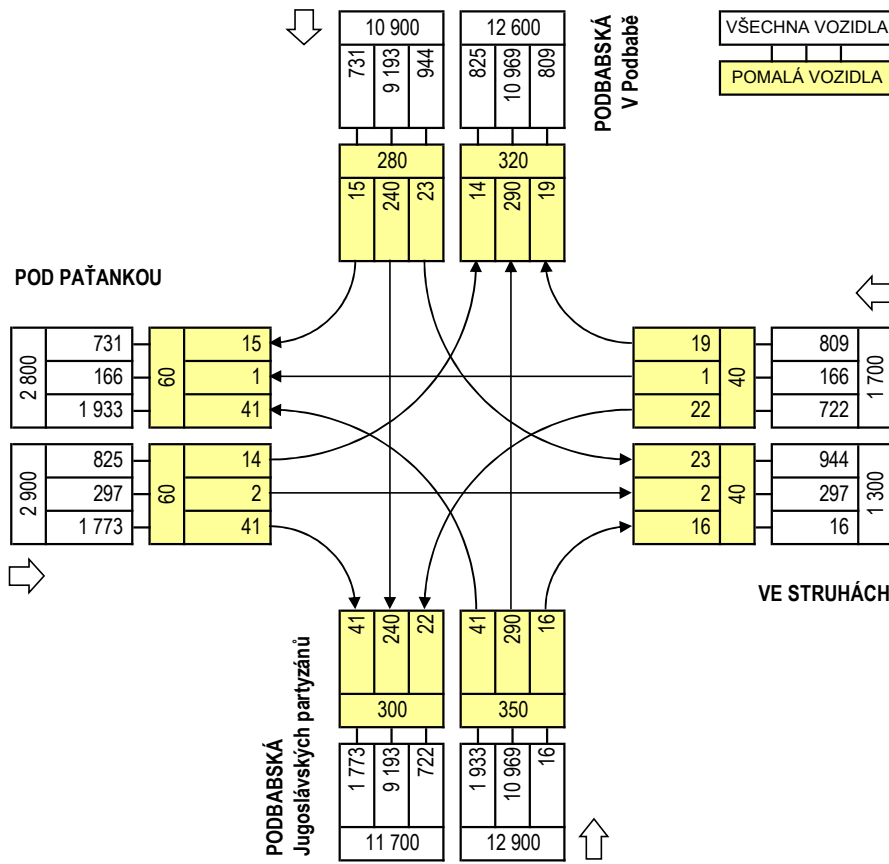


**IPR Praha** Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy  
 Kancelář dopravní infrastruktury

**Legenda:** rozdíl všechna vozidla 0-24 h PPD

	nárůst vozidel
	úbytek vozidel

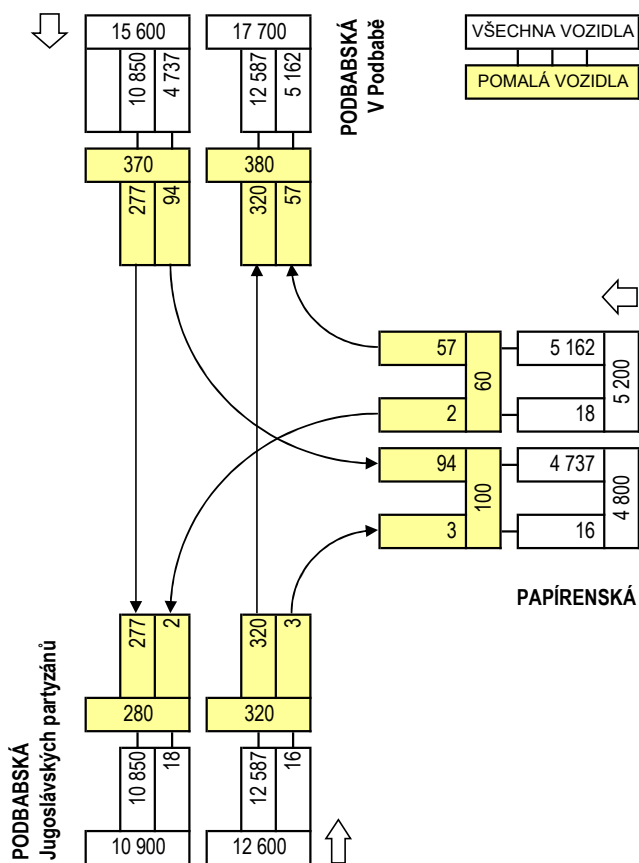
GRAFIKON KŘÍŽOVATKY - KP 1  
**PODBABSKÁ x VE STRUHÁCH**



**Dopravní studie k US NOVÝ SEDLEC**

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne  
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD  
 Zpracováno: IPR Praha č. j.: /21

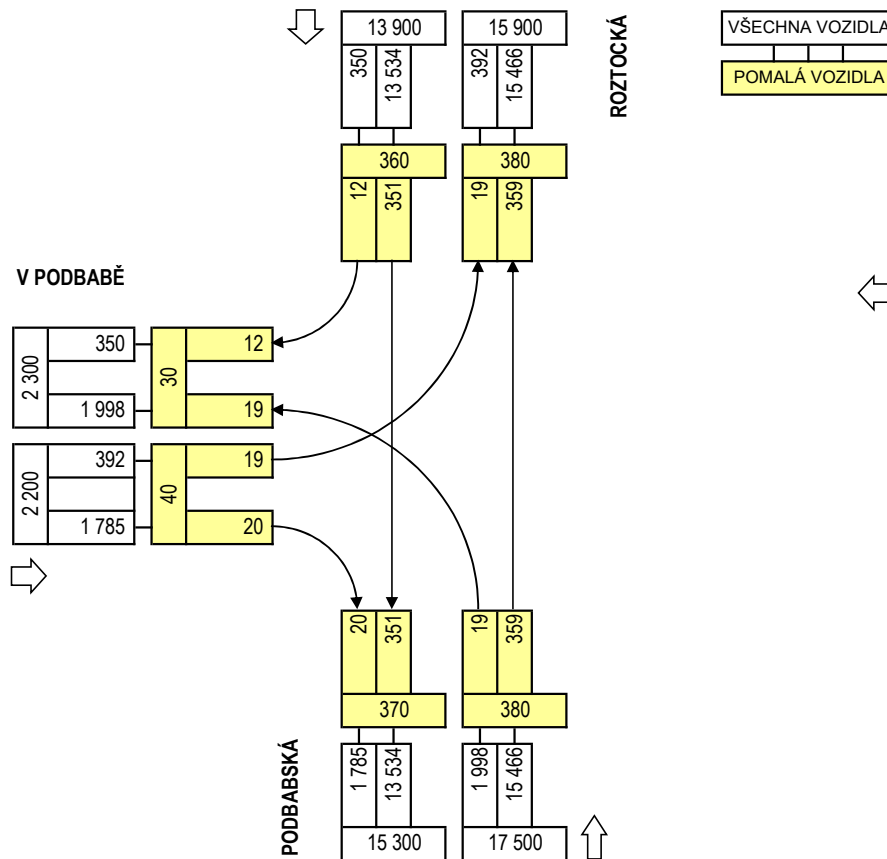
GRAFIKON KŘIŽOVATKY - KP2  
**PODBABSKÁ x PAPIRENSKÁ**



**Dopravní studie k US NOVÝ SEDLEC**

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne  
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD  
 Zpracováno: IPR Praha č. j.: /21

GRAFIKON KŘIŽOVATKY - KP3  
**PODBABSKÁ x V PODBABĚ**

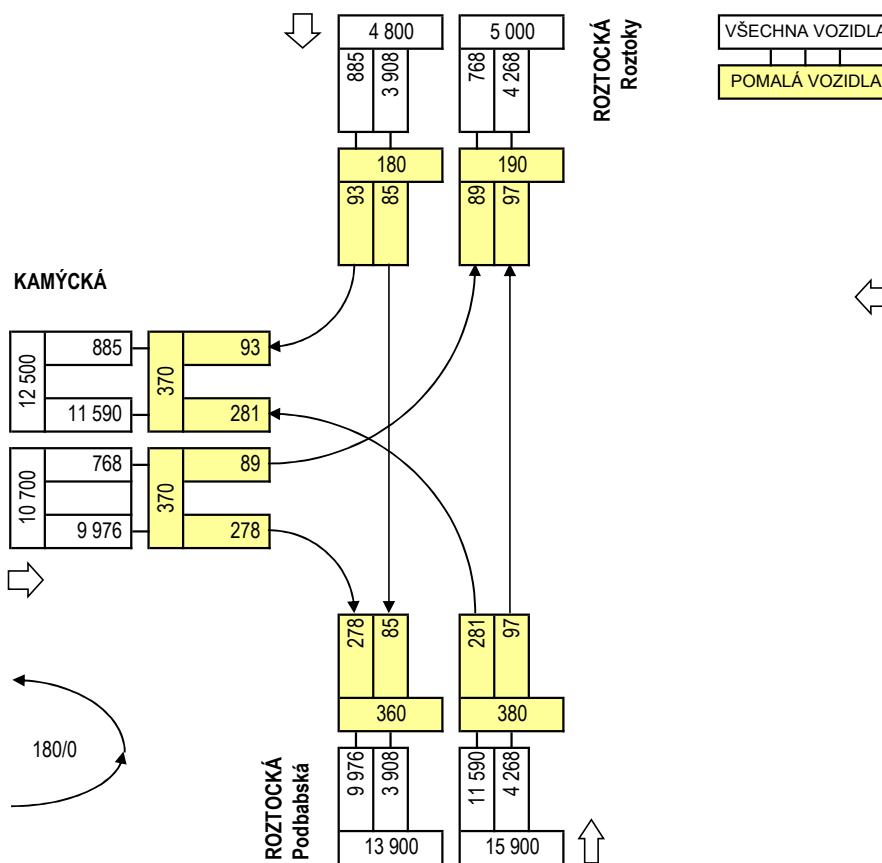


## Dopravní studie k US NOVÝ SEDLEC

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne  
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD  
 Zpracováno: IPR Praha č. j.: /21



GRAFIKON KŘIŽOVATKY - KP4  
**ROZTOCKÁ x KAMÝČKÁ**

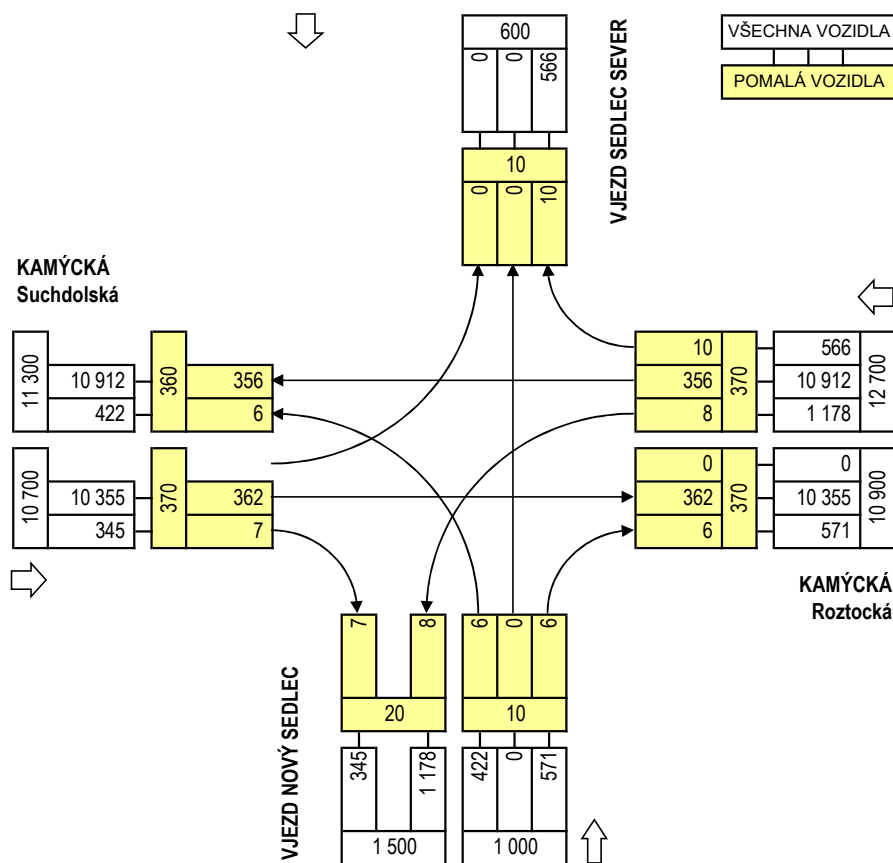


**Dopravní studie k US NOVÝ SEDLEC**

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne  
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD  
 Zpracováno: IPR Praha č. j.: /21

GRAFIKON KŘIŽOVATKY - KP5

## KAMÝČKÁ x VJEZD NOVÝ SEDLEC SEVER



## Dopravní studie k US NOVÝ SEDLEC

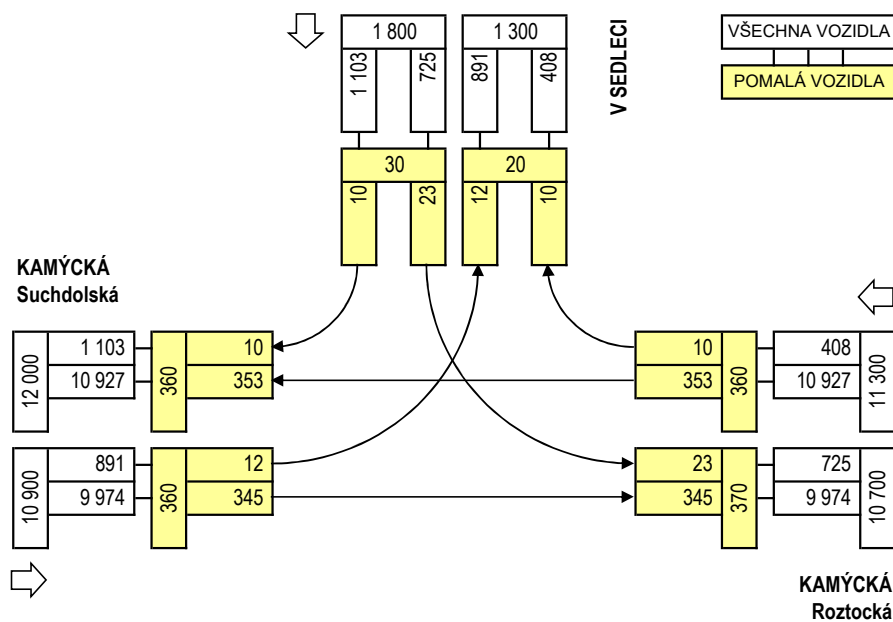
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne

Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD

Zpracováno: IPR Praha č. j.: /21

IPR  
PRAHA #

GRAFIKON KŘIŽOVATKY - KP6  
**KAMÝCKÁ x V SEDLECI**



## Dopravní studie k US NOVÝ SEDLEC

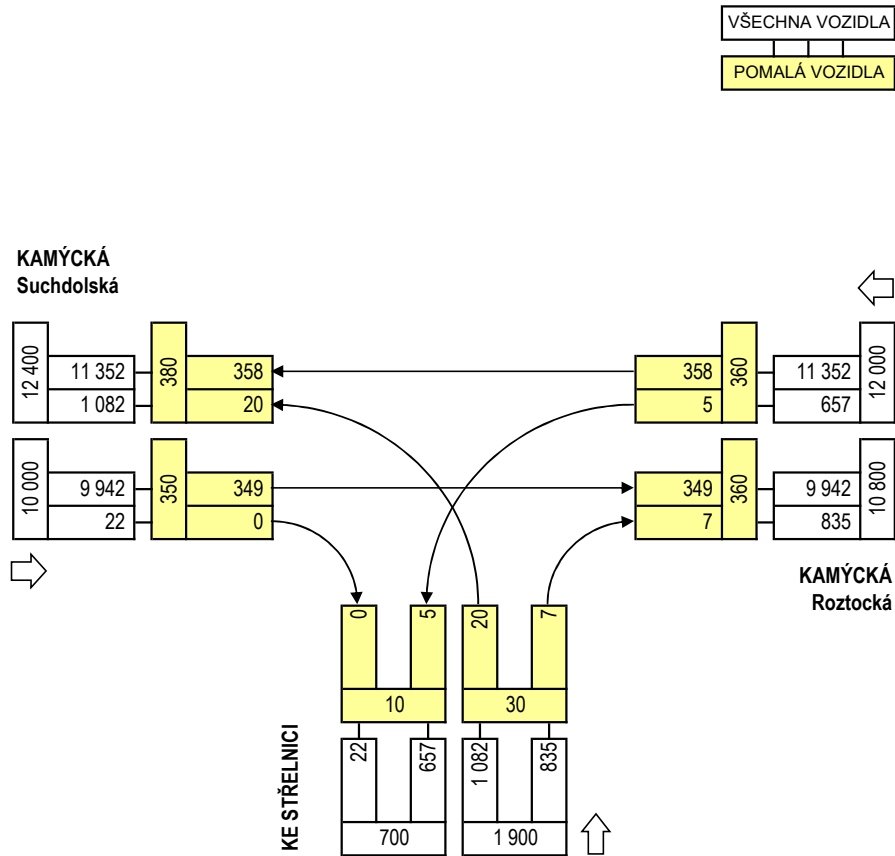
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne

Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD

Zpracováno: IPR Praha č. j.: /21

IPR  
 PRAHA #

GRAFIKON KŘIŽOVATKY - KP7  
**KAMÝČKÁ x KE STŘELNICI**

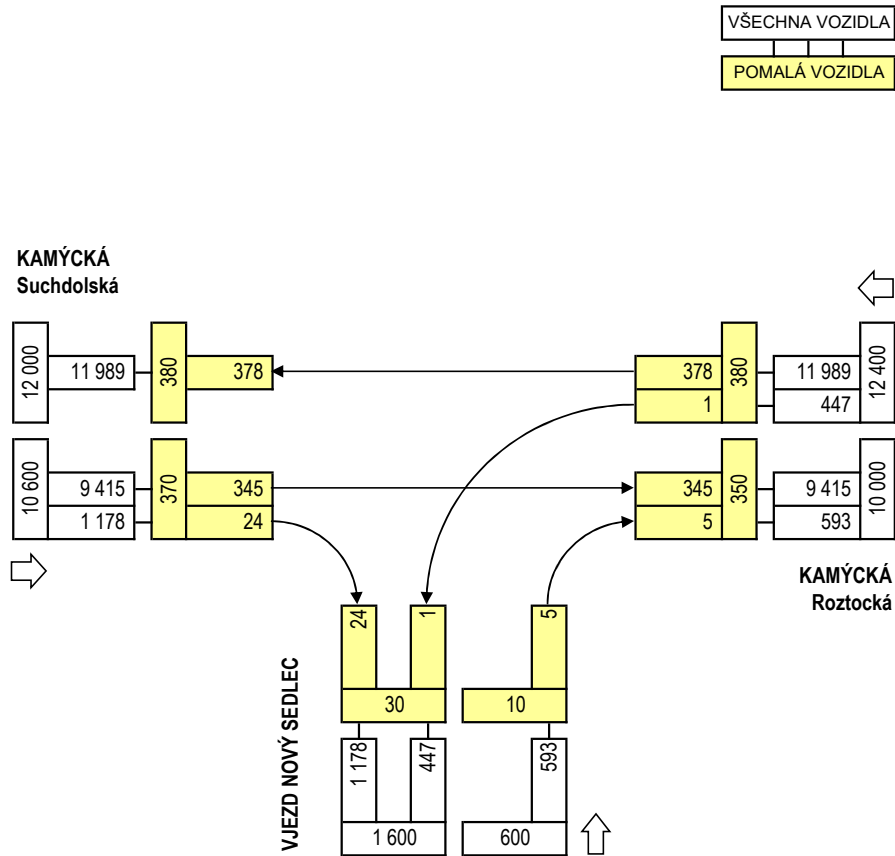


## Dopravní studie k US NOVÝ SEDLEC

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne  
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD  
 Zpracováno: IPR Praha č. j.: /21

IPR ———  
 PRAHA #

GRAFIKON KŘIŽOVATKY - KP8  
**KAMÝČKÁ x VJEZD NOVÝ SEDLEC**



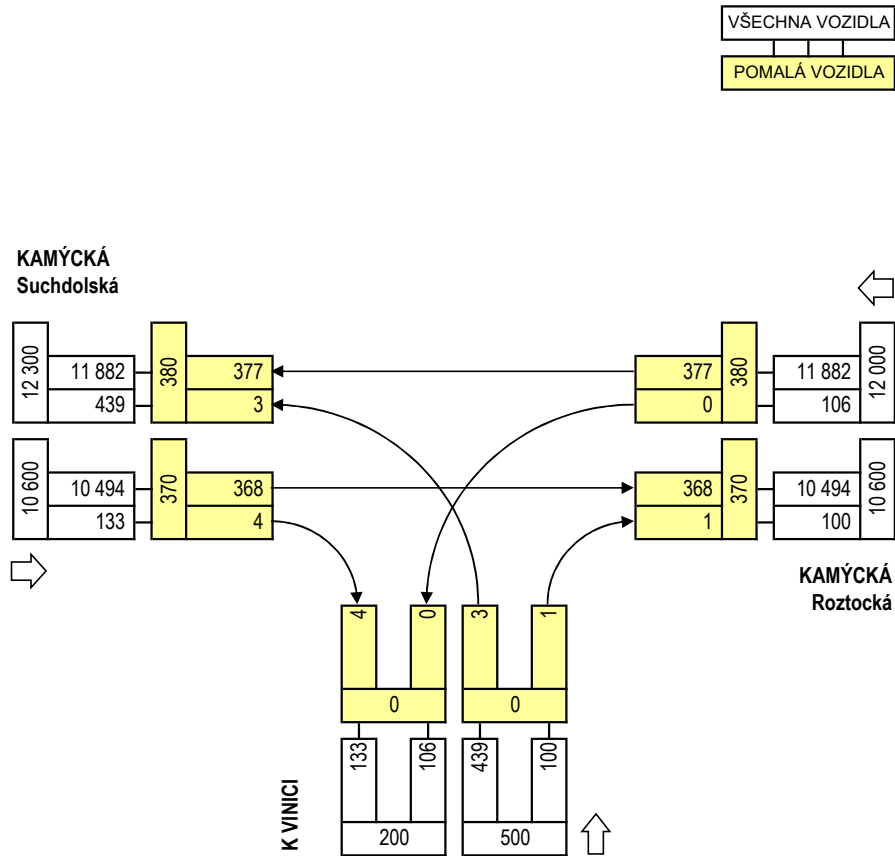
### Dopravní studie k US NOVÝ SEDLEC

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne  
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD  
 Zpracováno: IPR Praha č. j.: /21

IPR ———  
 PRAHA #

GRAFIKON KŘIŽOVATKY - KP9

**KAMÝČKÁ x K VINICI**

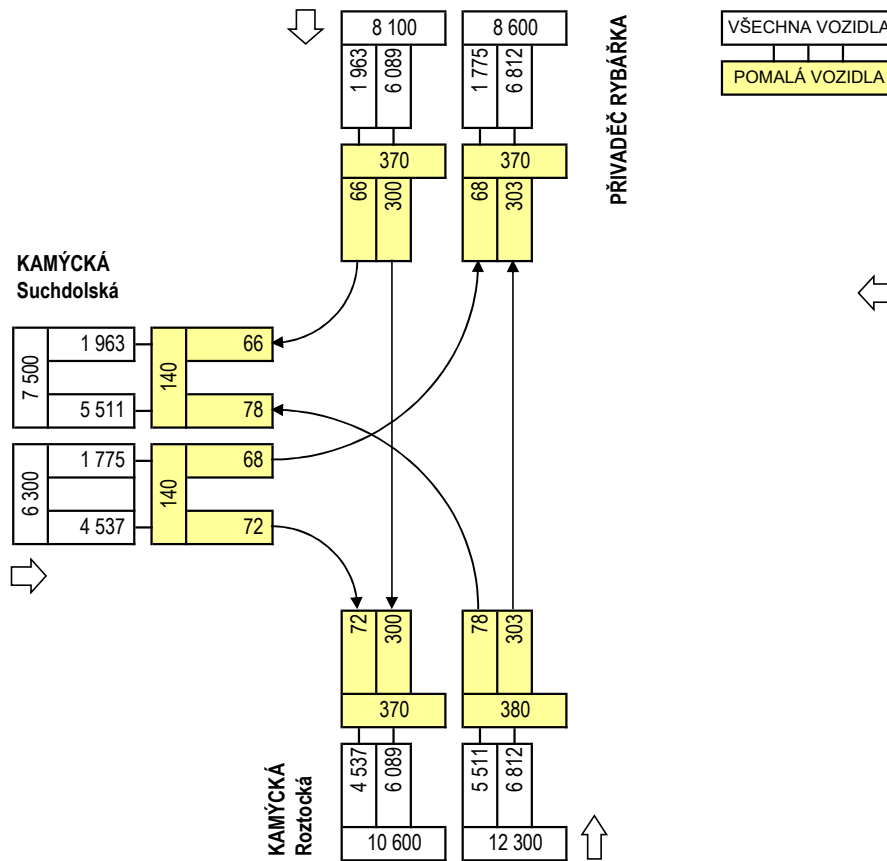


**Dopravní studie k US NOVÝ SEDLEC**

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne  
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD  
 Zpracováno: IPR Praha č. j.: /21

IPR ———  
 PRAHA #

GRAFIKON KŘIŽOVATKY - KP10  
**KAMÝČKÁ x PŘIVADĚČ RYBÁŘKA**



## Dopravní studie k US NOVÝ SEDLEC

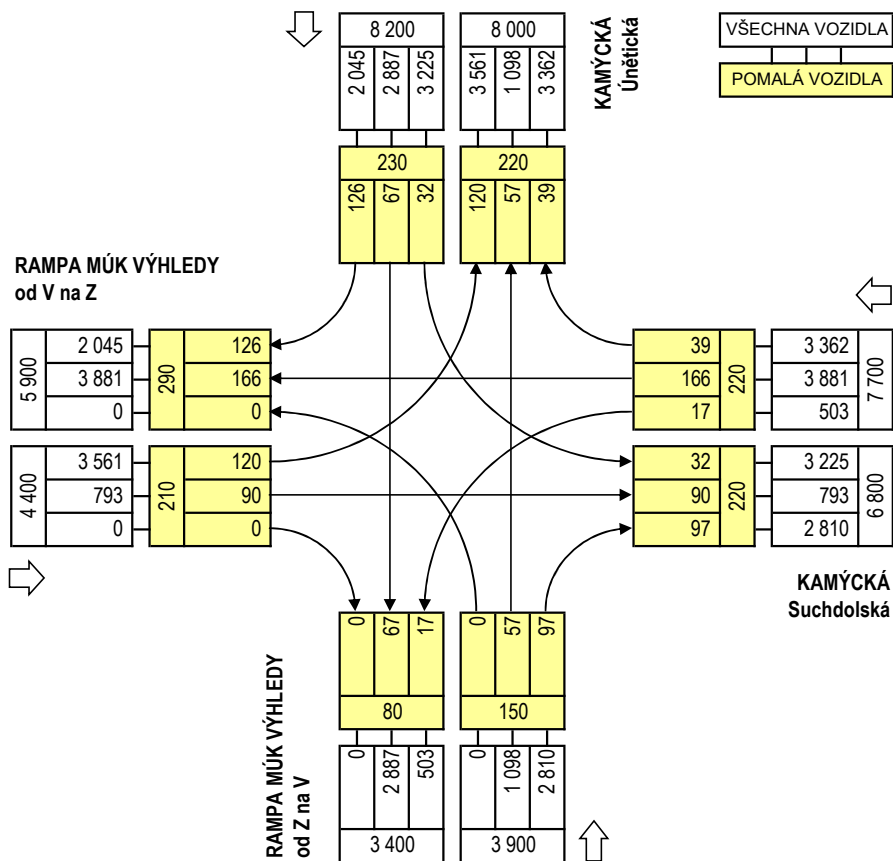
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne

Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD

Zpracováno: IPR Praha č. j.: /21

IPR  
 PRAHA #

GRAFIKON KŘIŽOVATKY - KP11  
**KAMÝČKÁ x MÚK VÝHLEDY**



**Dopravní studie k US NOVÝ SEDLEC**

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne  
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD  
 Zpracováno: IPR Praha č. j.: /21