Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a. s.
Řásnovka 770/8
110 00 Praha 1 – Staré Město

SOKP 518, 519 RUZYNĚ – SUCHDOL – BŘEZINĚVES
DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ PODKLADY

Úkol č. 18 – 5230 – H22 / 518, 519

Ředitel úseku dopravního inženýrství:
Ing. Václav Bláha

Vedoucí oddělení DI koordinace a analýz
Ing. Richard Burgr

Vedoucí oddělení dopravního modelování:
Ing. Jiří Zeman

Odpovědný projektant:
Ing. Jan Kreml

Zpracovatelé:
Ing. Rudolf Kisvetr

Zpracovatelé:
Bc. Jiří Dytrych
Ing. Jan Kreml
Ing. Jiří Zeman

Praha, prosinec 2018

OBSAH

1 ÚVOD 3
2 VÝCHOZÍ PODKLADY 3
3 INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY 4
3.1 Intenzita průměrného pracovního dne 4
3.2 Způsob výpočtu intenzit AD 4
3.3 Komunikační síť 6
3.3.1 Stávající stav, jaro 2018 (A) 6
3.3.2 Výhledové stavy, rok 2030 (B) 6
3.4 Dopravní vztahy 9
3.4.1 Stávající stav, jaro 2018 (A) 9
3.4.2 Výhledové stavy, rok 2030 (B) 9
4 VÝSLEDNÉ DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ ÚDAJE 11
4.1 Kartogramy intenzit 11
4.1.1 Detaily mimoúrovňových křižovatek 11
4.2 Rozdílové kartogramy 11
4.3 Vybrané další dopravněinženýrské údaje 11
4.3.1 Hromadná doprava 11
4.3.2 Podíly nočního období 12
4.3.3 Podíl lehkých užitkových vozidel 13
4.3.4 Průměrné jízdní rychlosti 13
5 ZÁVĚR 14
6 SEZNAM PŘÍLOH 15
7 SEZNAM ZKRATEK 16

1 ÚVOD

Úkol byl zpracován na základě Smlouvy o poskytování služeb (č. j. 02PT-005530, resp. č. TSK 6/18/5230/003) mezi Ředitelstvím silnic a dálnic (objednatel) a Technickou správou komunikací, hl. m. Prahy (poskytovatel) a následných dodatků č. 1 a 2.

Hlavním cílem úkolu bylo zpracování dopravněinženýrských podkladů (DIP) pro přípravu staveb „SOKP 518 - 519“. Předmětem těchto DIP bylo zejména vyčíslení 3 základních stavů:

- A - stávající stav,
- B.1 - nulová varianta = stav bez záměru,
- B.2 - základní scénář = stav se záměrem.

*Pozn. Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) se označuje také jako **Pražský okruh (PO),** což je oficiální pojmenování tohoto okruhu, schválené hl. m. Prahou, používané mj. v územněplánovací dokumentaci a dalších dokumentech. V souvislosti s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, je s účinností od 1. 1. 2016 zařazen i jako dálnice D0. Bez ohledu na výše uvedená pojmenování a zařazení se jedná o stále stejnou pozemní komunikaci.*

2 VÝCHOZÍ PODKLADY

- Intenzity automobilové dopravy na sledované komunikační síti hl. města Prahy v roce 2017 a jejich vývoj v období 1990-2017 (TSK-ÚDI, 2018)
- Průzkumy automobilové dopravy na 29 křižovatkách a 2 profilech (CzechConsult, 2018)
- SOKP 518 Ruzyně - Suchdol, TS pro oznámení EIA (Pragoprojekt, 2018)
- SOKP 519 Suchdol - Březiněves, Technická studie (AFCityPlan, 2018)
- Plán udržitelné mobility Prahy a okolí - Návrh (koncept) (Hl. m. Praha, 2018)
- Údaje o využití území do r. 2030 (IPR Praha, 2016)
- Celostátní sčítání dopravy (ŘSD 2016)
- Soubor programů PTV - Vision (PTV Karlsruhe)

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-ÚDI periodicky koná na celé sledované síti (IDIS). Dalším zdrojem informací o intenzitách dopravy je i síť automatických sčítačů dopravy na komunikacích hlavního města Prahy.

V rámci tohoto úkolu byly intenzity pro současný stav (jaro 2018) i pro výhledové stavy (2030) počítány pomocí dopravního makro/mezo-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 posuzovat kapacitu komunikací i dopady na životní prostředí s těmito (mírně vyššími) intenzitami PPD.

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.

3.2 Způsob výpočtu intenzit AD

TSK-ÚDI disponuje dopravním modelem pro hl. m. Prahu a jeho okolí, který je zpracován a aktualizován v softwarovém prostředí pro dopravní plánování PTV – VISION, makro/mezo-model v programu VISUM. Modelem zpracované území je rozděleno do cca 1600 zón, mezi kterými existují dopravní vztahy. V rámci konkrétních úloh je posuzované území dále zpřesněno.

Obr.1 - rozsah dopravního modelu TSK-ÚDI (stávající stav)

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 rozvrhovány na komunikační síť v osmi postupových krocích a následně bylo provedeno iterační vyrovnání.

Modelový výpočet intenzit automobilové dopravy pro stávající stav (rok 2017/2018) byl kalibrován na základě údajů, které vycházely zejména z dostupné databáze sčítání TSK-ÚDI z roku 2017 a z dalších průzkumů, které byly realizovány speciálně pro tento úkol (2018). V širším okolí severní části Pražského okruhu bylo provedeno dopravní sčítání se zaměřením na méně významné komunikace, které nejsou zahrnuty ani v databázi sčítání TSK-ÚDI (sledovaná síť), ani nejsou sčítány při Celostátním sčítání dopravy.

Dopravní sčítání probíhala v období 28. 3. - 31. 5. 2018. Rozsah průzkumu byl stanoven na období 7 - 11 a 15 - 19 h nebo 0-24 h s následným přepočtem na období 0 - 24h.

V celém období určeném pro sběr dat v terénu probíhaly dlouhodobé uzavírky pro automobilovou dopravu, a to následovně:

- Silnice I/9: omezen průjezd pod mostem s D8 – průjezd možný pouze ve směru Líbeznice -> Zdiby. V opačném směru byla vyznačena objízdná trasa vedoucí po dálnici D8
- Dálnice D8: v místě křížení v obou směrech vedena doprava ve dvou zúžených jízdních pruzích. Na exitu 1 Zdiby probíhalo připojení bez připojovacích a odbočovacích jízdních pruhů.

Vlivem těchto omezení na D8 a určitému nárůstu intenzity kvůli omezení na I/9 docházelo na dálnici k částečným kongescím v ranních a odpoledních hodinách v místě zúžení. Mimo výše uvedené se v průběhu sběru dat neudály žádné dopravní anomálie (kongesce, omezení, odklony dopravy) v blízkosti měřených křižovatek, resp. profilů.

Při kalibraci dopravního modelu současného stavu byly vlivy omezení na objízdné trasy vzaty v úvahu a model byl zpracován pro běžný pracovní den bez uzavírek a je v dokumentaci označován jako „současný stav (jaro 2018)“.

V návaznosti na model současného stavu byly následně provedeny modelové výpočty intenzit pro prognózované období (2030).

3.3 Komunikační síť

3.3.1 Stávající stav, jaro 2018 (A)

Komunikační síť pro období roku 2018 v širších vztazích odpovídá současnému rozsahu komunikací, při standardním provozu bez uzavírek.

3.3.2 Výhledové stavy, rok 2030 (B)

Nulová varianta

Uspořádání komunikací pro výhled - horizont 2030 (B) zahrnuje níže uvedené celoměstsky významné komunikace a další komunikace v blízkosti záměru (nejsou součástí záměru):

- D0 PO 511, (Modletice - Běchovice) a přeložka silnice I/12 (Běchovice – Úvaly),
- zkapacitnění D0 PO 510 (Běchovice – Satalice) na 3+3 jízdní pruhy,
- zkapacitnění D0 PO 515 (Slivenec – Třebonice) na 3+3 jízdní pruhy,
- Radlická radiála,
- dálnice D3
- přeložka silnice I/7 (ul. Lipská) a přestavba MÚK Aviatická (lokalita Na Padesátníku, napojení Letiště Václava Havla Praha),
- přeložka silnice II/240 a II/101, tzv. Aglomerační okruh, v úseku D7 – D8,
- přeložka silnice I/16 (severní obchvat Slaného, již rozestavěno),
- přeložka ul. K Ládví – Dopraváků,
- obchvat Březiněvsi,

- zkapacitnění MÚK Zdiby.

V případě MÚK Zdiby v době zpracování úkolu nebyl znám výsledný návrh přestavby této MÚK, modelově bylo proto uvažováno s doplněním přímých větví do/z centra na/z Proseckou radiálu a se zkapacitněním podjezdu pod D8, tak, aby se nestával úzkým hrdlem zejména pro silné vztahy z I/9 od Líbeznic na Proseckou radiálu a z Prosecké radiály na II/608 ve směru na Klíčany. Jinými slovy, MÚK Zdiby byla modelována jako dostatečně kapacitní vzhledem k očekávané dopravní poptávce.

Dále byla zohledněna výstavba tramvajové trati v ose ulice Ústecké, resp. silnice II/608, s tím, že tato komunikace bude mít v úseku severně od ul. Dopraváků až k MÚK Zdiby uspořádání 1+1 průběžný jízdní pruh (mimo křižovatky).

Naopak ve střednědobém výhledu 2030 nebyly v provozu stavby:

- Pražský okruh PO 520 v úseku D8-D10,
- Městský okruh v úseku Pelc-Tyrolka - Balabenka - Štěrboholská radiála,
- Břevnovská a Vysočanská radiála (úsek Balabenka – Kbelská).

Základní scénář

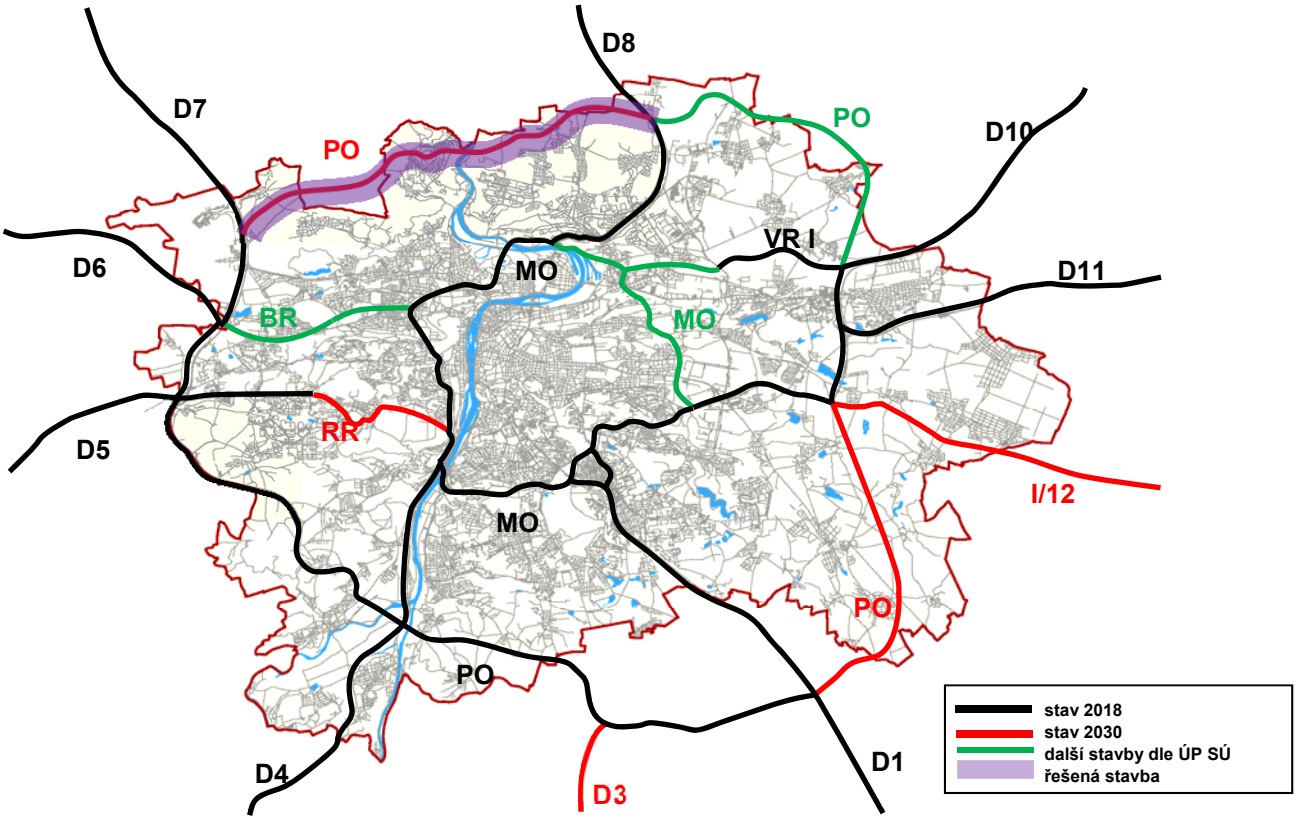
Základní scénář (se záměrem) zahrnuje navíc oproti výše uvedené nulové variantě pouze stavby 518 a 519 Pražského okruhu, včetně navazujících přeložek a přivaděčů. Jedná se zejména o přivaděč Rybářka a Čimický přivaděč. Kromě toho byl do základního scénáře doplněn i Čimický sběrač (úsek Spořická – Dopraváků, investice města), protože v nulové variantě není pádný důvod k jeho výstavbě. Dále bylo v základním scénáři zohledněno zkapacitnění průpletového úseku na D8 resp. Prosecké radiále mezi MÚK Zdiby a MÚK Březiněves v šířkovém uspořádání 4+4 jízdní pruhy (včetně přídatných průpletových pruhů).

Parametry a uspořádání uvedených staveb jsou v souladu s technickými studiemi, zpracovanými firmami PRAGOPROJEKT a AF-CITYPLAN v roce 2018 (viz kap. 2 a situace v přílohách 1.1 a 1.2). Jedná se o dálniční komunikaci v základním šířkovém uspořádání 3+3 jízdní pruhy. Přivaděč Rybářka a Čimický sběrač byl uvažován směrově nerozdělený, 1+1 průběžný jízdní pruh, Čimický přivaděč směrově rozdělený 2+2 jízdní pruhy.

U přivaděče Rybářka byl zohledněn dodatečně uplatněný posun jižního portálu jižním směrem (prodloužení tunelu), takže ulice Kamýcká od Sedlece plynule přechází do tunelu Rybářka a směr Sedlec <-> Suchdol je napojen bezkolizně přímými větvemi kolem portálu tunelu. Naopak směr Suchdol <-> tunel Rybářka není umožněn. Uvedený odklon hlavního směru od Sedlece do tunelu Rybářka umožní zahrnout ul. Kamýckou v Suchdole (úsek

Suchdolská – Dvorská) do již existující zóny 30 km/h v Suchdole, což bylo v dopravním modelu též zohledněno.

Do čistopisu technické studie stavby 519 (a tedy i do modelu) byla zahrnuta MÚK Březiněves ve variantě 2017, která upravuje vedení jednotlivých křižovatkových větví tak, aby silně zatížené směry byly oddáleny od zástavby Březiněvsi a zároveň aby byl co nejméně narušen stávající protihlukový val. V žádné z variant MÚK Březiněves (var. 2014 a 2017), rozpracovaných v r. 2018 na úrovni technické studie MÚK Březiněves, se nepočítá s napojením obchvatu Březiněvsi, ul. Na Hlavní a ul. Ďáblické na nadřazenou komunikační síť v prostoru této MÚK. Takto je to také zohledněno v modelu. Problematika napojení uvedených komunikací bude dále řešena v navazujících stupních projektové dokumentace.



Obr.2 - schéma nadřazené komunikační sítě

3.4 Dopravní vztahy

V souladu s požadavkem objednatele byl modelový výpočet intenzit automobilové dopravy proveden rozvrhováním dopravních vztahů pro období let 2017/2018 (označení jaro 2018) a 2030.

3.4.1 Stávající stav, jaro 2018 (A)

Tento stav vychází ze standardního dopravního modelu TSK-ÚDI, který se pro potřeby hlavního města Prahy průběžně aktualizuje.

Dopravní model byl vypracován na základě výsledků vyhodnocení řady speciálních dopravních a dopravněsociologických průzkumů provedených v letech 1995 - 2017 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 dopravotvornými aktivitami jako např. Letiště Václava Havla Praha, rozsáhlé obchodně administrativní areály, apod.

Dopravní vztahy použité v modelu současného stavu byly kalibrovány na hodnoty intenzit dopravy, zjištěné na komunikačních profilech dopravním sčítáním (při syntéze průzkumů byl eliminován vliv dopravních uzavírek) a odpovídají dopravním vztahům, které se realizují v průměrném pracovním dni.

3.4.2 Výhledové stavy, rok 2030 (B)

Základní principy jsou totožné s modelem současného stavu. Pro popis rozvoje území se vycházelo z předpokladů postupného naplňování ÚP SÚ hl.m. Prahy a demografické prognózy rozvoje jednotlivých správních obvodů ORP na území metropolitní oblasti. Tyto předpoklady byly promítnuty do datových sad údajů o území zpracovaných Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR) pro r. 2030 v rámci přípravy Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (P+). V případě Letiště Václava Havla Praha byla uplatněna konzervativní prognóza rozvoje na úrovni 19 mil. odbavených cestujících za rok (modifikace středního scénáře Dopravní sektorové strategie Ministerstva dopravy ČR), zároveň se v uvedeném horizontu počítá se zavedením železničního spojení letiště s centrem města ve veřejné osobní dopravě.

Zprovoznění Pražského okruhu, a zejména staveb 518 a 519, představuje významnou změnu v nabídce dopravního systému, a to jak po stránce kvantitativní (kapacitní šestipruhová komunikace dálničního typu), tak po stránce kvalitativní (nové propojení obou břehů Vltavy v severní části města, kde doposud citelně chybí). Vlivem zprovoznění tohoto

úseku lze očekávat nárůst dopravního výkonu o cca 770 tis. vozokilometrů za den, což představuje nárůst o 1,9% na celém modelovém území Prahy a aglomeračního pásma. Z tohoto množství přibližně 2/3 připadají na nové příležitosti a propojení (v současném stavu cestující cestu mezi severozápadem a severovýchodem města kvůli špatnému spojení nevykoná a hledá si cíl své cesty jinde) a 1/3 připadá na přesun jízd mezi stejnými zdroji a cíli na výhodnější trasu (rychlejší, ale delší) po nadřazené komunikaci, tedy žádoucí přesun dopravního výkonu z ostatních ulic na nadřazenou komunikační síť.

4 VÝSLEDNÉ DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ ÚDAJE

4.1 Kartogramy intenzit

Intenzity automobilové dopravy pro současný stav (jaro 2018) jsou znázorněny v příloze 2.1 (pro okolí úseku 518) a v příloze 2.2 (pro okolí úseku 519), pro výhledové stavy (rok 2030) pak v následujících přílohách 2.3, 2.4, 2.5, 2.6. Na kartogramech jsou zobrazeny obousměrné intenzity v počtech VŠECH / z toho nad 3,5 t vozidel za 24 h průměrného pracovního dne, zaokrouhlené u VŠECH vozidel na stovky a u vozidel nad 3,5 t na desítky vozidel. Jízdní souprava se uvažuje jako jedno vozidlo. V kartogramech **nejsou zahrnuty počty jízd autobusů PID,** ty jsou uvedeny v samostatných přílohách 4.x.

4.1.1 Detaily mimoúrovňových křižovatek

Pro výhledový stav se záměrem (B.2) jsou v přílohách 2.5a,b a 2.6a,b vykresleny detaily navrhovaných MÚK a jejich nejbližšího okolí v podrobnosti jednotlivých křižovatkových větví. V tomto případě jsou intenzity AD uvedeny po směrech.

4.2 Rozdílové kartogramy

Předpokládané dopady realizace staveb PO 518 a 519 jsou ilustrovány v rozdílových kartogramech - viz přílohy 3.1 a 3.2, které znázorňují předpokládané dopady záměru. Největší změna je na hlavní trase novostavby Pražského okruhu, kde je celá intenzita vykázána jako nárůst. Dále dochází ke zvýšení intenzity dopravy na navazujících nadřazených komunikacích, zejména na stávajících úsecích Pražského okruhu 516 a 517 (Třebonice – Řepy – Ruzyně), na Prosecké radiále a na Kbelské ulici (tam však navýšení již naráží na kapacitní možnosti). Zvýšení intenzity je možné zaznamenat také na přivaděčích (Rybářka, Čimický přivaděč a sběrač) a na některých dalších komunikacích v návaznosti na navržené MÚK. Žádoucí snížení intenzity dopravy je patrné zejména na ul. Evropské, Střešovické, Karlovarské, v Bubenečském tunelu TKB, v ul. v Holešovičkách aj.

4.3 Vybrané další dopravněinženýrské údaje

4.3.1 Hromadná doprava

Počty spojů autobusů a tramvají Pražské integrované dopravy v současném stavu jsou uvedeny v samostatných přílohách 4.1 a 4.2, a to včetně vyčíslení spojů provozovaných v nočním období (22-6h). Jedná se o revidovaný bezvýlukový stav listopad 2017, odpovídající platným jízdním řádům.

Ve výhledovém období 2030 budou počty spojů ovlivněny především rozvojem kolejové veřejné dopravy, kdy železniční a tramvajové spoje nahradí spoje autobusové. Pro ilustraci možného vývoje jsou uvedeny kartogramy počtu spojů z modelu pro koncept návrhu Plánu

udržitelné mobility (P+). V řešeném prostoru se uvažuje s modernizací železničního spojení Praha – Kladno s odbočkou na letiště, tramvajovými tratěmi Divoká Šárka – Dědina, Nádraží Podbaba – Suchdol, Kobylisy – Sídliště Bohnice, Vozovna Kobylisy – Zdiby. Při tom v době zprovoznění staveb 518 a 519 Pražského okruhu mohou být v provozu jen některé z uvedených kolejových staveb a další mohou být postupně uváděny do provozu v následujícím období. Dále je třeba upozornit, že vykreslené výhledové počty spojů jsou jen hrubě orientační, vycházejí ze základních šablon provozních parametrů pro období dne (ráno / dopoledne / odpoledne / večer), nejsou zohledněna přechodová období, nájezdové a zátahové tramvajové spoje (s cestujícími) a další specifika jednotlivých linek. Také v projektu P+ nebyly řešeny noční linky, výhledové počty spojů v nočním období proto nejsou uvedeny. Další informace o plánované organizaci veřejné dopravy ve střednědobém výhledu lze nalézt v materiálu „Rozvoj linek PID 2019-2029 (Odbor městské dopravy, Ropid 2018)“, dostupném na https://pid.cz/o-systemu/rozvoj-linek-pid-v-praze-2029/. Kromě toho mohou být parametry jednotlivých staveb veřejné dopravy upřesněny v další dokumentaci, např. u TT Vozovna Kobylisy – Zdiby se v materiálu P+ uvažovalo se dvěma tramvajovými linkami (vykresleno v příloze 4.4), zatímco novější dokumentace této TT uvažuje už pouze s jednou tramvajovou linkou.

4.3.2 Podíly nočního období

Pro vyčíslení podílů intenzity dopravy v nočním období (22-6h) byla použita databáze, která byla vytvořena na základě celodenních průzkumů automobilové dopravy prováděných v uplynulých několika letech.

Rozborem dosažených výsledků byly stanoveny skupiny různých podílů jízd jednotlivých druhů vozidel v nočním období z jejich celodenního množství (0-24h). Do těchto skupin byly zařazeny jednotlivé úseky vybrané komunikační sítě města. Zařazení úseků bylo provedeno buďto podle hodnot na nich zjištěných průzkumy nebo na základě podobnosti charakteru příslušného úseku a provozu na něm s úseky, na kterých byly podíly zjištěny. Takto vyčíslené podíly jsou v příloze 5.1 pro vozidla celkem a v příloze 5.2 pro vozidla nad 3,5 t. Tyto obrázky platí pro současný stav a nulovou variantu. V základním scénáři je třeba vlivem zprovoznění staveb 518 a 519 Pražského okruhu uplatnit tyto modifikace:

Vozidla celkem:

- nové úseky PO i stávající stavby 516 a 517 (Třebonice – Řepy – Ruzyně) se zařazují do kategorie 11 %,
- ul. Kamýcká od Roztocké k MÚK Suchdol, přivaděč Rybářka, Čimický přivaděč a sběrač, ul. Čimická (úsek Lodžská – Spořická) a ul. Dopraváků (úsek Čimický sběrač – Ústecká) se zařazují do kategorie 7 %.

Vozidla nad 3,5 t:

- nové úseky PO i stávající stavby 516 a 517 (Třebonice – Řepy – Ruzyně) se zařazují do kategorie 19 %,
- přivaděč Rybářka, Čimický přivaděč a sběrač a ul. Dopraváků (úsek Čimický sběrač – Ústecká) se zařazují do kategorie 10 %.

4.3.3 Podíl lehkých užitkových vozidel

Údaje o počtech vozidel do 3,5 t největší povolené hmotnosti zahrnují osobní automobily a lehká užitková vozidla (N1 dle registru vozidel). Podíl lehkých užitkových vozidel činí cca 10% z celkového množství vozidel do 3,5 t.

4.3.4 Průměrné jízdní rychlosti

Dále byly komunikace v řešeném území zatříděny do kategorií podle průměrných jízdních rychlostí (v rozmezí 25 až 50 km/h po 5 km/h, 60 až 100 km/h po 10 km/h).

Průměrné jízdní rychlosti vycházejí především z výsledků měření rychlostí z technologie FCD (flotila plovoucích vozidel), doplňkově ze zařízení ve správě TSK (např. úsekové měření rychlosti). Hodnoty naměřených rychlostí v průběhu dne velmi kolísají podle momentální dopravní situace a jsou závislé na mnoha faktorech.

Výsledné hodnoty průměrných jízdních rychlostí byly stanoveny jako průměr zjištěných rychlostí pro oba směry jízdy (u obousměrných komunikací) a platí v denním období (6 – 22 h). Jedná se vždy o průměrnou jízdní rychlost dosaženou na určitém mezikřižovatkovém úseku komunikace bez započítání případných zastavení. Rozdíly průměrných rychlostí vozidel nad 3,5 t oproti rychlostem osobních automobilů jsou podle výsledků provedených měření na území města prakticky nepodstatné. Pouze na úsecích s průměrnou jízdní rychlostí vyšší než 70 km/h je možné u vozidel nad 3,5 t uvažovat s průměrnou jízdní rychlostí o cca 5% nižší, na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla je třeba vzít v úvahu nižší rychlostní limit pro vozidla nad 3,5 t. Jsou-li k dispozici měření jízdní rychlosti vozidel přímo na dané komunikaci, je vhodné tato měření uplatnit.

Zároveň je třeba zohlednit navrhovaná opatření v jednotlivých lokalitách, jako např. změnu rychlostního limitu, stanoveného dopravním značením.

Takto vyčíslené rychlosti jsou v příloze 5.3.

5 ZÁVĚR

Hlavním úkolem této studie bylo zpracování dopravněinženýrských podkladů pro soubor staveb PO 518 a 519 silničního okruhu kolem Prahy (též nazývaný jako dálnice D0 nebo Pražský okruh). Dopady těchto staveb na intenzity dopravy v širším okolí jsou patrné z grafických příloh a jsou komentovány v kap. 4.

6 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1.1 Situace stavby 518 Ruzyně – Suchdol

Příloha 1.2 Situace stavby 519 Suchdol – Březiněves

Kartogramy intenzit automobilové dopravy – zatížení sítě:

Příloha 2.1 STAV A (jaro 2018) - současný stav, výřez okolí úseku 518

Příloha 2.2 STAV A (jaro 2018) - současný stav, výřez okolí úseku 519

Příloha 2.3 STAV B.1 (2030) - nulová varianta, výřez okolí úseku 518

Příloha 2.4 STAV B.1 (2030) - nulová varianta, výřez okolí úseku 519

Příloha 2.5 STAV B.2 (2030) - základní scénář, výřez okolí úseku 518

Příloha 2.5a Detail MÚK Aviatická a Přední Kopanina

Příloha 2.5b Detail MÚK Horoměřice, Suchdol, Rybářka

Příloha 2.6 STAV B.2 (2030) - základní scénář, výřez okolí úseku 519

Příloha 2.6a Detail MÚK Čimice a Ústecká

Příloha 2.6b Detail MÚK Březiněves

Rozdílové kartogramy intenzit automobilové dopravy:

Příloha 3.1 STAV B.2 - B.1 (2030) - vliv zprovoznění PO 518+519, výřez okolí úseku 518

Příloha 3.2 STAV B.2 - B.1 (2030) - vliv zprovoznění PO 518+519, výřez okolí úseku 519

Kartogramy intenzit veřejné hromadné dopravy – zatížení sítě:

Příloha 4.1 Počet spojů linek PID – listopad 2017, výřez okolí úseku 518

Příloha 4.2 Počet spojů linek PID – listopad 2017, výřez okolí úseku 519

Příloha 4.3 Počet spojů linek PID – 2030 P+, výřez okolí úseku 518

Příloha 4.4 Počet spojů linek PID – 2030 P+, výřez okolí úseku 519

Další DI údaje

Příloha 5.1 Orientační podíly nočního období – vozidla celkem

Příloha 5.2 Orientační podíly nočního období – vozidla nad 3,5 t

Příloha 5.3 Průměrné jízdní rychlosti

7 SEZNAM ZKRATEK

AD	automobilová doprava
FCD	data plovoucích vozidel
ČR	Česká republika
D0	dálnice D0 (=PO)
DIP	dopravněinženýrské podklady
IPR	Institut plánování a rozvoje hl.m. Prahy
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
PID	Pražská integrovaná doprava
PO	Pražský okruh (=SOKP)
P+	Plán udržitelné mobility Prahy a okolí
PPD	průměrný pracovní den
RPDI	roční průměrná denní intenzita
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
SOKP	Silniční okruh kolem Prahy (=PO)
TSK-ÚDI	Technická správa komunikací hlavního města Prahy – Úsek dopravního inženýrství
TKB	tunelový komplex Blanka
ÚP SÚ	Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy