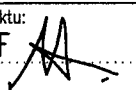


Objednatel:

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR NA PANKRÁCI 56, 145 05 PRAHA 4	
SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY STAVBA 518 RUZYŇ-SUCHDOL	

Ateliér Silnice a dálnice – K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4 – Tel. 241440770, Fax 241440774, e–mail: mailbox@pragoprojekt.cz			
Navrhl/vypracoval: ÚDI PRAHA podpis:	Zodpovědný projektant: podpis:	Generální ředitel:	ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Technická kontrola: podpis:	Hlavní inženýr projektu: Ing. Jiří HERÁF  podpis:	Ředitel ateliéru SD:	

Souřadnicový systém S–JTSK, Výškový systém Bpv

Kraj: PRAHA, STŘEDOČESKÝ	Čís. zakázky: 03 361 9 000
Katastr.úz.: D.LIBOČ,RUZYŇ,P.KOPANINA,NEBUŠICE,HOROMĚŘICE,LYSOLAJE,SUCHDOL	Čís. akce: 98 109
Objednatel: ŘSD ČR, NA PANKRÁCI 56, 145 00 PRAHA 4	Datum: IX.–X. 2003
SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY STAVBA 518 RUZYŇ-SUCHDOL	Měřítko: 84 A4
	Stupeň: DUR Souprava: 16
Příloha: KARTOGRAM ZATÍŽENÍ	Čís. přílohy: B.14

3 ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ

V souladu se smlouvou o dílo uzavřenou mezi Ředitelstvím silnic a dálnic ČR a Ústavem dopravního inženýrství hl.m.Prahy, byly požadované výpočty intenzit automobilové dopravy provedeny rozvrhováním dopravních vztahů prognózovaných pro období 2010 a 2015.

Dopravními vztahy prognózovanými pro období 2010 byly provedeny výpočty intenzit automobilové dopravy pro tyto varianty (stavy) rozsahu komunikační sítě města:

- **varianta 1** předpokládá rozsah sítě základních komunikací odpovídající rozsahu uvažovaném v územním plánu hl.města Prahy (ÚPn) k r. 2010, doplněném o stavbu 512 Pražského okruhu (úsek Jesenice – D1), ale bez severní a východní části Městského okruhu (MO) (úsek Malovanka - Pelc-Tyrolka – Rybníčky)
- **varianta 2** předpokládá rozsah sítě základních komunikací rozšířený oproti variantě 1 o severní část MO (úsek Malovanka – Pelc-Tyrolka)
- **varianta 3** předpokládá rozsah sítě základních komunikací jako ve variantě 2, ale bez staveb 518 a 519 Pražského okruhu.

Dopravními vztahy prognózovanými pro období 2015 byly provedeny výpočty intenzit automobilové dopravy na vybrané komunikační síti odpovídající svým rozsahem dle současných představ **cílovému stavu**.

Pro období 2040 je třeba dle požadavku českých norem v současné době navrhovat řešení komunikací a jejich objektů (mají vyhovět intenzitám automobilové dopravy předpokládaným na navrhované komunikaci 30 let po jejím uvedení do provozu). Protože v současné době nelze žádný z faktorů ovlivňujících intenzitu automobilové dopravy na dobu téměř 40 let dopředu s přijatelnou mírou pravděpodobnosti stanovit, byly v rámci tohoto úkolu určeny alespoň meze, ve kterých lze v období 2040 očekávat intenzity automobilové dopravy na připravovaném úseku Pražského okruhu a komunikacích tuto část okruhu křížujících.

3.1 Komunikační síť

Jak je patrné z úvodní části kap. 3 byly výpočty intenzit automobilové dopravy prováděny na vybraných komunikačních sítích s různým rozsahem komunikací základní sítě.

3.1.1 Varianta (stav) 1

V této variantě se předpokládají v provozu tyto komunikace základní sítě na území města:

- Městský okruh v úseku Rybníčky – Barrandovský most – Strahovský tunel

- Pražský okruh v úseku Horní Počernice – Dubeč a v úseku D1 – Lahovice – Ruzyně – Suchdol – Březiněves
- z radiálních komunikací radiální radiála v celé délce (až po Městský okruh), vysočanská radiála v úseku mezi Pražským okruhem a Kbelskou ulicí a ostatní radiály v tom rozsahu, v jakém jsou v provozu již v současné době (chodovská, chuchelská, prosecká a štěrboholská). Silnice č.12 byla uvažována v nové trase navazující na štěrboholskou radiálu.

Na území pásma regionu byla uvažována silnice R 6 v celém rozsahu až po Pražský okruh a dálnice D 3 v úseku Jesenice – (Pražský okruh) – Netvořice v plném profilu a v úseku Netvořice – Václavice v polovičním profilu. Dále byla uvažována v provozu přeložka silnice č. 16 v úseku Velvary – Nová Ves včetně obchvatu Velvar.

Z ostatních komunikací, které mohou intenzity automobilové dopravy na Pražském okruhu ovlivnit byly uvažovány v provozu nové mosty přes Vltavu v prostoru Výtoně a v prostoru Dvoreckého náměstí, tzv. Vestecká spojka a tzv. Čimická spojka včetně nové komunikace navazující na tuto spojku a propojující ulice Spořickou a K Ládví. Na rozdíl od ÚPn nebyla uvažována v provozu tzv. Libeňská spojka.

Rozsah vybrané komunikační sítě, na které byly výpočty pro tuto variantu provedeny činil celkem 3526 km, z toho na území města 1099 km a na území pásma regionu 2427 km.

3.1.2 Varianta (stav) 2

V této variantě byla vybraná komunikační síť oproti variantě 1 rozšířena o Městský okruh v úseku Malovanka – Pelc-Tyrolka.

Celkový rozsah komunikací, na které byly výpočty intenzit automobilové dopravy provedeny činil 3535 km, z toho na území města 1108 km a na území pásma regionu 2427 km.

3.1.3 Varianta (stav) 3

Vybraná komunikační síť pro tuto variantu vycházela z varianty 2, ale na rozdíl od uvedené varianty nebyl uvažován v provozu Pražský okruh v úseku Ruzyně – Suchdol – Březiněves (stavby 518 a 519) a logicky ani tzv. Čimická spojka. Rozsah komunikační sítě, na které byly provedeny výpočty intenzit automobilové dopravy v této variantě činil 3512 km, z toho na území města 1089 km a na území pásma regionu 2423 km.

3.1.4 Cílový stav

V této variantě rozsahu vybrané komunikační sítě se předpokládá, že budou komunikace základní sítě na území města dobudovány v plném rozsahu. To

znamená, že oba okruhy (Pražský i Městský) budou v provozu v celé své délce stejně tak jako všechny radiály. Oproti ÚPn tedy budou navíc vybudovány úseky Pražského okruhu Březiněves – Horní Počernice a Dubeč – D1, vysočanská radiála v úseku Kbelská ul. – Městský okruh a břevnovská radiála v celé délce (mezi oběma okruhy). Na území pásma regionu se předpokládá dálnice D3 v plném rozsahu a nová silnice č. 61 v úseku mezi dálnicí D8 (Úžice) a silnicí R7 (Středokluky) s novým mostem přes Vltavu na jižním okraji Kralup nad Vltavou. Celkový rozsah komunikační sítě, pro kterou byly stanoveny meze očekávaného vývoje intenzit automobilové dopravy v této variantě, činil 3623 km, z toho na území města 1156 km a na území pásma regionu 2467 km.

3.2 Dopravní vztahy

Matice dopravních vztahů, které byly s pomocí programového vybavení PTV VISEM/VISUM rozvrhovány na výše uvedené komunikační síti, byly vygenerovány podle údajů vycházejících z modelu pro hl. město Prahu a jeho okolí.

Model byl vypracován na základě výsledků vyhodnocení řady speciálních dopravních a dopravněsociologických průzkumů provedených v letech 1995 – 2001, na základě vstupních demografických údajů (rozmístění obyvatel, pracovních příležitostí a dalších aktivit jako obchody, úřady, kulturní a sportovní zařízení atd.) a na základě dopravní obsluhy jednotlivých území (komunikační síť, obsluha prostředky hromadné dopravy osob atd.).

Do takto získaných dopravních vztahů byly zahrnuty i objemy jízd návštěvníků hlavního města a pásma regionu a objemy jízd vůči pražskému regionu tranzitních.

Dále byly do dopravních vztahů zahrnuty jízdy vyvolané významnými dopravními aktivitami (letišť Ruzyně, rozsáhlé obchodněadministrativní areály apod.).

Pro výpočty intenzit automobilové dopravy v období 2010 byly na komunikační síti rozvrhovány dopravní vztahy 2175,3 tisíce jízd všech vozidel.

Výpočty intenzit automobilové dopravy na výhledové komunikační síti byly provedeny rozvrhováním dopravních vztahů prognózovaných dle současných znalostí pro období 2015 ve výši 2306,3 tisíce jízd všech vozidel.

Jak již bylo řečeno v kap.3 nelze v současné době matice dopravních vztahů pro období 2040 odpovědně prognózovat. Budoucí vývoj velikosti dopravních vztahů je závislý na vývoji celé řady faktorů z nichž převážnou část nelze na období třiceti až čtyřiceti let seriózně předpovědět. Jedná se zejména o vlivy různých zájmových skupin na myšlení lidí a tím na množství cest, které denně vykonají a na volbu dopravních prostředků, které k jejich uskutečnění použijí (výrobci dopravních prostředků, stavitelé dopravních cest, společnosti těžící ropu, ochránci přírody a životního prostředí, filosofové, politici atd.). Stejně obtížně lze na tak dlouhou dobu odhadovat vývoj životního stylu obyvatel České republiky i okolních států a vývoj jejich ekonomického potenciálu.

GRAFIKON KŘIŽOVATKY PRAŽSKÝ OKRUH - PŘIVADĚČ NA RYBÁŘCE STAV 1 (rok 2010)

OBR.12

OBDOBÍ: 0-24h průměrného pracovního dne

GRAF PLNÝ: všechna vozidla

