

KLÁNOVICKÁ SPOJKA

DOKUMENTACE O POSUZOVÁNÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ
dle přílohy č. 4 zákona č.100/2001 Sb. v platném znění

Krajská správa a údržba silnic
Středočeského kraje, p. o.



H.1 Dopravně inženýrské podklady

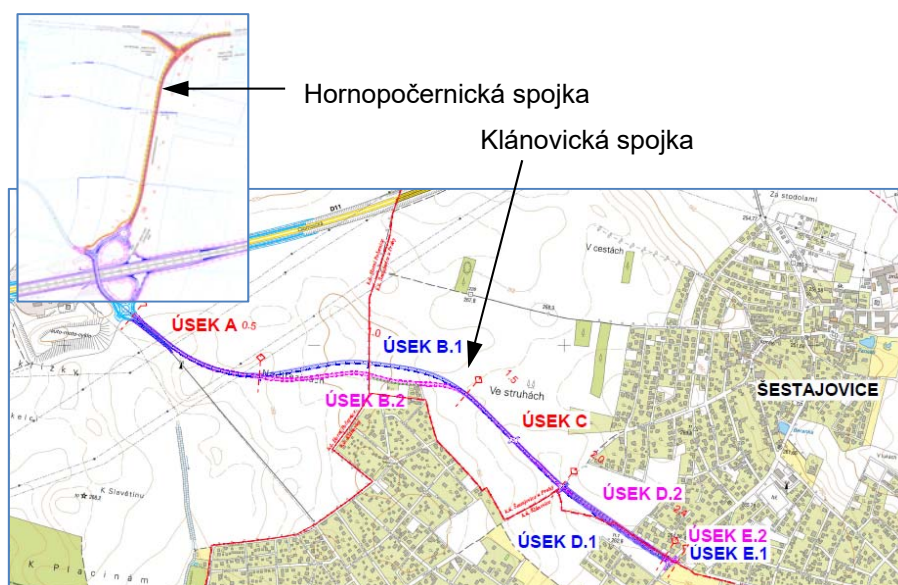


srpen 2020

DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ PODKLADY PRO STAVBU KLÁNOVICKÉ A HORNOPOČERNICKÉ SPOJKY

(Aktualizace 2020)

Úkol č. 19 – 5230 – H44



Ředitel úseku dopravního inženýrství:

Ing. Václav Bláha

Odpovědný projektant:

Ing. Jan Kreml

Vedoucí oddělení dopravního modelování:

Ing. Jiří Zeman

Zpracovatelé:

Ing. Jan Kreml

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 Stav roku 2000, (A)	6
3.3.2 Stávající stav, rok 2019 (B)	6
3.3.3 Výhledové stavy, rok 2025 (C)	6
3.3.4 Dlouhodobý výhled ÚP hl. m. Prahy (D)	7
3.4 Dopravní vztahy	7
3.4.1 Stávající stav, rok 2019 (B)	7
3.4.2 Krátkodobý výhled, rok 2025 (C)	8
3.4.3 Dlouhodobý výhled ÚP hl. m. Prahy (D)	8
4 VÝSLEDNÉ DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ ÚDAJE	9
4.1 Kartogramy intenzit	9
4.2 Rozbor úseku	9
4.3 Rozdílový kartogram	9
4.4 Hromadná doprava	9
4.5 Některé další dopravněinženýrské údaje	10
5 ZÁVĚR	11
6 SEZNAM PŘÍLOH	12
7 SEZNAM ZKRATEK	13

1 ÚVOD

Úkol byl zpracován na základě objednávky firmy Atelier projektování inženýrských staveb s.r.o., ze dne 31.10.2019 (zn.: APIS - 0433/18, resp. č. TSK/42854/19).

Hlavním cílem úkolu bylo zpracování dopravněinženýrských podkladů (DIP) pro přípravu staveb Klánovická (KS) a Hornopočernická spojka (HPS), za použití dopravního modelu byly zpracovány následující stavy:

- stav A - rok 2000 (z dostupné databáze sčítání),
- stav B - rok 2019 (modelový výpočet)
- stav C1 - rok 2025, bez záměru KS a HPS,
- stav C2 - rok 2025, se záměrem KS a HPS,
- stav D – horizont ÚP hl. m. Prahy, se záměrem KS a HPS.

Pro období ÚP hl. m. Prahy zpracoval výpočty Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR Praha).

Předmětem aktualizace původního materiálu z prosince 2018 bylo zejména:

- použití aktuálního modelu, který zohledňuje sčítání na sledované síti Praha 2019
- uvedení do souladu s aktualizací DIP pro soubor staveb východní části Pražského okruhu
- zpracování modelu pro období zprovoznění 2025 (ale za stavu bez úseku D0 PO 511 a bez přeložky I/12)
- rozšíření rozsahu území
- doplnění dlouhodobého výhledového horizontu ÚP hl. m. Prahy (včetně dokončených plánovaných záměrů dopravních staveb po jejich uvedení do provozu, např. úseků D0 PO 511 a 520, přeložky I/12 Běchovice-Úvaly, přeložky II/101 Jirny-Úvaly aj.)

2 VÝCHOZÍ PODKLADY

- Intenzity automobilové dopravy na sledované komunikační síti hl. města Prahy v roce 2019 a jejich vývoj v období 1990-2019 (TSK-ÚDI, 2020)
- DIP pro dopracování dokumentace EIA připravované Klánovické spojky, Praha 20 (Horní Počernice) – Horní Počernice, Praha-východ - Šestajovice (IPR, 08/2020)
- DIP pro stavbu Klánovické a Hornopočernické spojky (TSK-ÚDI, 2018)
- DIP pro soubor staveb východní části Pražského okruhu (TSK-ÚDI, pracovní výstup 06/2020)
- 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.

Intenzity dopravy vztažené k roku 2000 vychází z dostupné databáze sčítání TSK, intenzity pro současný stav (2019) i pro výhledové stavy (2025, horizont ÚP hl. m. Prahy) 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 a okolí 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 RPD1, 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 vyrovnaní.

Modelový výpočet intenzit automobilové dopravy pro stávající stav (rok 2019) byl kalibrován na základě údajů, které vycházely zejména z dostupné databáze sčítání TSK-ÚDI z roku 2019. TSK-ÚDI disponuje databází sčítání automobilové dopravy v rozsahu cca 1000 úseků komunikační sítě hl. m. Prahy (sledovaná síť pro dopravní sčítání). Pro rok 2019 byla tato síť rozšířena, do roku 2018 zahrnovala cca 700 úseků. V modelu současného stavu jsou zohledněny intenzity na sledované síti 2019 (publikované v březnu 2020).

Následně byly provedeny modelové výpočty intenzit pro prognózované období (2025) a do souhrnného materiálu byly začleněny přílohy zpracované ve vzájemné koordinaci organizací IPR Praha pro dlouhodobý výhledový horizont ÚP hl. m. Prahy.

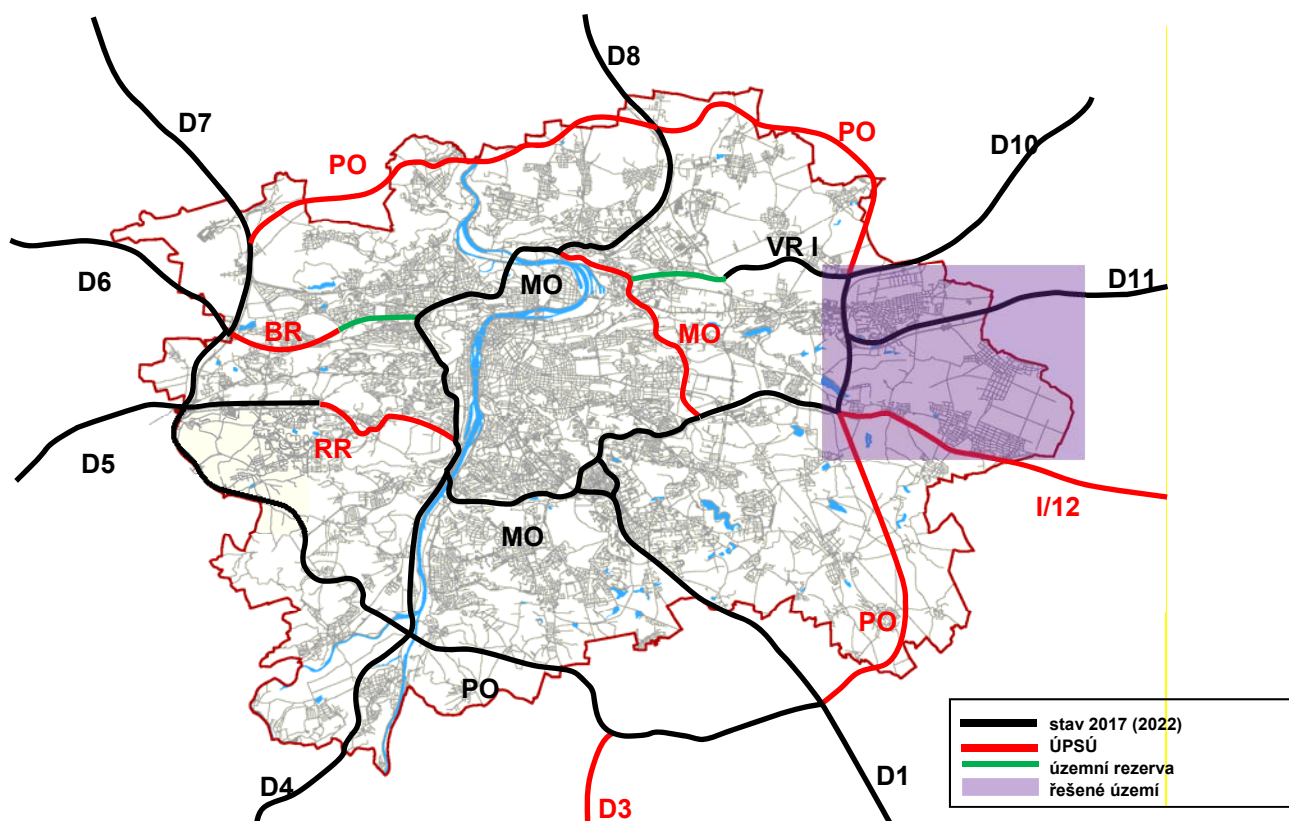
3.3 Komunikační síť

3.3.1 Stav roku 2000, (A)

Data pro tento stav nebyly počítány dopravním modelem, data vychází z dopravních průzkumů provedených Ústavem dopravního inženýrství hl. m. Prahy. Oproti dnešnímu stavu nebyly tehdy v provozu stavby PO 512 - 514, PO 516 - 517 a Vysočanská radiála.

3.3.2 Stávající stav, rok 2019 (B)

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



Obr.2 - schéma nadřazené komunikační sítě

3.3.3 Výhledové stavy, rok 2025 (C)

Uspořádání nadřazených komunikací pro období zprovoznění KS a HPS – krátkodobý výhled 2025 (C) zahrnuje MÚK Beranka, plánované zkapacitnění dálnice D11 v úseku Pražský okruh - MÚK Jirny (exit 1 - exit 8) a podobně zkapacitnění úseku D0 PO 510 (Chlumecká - Českobrodská), v obou případech jde o rozšíření těchto komunikací na 3 + 3 průběžné jízdní pruhy.

Naopak se předpokládá, že v době zprovoznění spojky ještě nebude v provozu úsek D0 PO 511 (Běchovice – Modletice) a přeložka silnice I/12.

Stav C.2 se od výchozího stavu bez záměru (C.1) liší realizací Klánovické spojky (situace viz příloha 1.1) a Hornopočernické spojky (příloha 1.2), obě v uspořádání 1+1 jízdní pruh. Podle sdělení objednatele budou při výstavbě Klánovické spojky (krátkodobý výhled 2025) v km 0,6; 1,0; 1,7 a 2,0 pouze založeny odbočné paprsky křižovatek, ale okolní zástavba Klánovic ani Šestajovic nebude zatím na Klánovickou spojku v těchto místech připojena.

3.3.4 Dlouhodobý výhled ÚP hl. m. Prahy (D)

Model pro výhledové období platného ÚP hl. m. Prahy, zpracovaný IPR Praha, počítá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch podle tohoto plánu (viz <http://mpp.praha.eu/VykresyUP/>). 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. Jmenovitě jsou v modelu zahrnuty např. plánované přeložky silnice II/101 v úseku Brandýs n.L. – Jirny – Úvaly – Říčany aj.

Vzhledem k tomu, že KS i HPS jsou v souladu s ÚP hl. m. Prahy, jako nedílná součást plánované komunikační sítě, pro tento horizont byl zpracován pouze stav se záměrem.

Ve výhledovém období platného ÚP hl. m. Prahy je v případě KS zahrnuto i připojení zástavby, označené jako PROJEKT „Rodinné domy Klánovice“ (KÚ Horní Počernice, plocha v souladu s ÚP hl. m. Prahy), v km 0,6 a 1,0 přímo na KS a dále napojení křižovatky v km 2,0 na místní komunikace v Klánovicích (na úrovni ul. Všestarské) a v Šestajovicích (na úrovni ul. Běchovické). Na zárodek křižovatky v km 1,7 navazují dle ÚP Šestajovic pouze rezervní plochy, proto zohledněna nebyla.

3.4 Dopravní vztahy

V souladu s požadavkem objednatele byl modelový výpočet intenzit automobilové dopravy proveden rozvrhování dopravních vztahů pro období let 2019, 2025 a pro výhledové období platného ÚP hl. m. Prahy.

3.4.1 Stávající stav, rok 2019 (B)

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 - 2019 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 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.

3.4.2 Krátkodobý výhled, rok 2025 (C)

Základní principy jsou totožné s modelem současného stavu. Při konstrukci modelových výpočtů pro výhledové stavy se vycházelo z předpokladů postupného naplňování ÚP SÚ. Při tom se uvažovalo s převažující stagnací dopravní poptávky ve vnitřním městě a mírným nárůstem v okrajových čtvrtích a v pásmu příměstského území. Významným podkladem byly demografické údaje poskytnuté Institutem plánování a rozvoje pro r. 2030.

3.4.3 Dlouhodobý výhled ÚP hl. m. Prahy (D)

Model pro výhledové období platného ÚP hl. m. Prahy, zpracovaný IPR Praha, 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.

Komentář IPR:

Z hlediska vývoje automobilové dopravy podle údajů TSK-UDI publikovaných v Ročenkách dopravy Prahy dochází celopražsky ke kulminaci, resp. poklesu (a v centrální části dokonce už několik let) výkonu automobilové dopravy. Ve výhledovém 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 výkonu 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.

4 VÝSLEDNÉ DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ ÚDAJE

4.1 Kartogramy intenzit

Intenzity automobilové dopravy pro rok 2000 (historické údaje z databází TSK-ÚDI) jsou znázorněny v příloze 2.1, model pro současný stav (rok 2019) v příloze 2.2, pro krátkodobý výhled (rok 2025) pak v následujících přílohách 2.3 - 2.4, pro dlouhodobý výhled ÚP hl. m. Prahy v příloze 3.1. 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 přílohách 2.5 (rok 2025) a 3.2 (ÚP hl. m. Prahy) je vykreslen detail MÚK Beranka, se zobrazením intenzit po směrech na jednotlivých větvích MÚK.

V kartogramech **nejsou zahrnuty počty jízd autobusů PID**, ty jsou uvedené v samostatných přílohách 4.x, viz též kap. 4.4.

4.2 Rozbor úseku

Rozdělení dopravy z úseku Klánovické spojky, přiléhajícího k MÚK Beranka, je znázorněno v přílohách 2.6 (rok 2025) a 3.3 (ÚP hl. m. Prahy). Z těchto kartogramů je patrné, odkud se rekrutují vozidla, která daným úsekem KS projíždí.

4.3 Rozdílový kartogram

Pro ilustraci předpokládaných dopadů zprovoznění obou řešených spojek je v příloze 2.7 zobrazen rozdílový kartogram. Kartogram zobrazuje nárůsty/poklesy intenzit vozidel do 3,5 t / nad 3,5 t za průměrný pracovní den v součtu za oba směry.

4.4 Hromadná doprava

Počty spojů autobusů Pražské integrované dopravy jsou uvedeny v samostatných přílohách 4.1 (rok 2000) a 4.2 (rok 2019). Data pro rok 2019 lze využít i pro výhledové stavy, případná upřesnění lze získat u organizace ROPID.

4.5 Některé další dopravněinženýrské údaje

Pro návazné dopravněinženýrské 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, relativní zastoupení těžkých vozidel (TV) z vozidel nad 3,5 t NPH a průměrné jízdni rychlosti na dotčených komunikacích za celodenní (0-24h) a noční (22-6h) období.

Tabulka č. 1 – další DI údaje

Komunikace (úsek)	Podíl 22-6h z 0-24h		Podíl TV z vozidel nad 3,5t (0-24h) [%]	Průměrná jízdni rychlost	
	všechna vozidla [%]	vozidla nad 3,5t [%]		0-24h [km/h]	22-6h [km/h]
Hornopočernická spojka	7	10	50	60	70
Klánovická spojka	7	7	30	60	70
Náchodská (Bystrá – Ve Žlíbku)	5	10	40	35	45
Náchodská (Ve Žlíbku – Bártlova)	7	10	40	35	45
Náchodská (Bártlova – hr. města)	7	10	40	60	70
Ve Žlíbku (Novopacká – Náchodská)	7	7	40	35	45
Ve Žlíbku (Náchodská – Božanovská)	5	7	25	45	50
Ve Žlíbku / Mladých Běchovic (Božanovská – Českobrodská)	5	7	25	50	60
Staroklánovická / Slavětínská (Novosibřinská – hr. města)	5	7	30	45	50
Českobrodská (D0 PO – Ml. Běchovic)	7	10	45	40	50
Českobrodská / Starokolínská (Ml. Běchovic – Staroklánovická)	10	10	45	35	45
Novosibřinská (Staroklánovická – Zaříčanská)	10	10	45	25	40
Novosibřinská (Zaříčanská – hr. města)	10	10	45	50	60
D0 Pražský okruh (Novopacká – Českobrodská)	10	19	85	90	90
D11 (Pražský okruh – exit Jirny)	9	14	85	100	100

5 ZÁVĚR

Hlavním úkolem této studie byla aktualizace dopravněinženýrských podkladů pro stavbu Klánovické a Hornopočernické spojky, za použití aktuálního modelu, který zohledňuje sčítání na sledované síti Praha 2019, s rozšířením rozsahu řešeného území a s doplněním dlouhodobého výhledového horizontu ÚP hl. m. Prahy.

Výpočty pro období současného stavu (2019) a horizontu uvedení do provozu (2025) zpracovala Technická správa komunikací hl. m. Prahy, dlouhodobý výhled horizontu ÚP hl. m. Prahy zpracoval Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, všechny výpočty byly provedeny ve vzájemné koordinaci obou městských organizací.

Na Hornopočernické spoje lze očekávat v horizontu zprovoznění i ve výhledu ÚP hl. m. Prahy intenzitu kolem 7 tisíc vozidel za den (suma za oba směry). Zvyšuje se příjezd po II/611 od komerční zóny Jirny (možnost kromě MÚK Jirny využít i MÚK Beranka), vlivem Klánovické spojky se však snižuje příjezd od Šestajovic. Tento úsek II/611 je situován mimo obytnou zástavbu. V prostoru Horních Počernic pak dochází vlivem odklonu vozidel na HPS k žádoucímu snížení intenzity v ul. Náchodské (v obytné zástavbě).

Na Klánovické spoje lze očekávat v horizontu zprovoznění intenzitu kolem 10 tisíc vozidel, která do ve výhledu ÚP hl. m. Prahy klesá na cca 8 tis. vozidel. Klánovickou spojku budou využívat převážně vozidla z Klánovic, Šestajovic a částečně i z oblasti Újezda nad Lesy. Z hlediska přetížení navazujících úseků ul. Revoluční v Šestajovicích a ul. Slavětínské v Klánovicích je nejméně příznivý horizont zprovoznění 2025, kde se vycházelo z následujících předpokladů:

- připravené křižovatky na Klánovické spoje nejsou dosud napojeny na okolní komunikace, veškerá doprava z Šestajovic (s výjimkou jediného bloku domů u ul. Trojmezí) a z Klánovic musí projet křižovatkou KS x Revoluční x Slavětínská,
- není zatím v provozu přeložka silnice I/12 (Běchovice – Úvaly), z čehož vyplývá vyšší příjezd vozidel z oblasti Újezda n. L. (srov. přílohy 2.6 a 3.3),
- není zatím v provozu úsek D0 PO 511 (Běchovice – Modletice), a celá oblast je tedy více zatížena dopravou v severojižním směru.

Ve výhledu ÚP hl. m. Prahy se již předpokládá napojení místních komunikací na křižovatky Klánovické spojky (viz kap. 3.3.4), zprovoznění D0 PO 511 i 520, přeložky silnice I/12, přeložky silnice II/101, takže i přes vyšší využití území ve vzdálenějším výhledu se v řešeném prostoru dosahuje nižších intenzit automobilové dopravy.

6 SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha 1.1 Situace - Klánovická spojka
- Příloha 1.2 Situace - Hornopočernická spojka

Kartogramy intenzit automobilové dopravy – zatížení sítě:

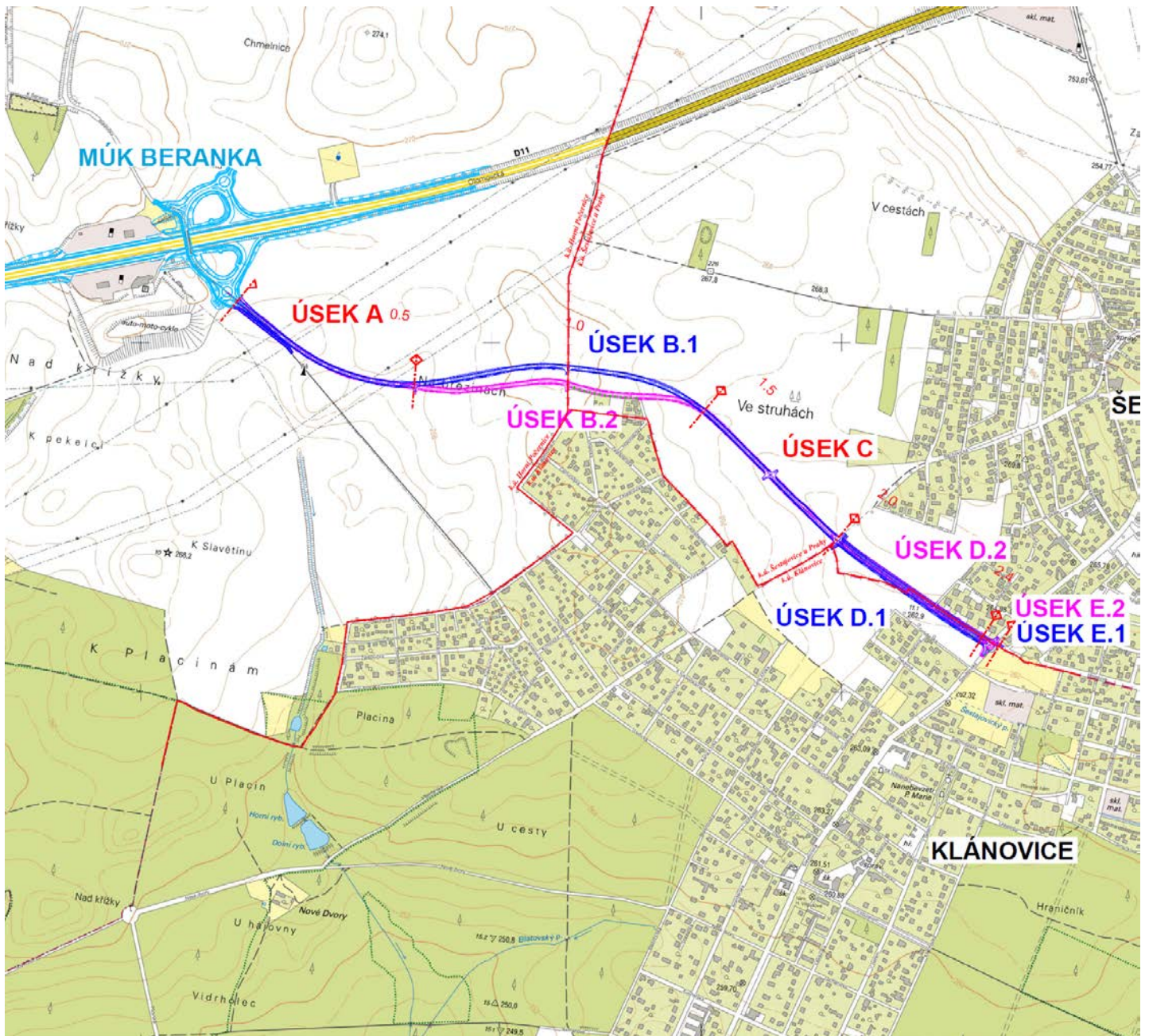
- Příloha 2.1 STAV A (2000) - databáze sčítání
- Příloha 2.2 STAV B (2019) – model současného stavu
- Příloha 2.3 STAV C.1 (2025) - bez Klánovické a Hornopočernické spojky
- Příloha 2.4 STAV C.2 (2025) - s Klánovickou a Hornopočernickou spojkou
- Příloha 2.5 STAV C.2 (2025) - detail MÚK Beranka s Klánovickou a Hornopočernickou spojkou
- Příloha 2.6 STAV C.2 (2025) - s Klánovickou a Hornopočernickou spojkou, Rozdělení dopravy z Klánovické spojky
- Příloha 2.7 Rozdílový kartogram, STAV C.2 – C.1, vliv zprovoznění Klánovické a Hornopočernické spojky
- Příloha 3.1 STAV D (ÚP hl. m. Prahy) - s Klánovickou a Hornopočernickou spojkou
- Příloha 3.2 STAV D (ÚP hl. m. Prahy) - s Klánovickou a Hornopočernickou spojkou, detail MÚK Beranka
- Příloha 3.3 STAV D (ÚP hl. m. Prahy) - s Klánovickou a Hornopočernickou spojkou, Rozdělení dopravy z Klánovické spojky

Kartogramy intenzit veřejné hromadné dopravy – zatížení sítě:

- Příloha 4.1 Počet spojů linek MHD – rok 2000
- Příloha 4.2 Počet spojů linek PID – prosinec 2019

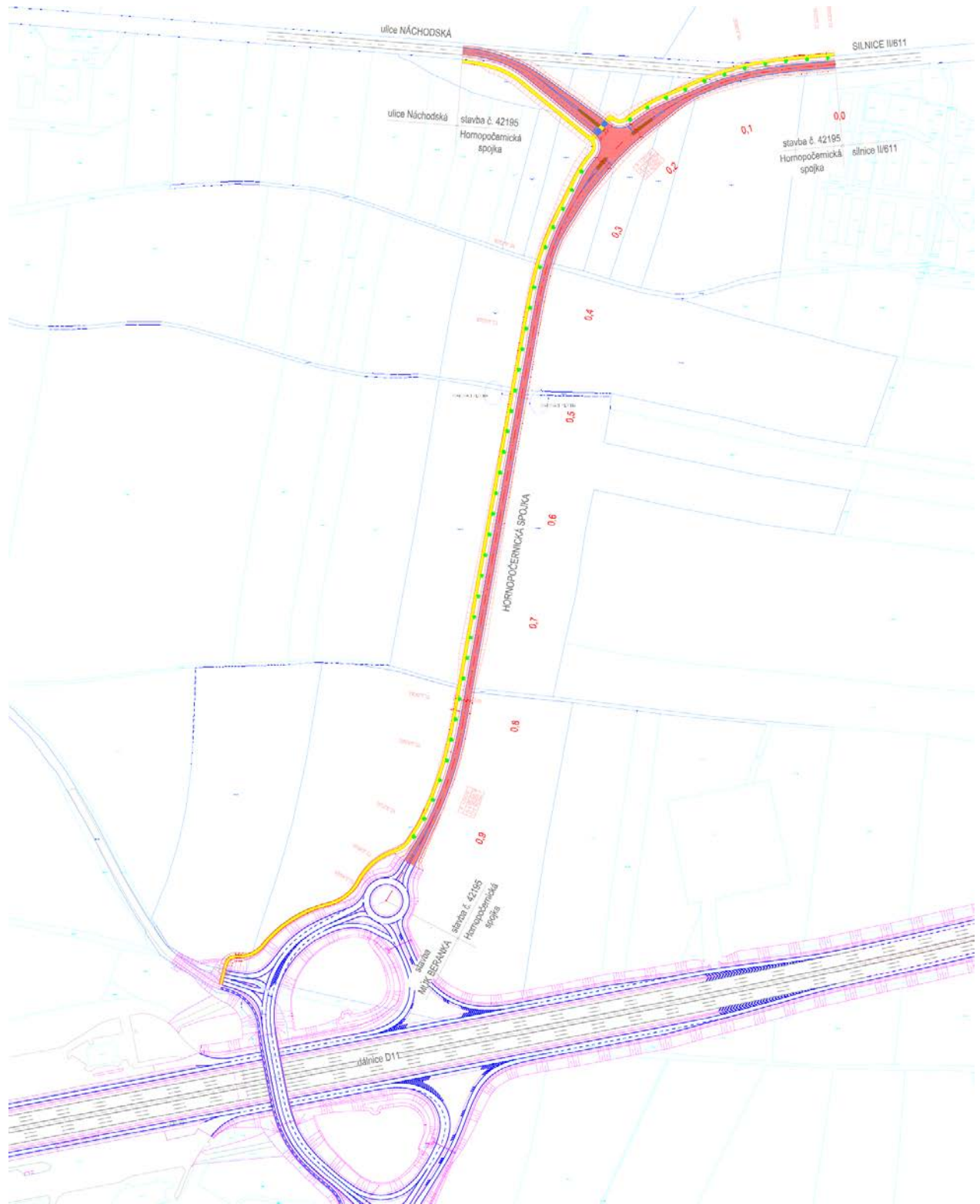
7 SEZNAM ZKRATEK

AD	automobilová doprava
ČR	Česká republika
DIP	dopravněinženýrské podklady
HMP	Hlavní město Praha
HPS	Hornopočernická spojka
IPR Praha	Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
KS	Klánovická spojka
MHD	městská hromadná doprava
MO	Městský okruh
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
OA	osobní a dodávkové automobily do cca 3,5 t největší povolené hmotnosti
PO	Pražský okruh (=SOKP)
PPD	průměrný pracovní den
PV	POMALÁ VOZIDLA = LN + TV
ROPID	Regionální organizátor pražské integrované dopravy
RPDI	roční průměrná denní intenzita
SN	nákladní vozidla cca 3,5 až 6 t největší povolené hmotnosti
SOKP	Silniční okruh kolem Prahy (=PO)
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 PID</i>
TSK-ÚDI	Technická správa komunikací hlavního města Prahy – Úsek 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>

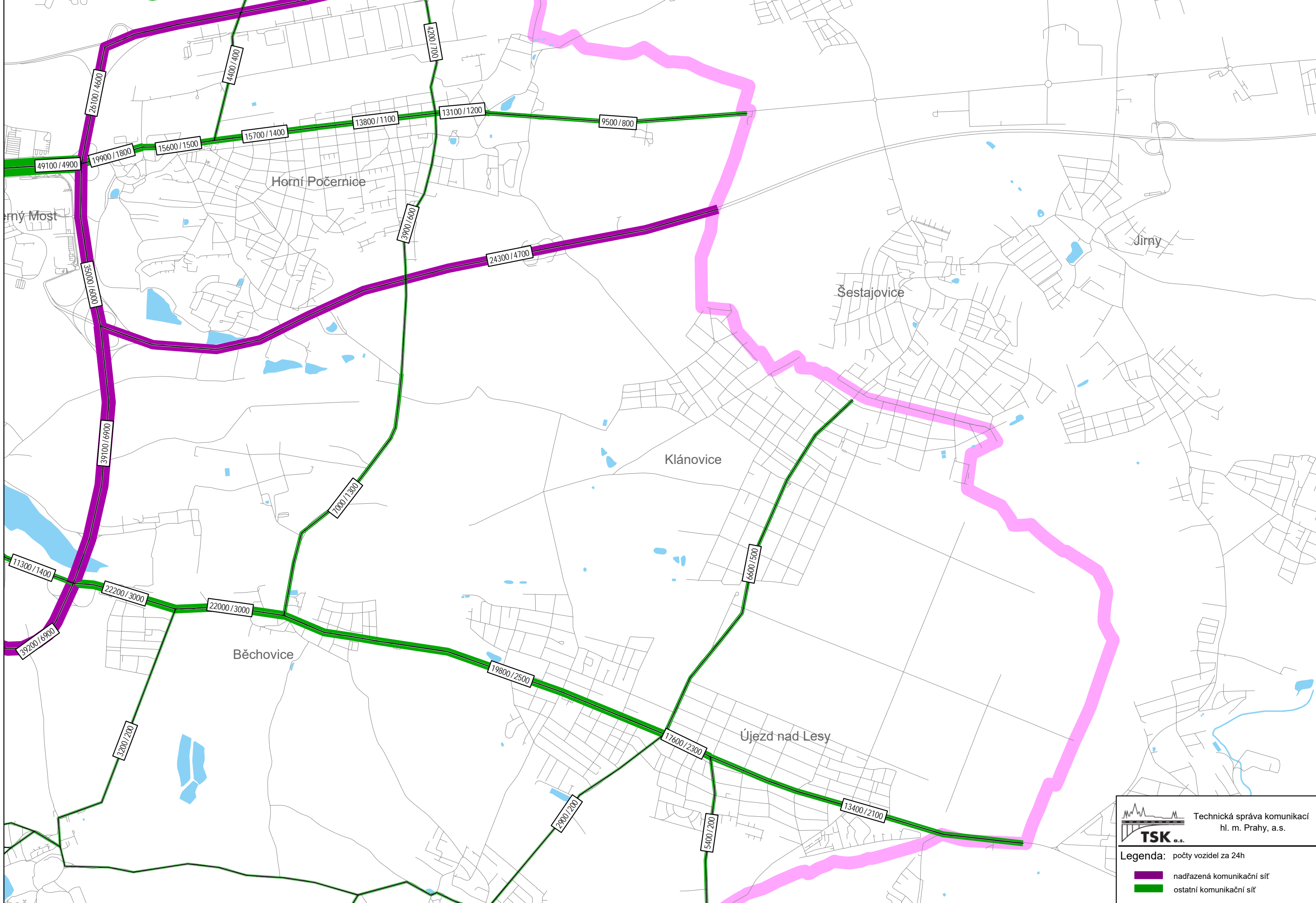


Příloha 1.1 - Klánovická spojka

zdroj: Ateliér projektování inženýrských staveb, s. r. o.

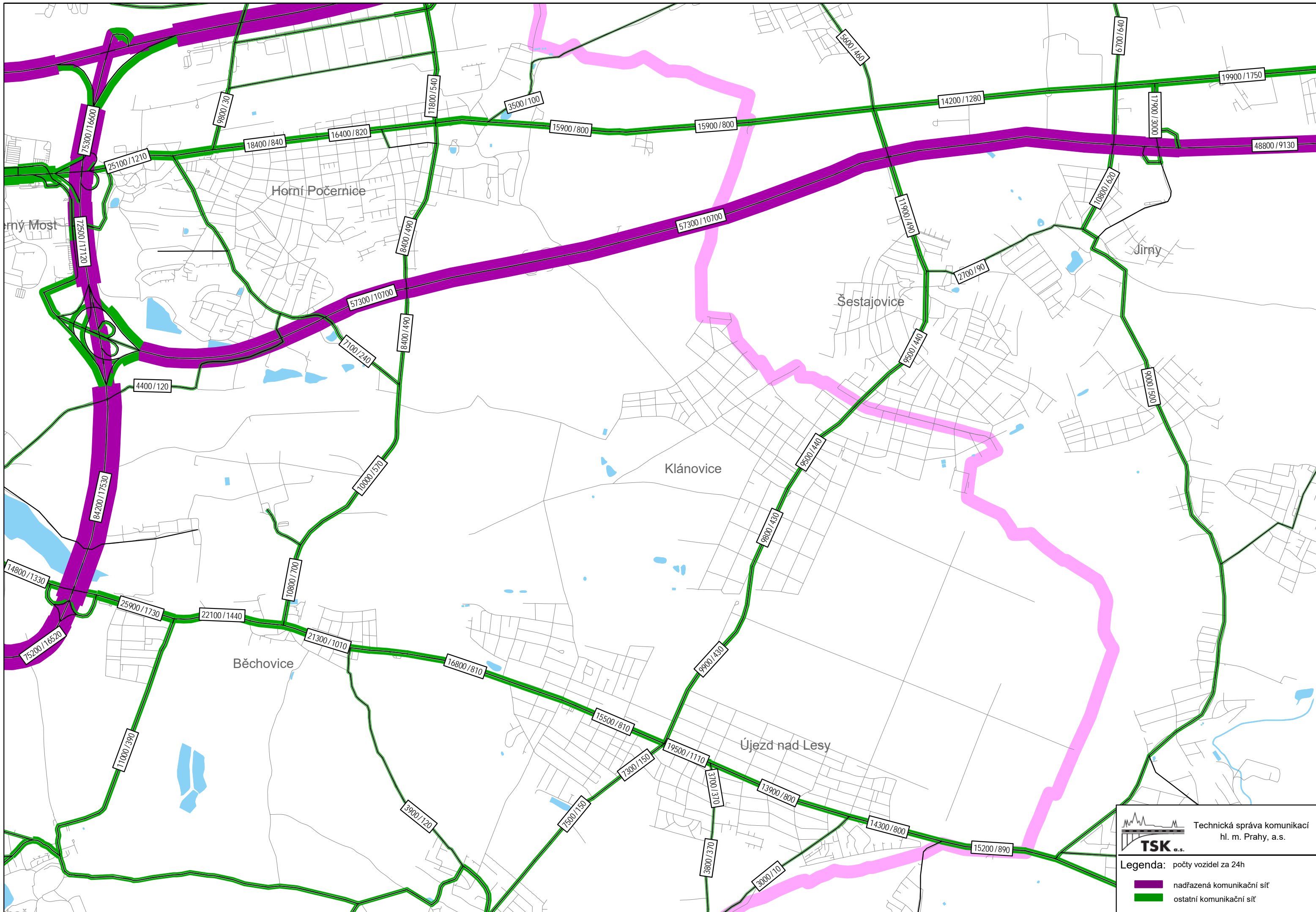


Příloha 1.2 - Hornopočernická spojka
zdroj: Ing. Jiří Lebeda, s. r. o.



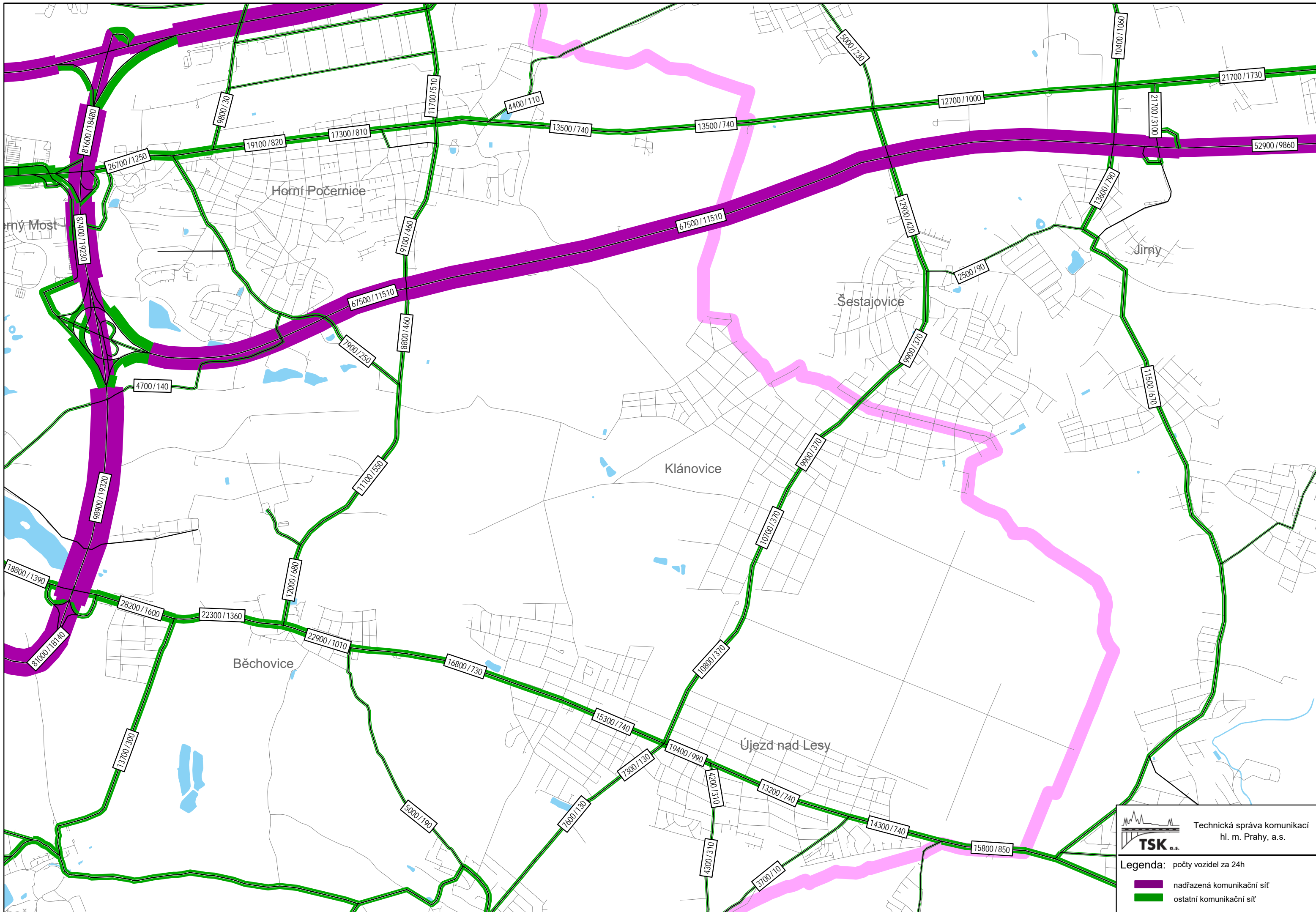
Legenda: počty vozidel za 24h

- █ nadřazená komunikační síť
- █ ostatní komunikační síť



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

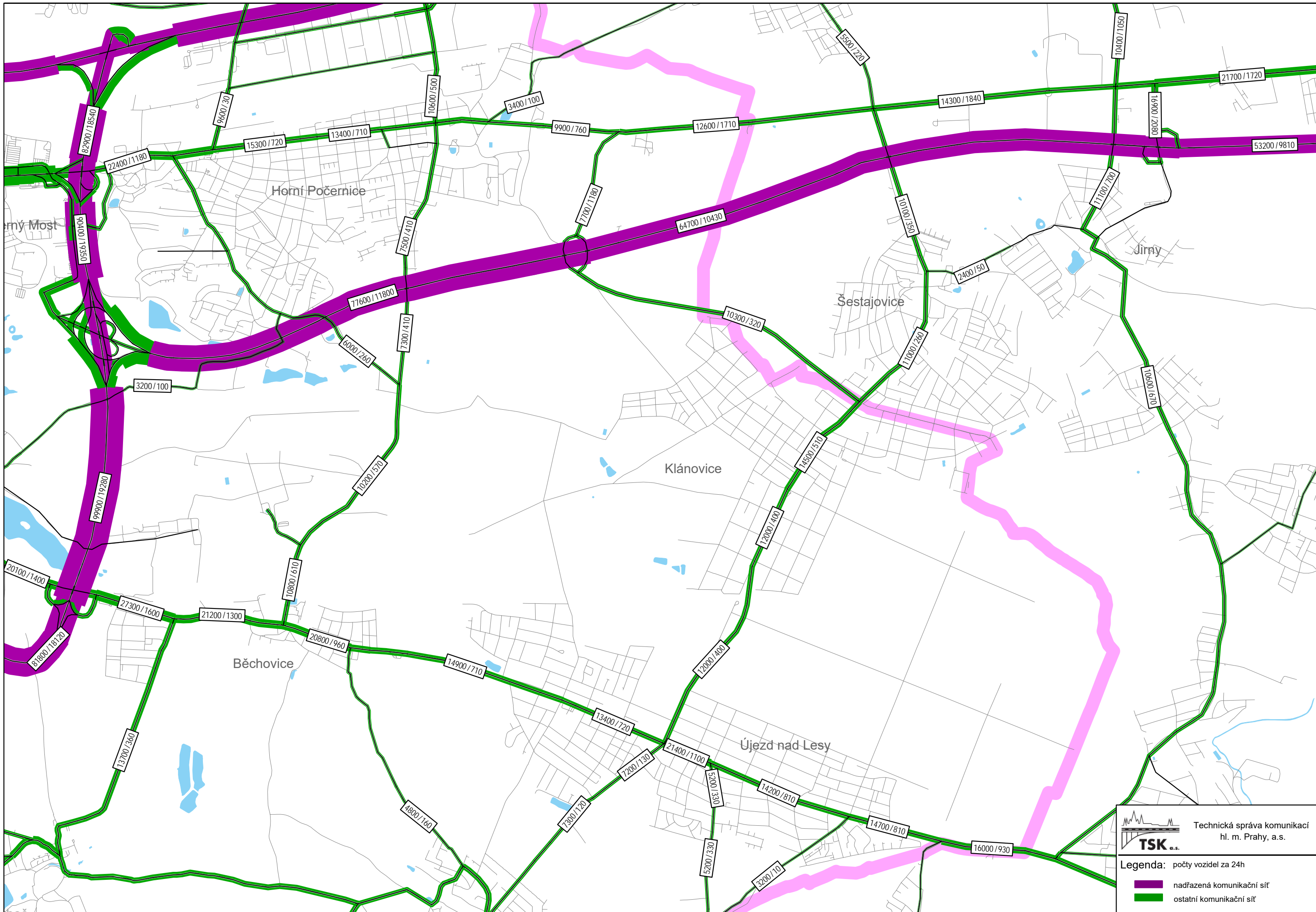
Legenda: počty vozidel za 24h
 nadřazená komunikační síť
 ostatní komunikační síť



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

Legenda: počty vozidel za 24h


- nadřazená komunikační síť
- ostatní komunikační síť



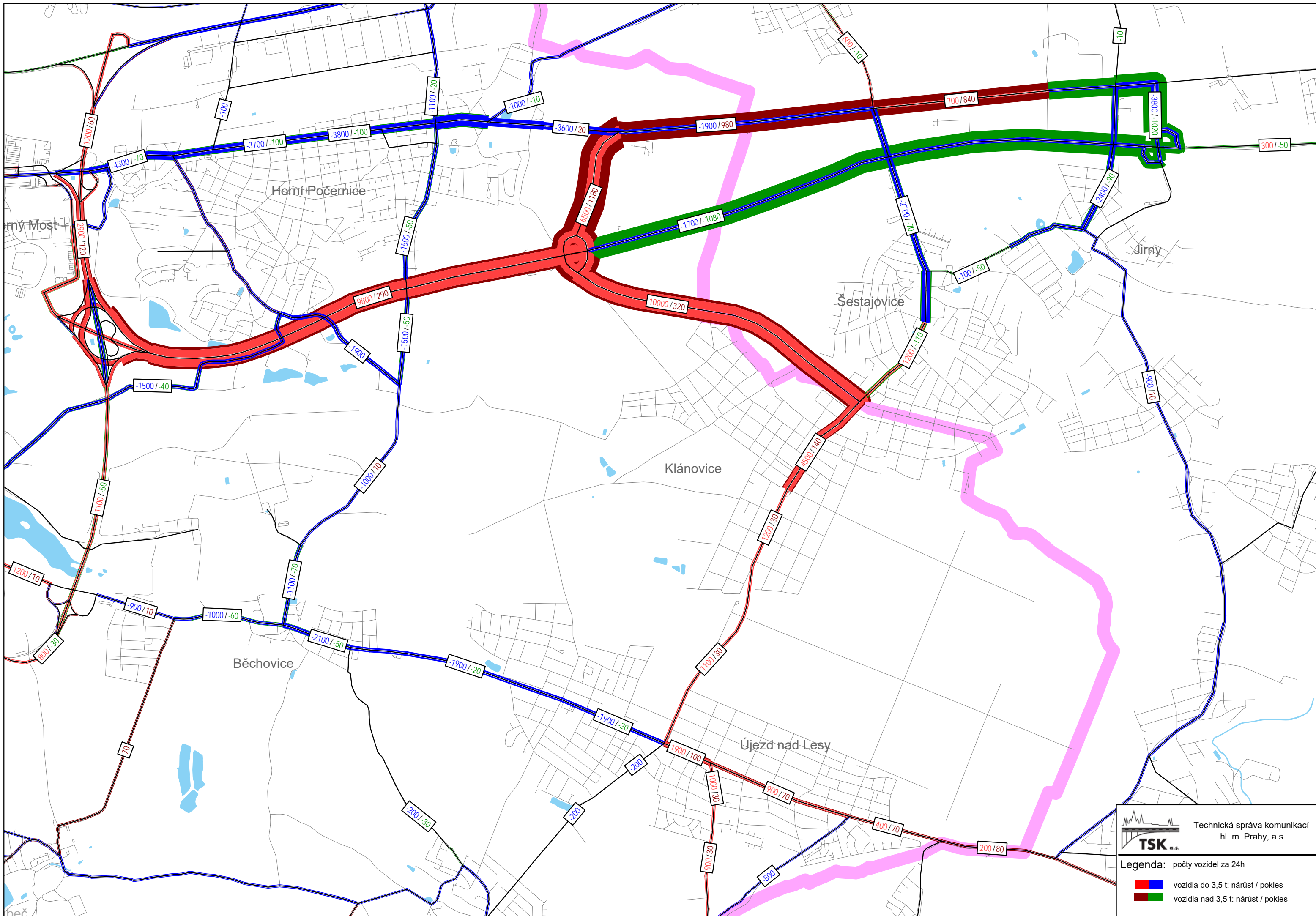
Technická správa komunikací
hl. m. Prahy, a.s.
TSK a.s.

Legenda: počty vozidel za 24h
█ nadřazená komunikační síť
█ ostatní komunikační síť



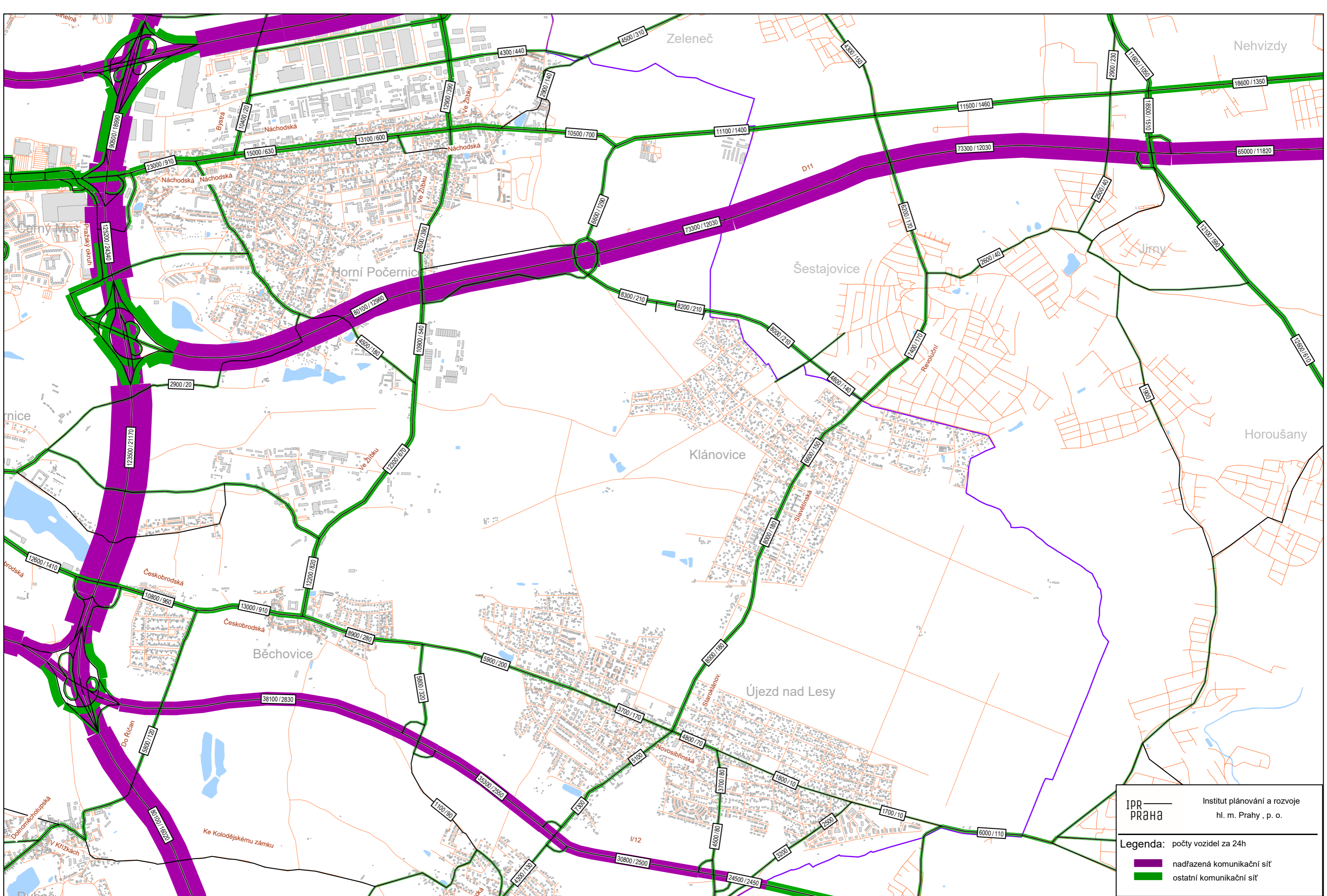

 Technická správa komunikací
 hl. m. Prahy, a.s.

Legenda: počty vozidel za 24h
 nadřazená komunikační síť
 ostatní komunikační síť



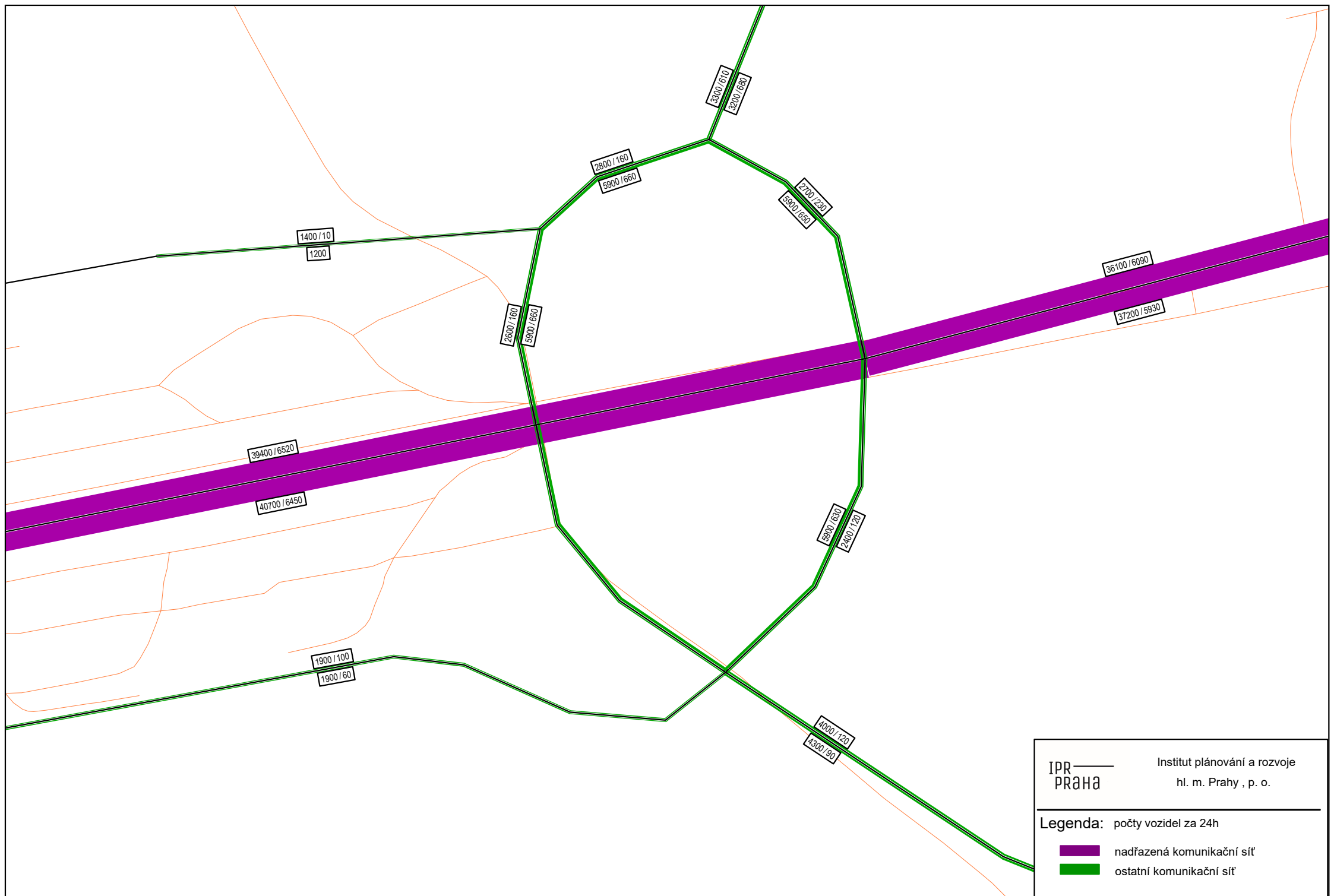
Technická správa komunikací
hl. m. Prahy, a.s.
TSK a.s.

Legenda: počty vozidel za 24h
■ vozidla do 3,5 t: nárůst / pokles
■ vozidla nad 3,5 t: nárůst / pokles



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

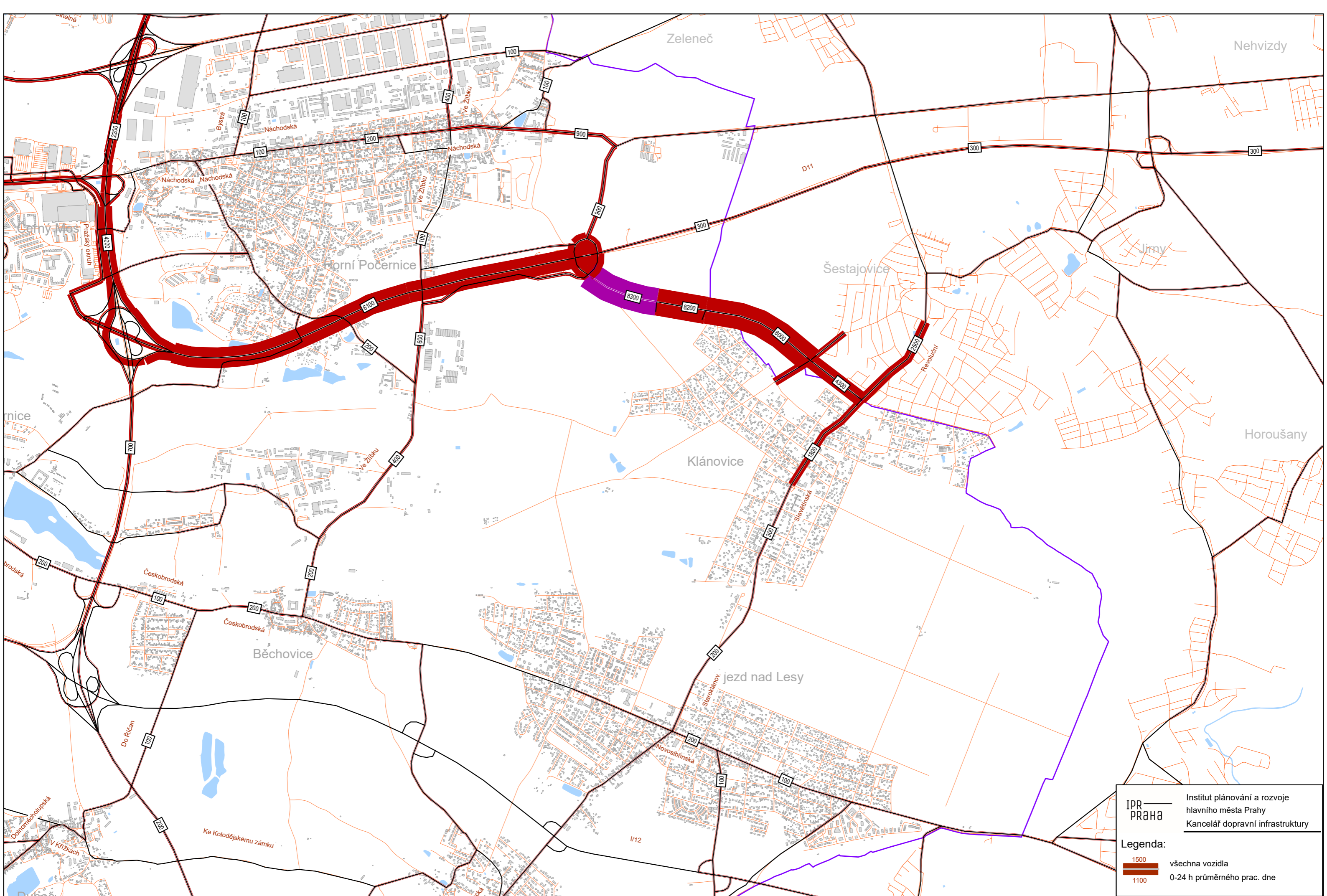
Legenda: počty vozidel za 24h
 nadřazená komunikační síť
 ostatní komunikační síť



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

Legenda: počty vozidel za 24h

- nadměřená komunikační síť
- ostatní komunikační síť

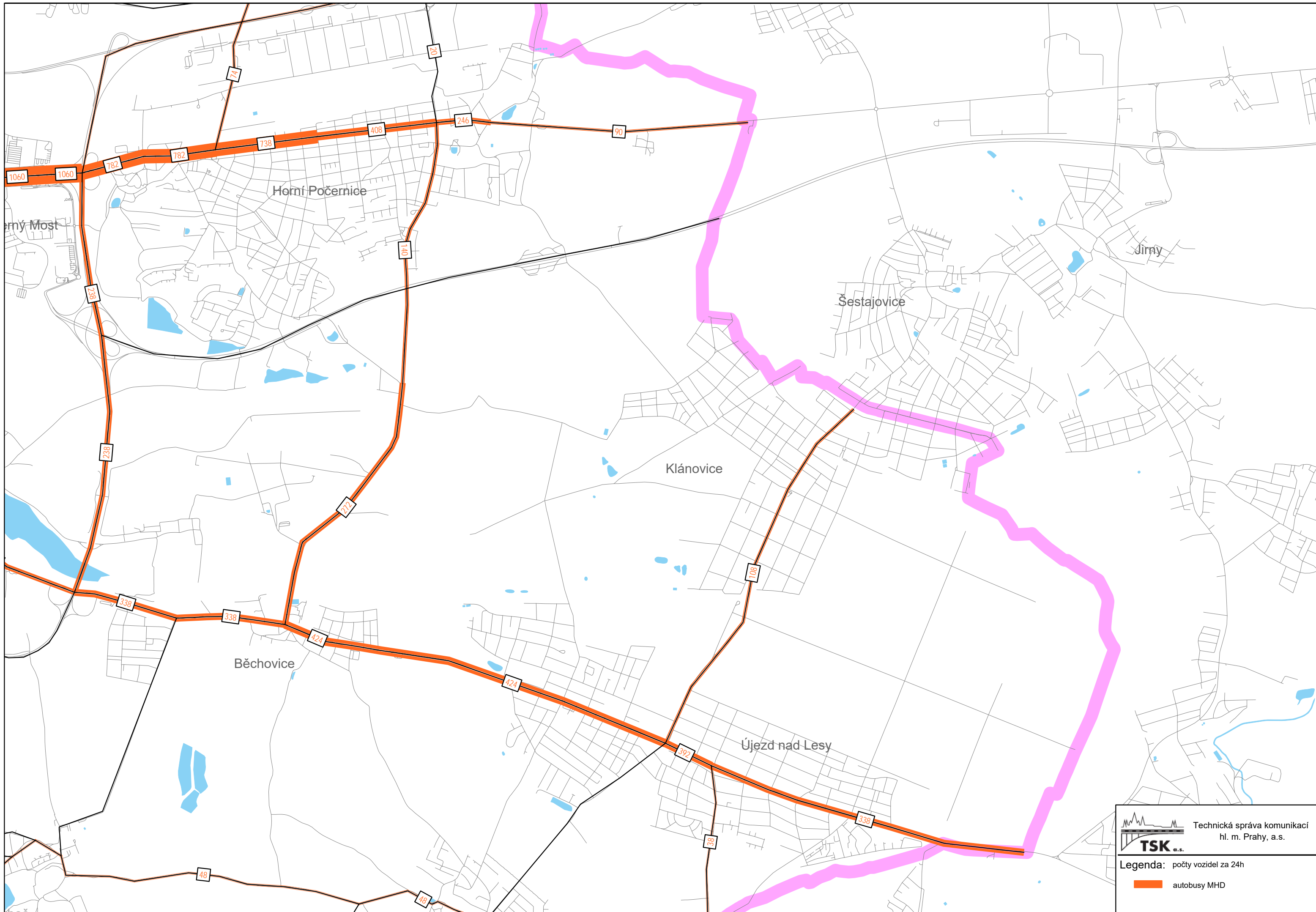



IPR
PRÁHA


Institut plánování a rozvoje
 hlavního města Prahy
 Kancelář dopravní infrastruktury

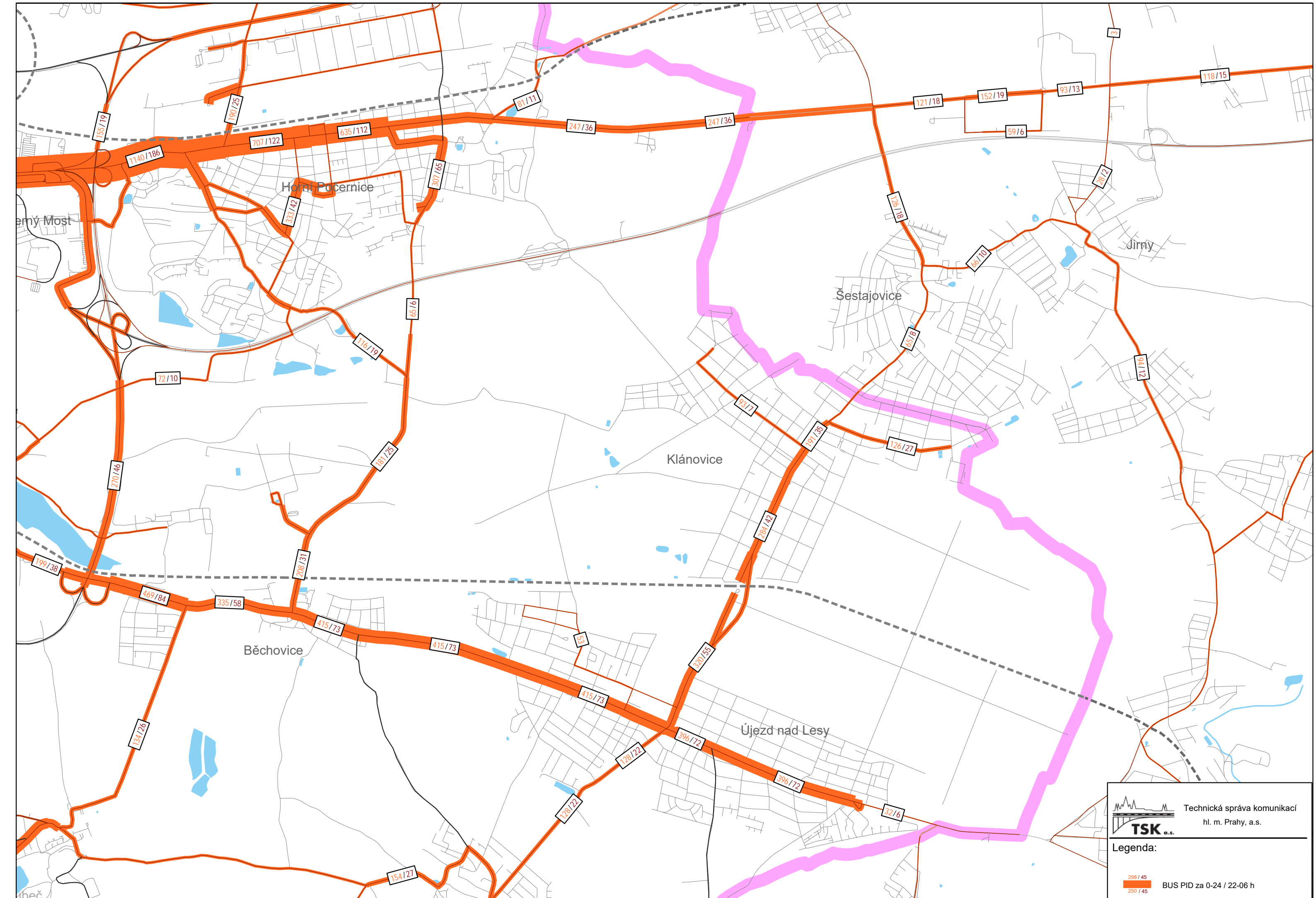
Legenda:

	všechna vozidla
	0-24 h průměrného prac. dne




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

Legenda: počty vozidel za 24h
 autobusy MHD



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

TSK a.s.

Legenda:

296 / 45
250 / 45

BUS PID za 0-24 / 22-06 h