

## PŘÍLOHA 3

# DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

zhotovitel části:  
ING. ARCH. BOREK STRÁDAL  
CZECH CONSULT®, spol.s r.o.

investor :  
ŘSD ČR – PRAHA 4 – NA PANKRÁCI 346/56

zhotovitel:



**NÝDRLE**

projektová kancelář

PROSINEC 2015

## **OBSAH :**

<b>ZPRACOVATEL DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ: .....</b>	<b>3</b>
<b>1. TEXTOVÁ ČÁST.....</b>	<b>4</b>
1.1 Úvod .....	4
1.1.1 Rozsah .....	4
1.1.2 Použité podklady .....	5
1.1.3 Použité zkratky .....	6
1.1.4 Použitý software.....	7
1.2 Způsob tvorby matematického modelu.....	8
1.2.1 Stanovení rozsahu sítě komunikací a její definování .....	8
1.2.2 Výchozí data – zatížení jednotlivých úseků komunikací .....	8
1.2.3 Zatěžování sítě na základě alternativ, resp. variant.....	10
1.2.4 Prognóza vývoje do roku 2040 .....	10
1.3 Matematický model .....	11
1.3.1 Aktualizace ZUR.....	11
1.3.2 Regionální alternativa .....	12
1.3.2.1 Základní řešení .....	12
1.3.2.2 Variantní řešení.....	13
1.3.2.3 Porovnání variant.....	13
1.3.3 Porovnání jednotlivých alternativ/variant .....	14
1.4 Shrnutí.....	16
<b>2. PŘÍLOHY DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ .....</b>	<b>17</b>

## ZPRACOVATEL DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ:

**CZECH Consult®, spol s r.o**

Zderazská 1625/65, 153 00 Praha – Radotín

IČ: 630 73 463

www.czechconsult.cz

e-mail : [b.stradal@czechconsult.cz](mailto:b.stradal@czechconsult.cz),

tel.: +420 257 31 01 01

vedoucí dopravního řešení: Ing. Zdeněk Strádal

vypracoval: Ing.arch. Borek Strádal

## **1. TEXTOVÁ ČÁST**

### **1.1 *Úvod***

#### **1.1.1 Rozsah**

Dopravní řešení je přílohou Studie proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP mezi R7 a D1 a porovnává dopravní zatížení jednotlivých úseků komunikací při různých alternativách výstavby – výstavbu v současně schváleném vedení trasy SOKP (A-ZUR) s navrhovanou regionální alternativou ve dvou variantních řešeních – základní variantou vedenou blíže k hranicím hl. m. Prahy a variantním řešením vedeným severněji.

Vzhledem k podrobnosti a stupni rozpracovanosti alternativní studie byla definována zjednodušená komunikační síť v úrovni postačující k simulování intenzit dopravy na jednotlivých úsecích SOKP a rozhodujících komunikacích. Pro možnost porovnání byla stejná podrobnost zvolena jak pro stávající trasu dle aktualizace ZUR a regionální alternativu, i když pro model A-ZUR jsou k dispozici podrobnější údaje.

Na základě zadání jsou intenzity dopravy spočteny v úrovni zatížení roku 2020 s výhledem zatížení v roce 2040.

### 1.1.2 Použité podklady

Výchozími podklady pro předkládané dopravní řešení byly údaje z aktualizace ZUR a předcházející Vyhledávací studie trasy dokončení SOKP – regionální alternativa zpracované sdružením Ing. Milan Strnad & Nýdrle – projektová kancelář (červenec 2014). Údaje u regionální alternativy byly dále zpřesněny údaji této rozpracované Studie proveditelnosti a účelnosti trasy dokončení SOKP (sdružení Ing. Milan Strnad & Nýdrle – projektová kancelář).

#### Dalšími podklady pro zpracování dopravního řešení byly:

1. Celostátní sčítání dopravy 2010 (ŘSD ČR)
2. Praha - intenzity automobilové dopravy na sledované síti, rok 2013, pracovní den, 0-24 h (TSK Praha)
3. Praha – sledovaná komunikační síť pro dopravní sčítání - stav k 1.1.2012 (TSK Praha)
4. Vliv zprovoznění TKB - rozdílový kartogram rok 2015 s TKB – rok 2014 bez TKB (TSK Praha, listopad 2014)
5. Praha – omezení jízdy NA nad 12t celkové hmotnosti na vybrané komunikační síti (TSK ÚDI, květen 2014)
6. Mapové podklady (Český ústav zeměměřičský a katastrální)
7. Průzkum dopravního chování posádek osobních automobilů na hranicích hl. m. Prahy (TSK Praha, 2007)
8. Směrový průzkum automobilové dopravy provozované v Praze a okolí vozidly s nejvyšší povolenou hmotností nad 3,5t (TSK Praha, 2011)
9. Sčítání dopravy na vybraných silničních hraničních přechodech ČR v roce 2013 včetně předcházejících průzkumů (ŘSD ČR)
10. TP 225 – Prognóza intenzit automobilové dopravy (EDIP, s.r.o., 2010)
11. Koeficienty růstu dopravy v Praze (TSK Praha)

### 1.1.3 Použité zkratky

<b>A</b>	autobusy
<b>AK</b>	autobusy kloubové
<b>A-ZUR</b>	aktualizace ZUR
<b>BUS</b>	autobusy
<b>CČM</b>	nákupní zóna Centrum Černý Most
<b>ČR</b>	Česká republika
<b>D1</b>	označení dálnice
<b>DOD</b>	dodávkové automobily
<b>hl.m.</b>	hlavní město
<b>LN</b>	lehká nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 t) bez přívěsů i s přívěsy
<b>M</b>	jednostopá motorová vozidla
<b>MHD</b>	městská hromadná doprava
<b>MÚK</b>	mimoúroňové křížení (křižovatka)
<b>NA</b>	nákladní automobily
<b>NAV</b>	těžké nákladní automobily – návěsy a soupravy
<b>NSN</b>	návěsové soupravy nákladních vozidel
<b>O</b>	osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy (užitečná hmotnost do 3,5t)
<b>OA</b>	osobní automobily (užitečná hmotnost do 3,5t)
<b>R6</b>	označení rychlostní komunikace
<b>ŘSD</b>	Ředitelství silnic a dálnic ČR
<b>SN</b>	střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 - 10 t) bez přívěsů
<b>SNP</b>	střední nákladní vozidla (užitečná hmotnost do 3,5 - 10 t) s přívěsy
<b>SOKP</b>	Silniční okruh kolem Prahy
<b>STPÚ</b>	Studie proveditelnosti a účelnosti
<b>SV</b>	všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel)
<b>TKB</b>	Tunelový komplex Blanka
<b>TN</b>	těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) bez přívěsů
<b>TNP</b>	těžká nákladní vozidla (užitečná hmotnost nad 10t) s přívěsy
<b>TNA</b>	těžké nákladní automobily
<b>TNV</b>	těžká nákladní vozidla
<b>TP</b>	technické podmínky
<b>TR</b>	traktory bez přívěsů
<b>TRP</b>	traktory s přívěsy
<b>Tram.</b>	tramvajový spoj
<b>TSK</b>	Technická správa komunikací hl. m. Prahy
<b>TSK-UDI</b>	Technická správa komunikací hl.m. Prahy – úsek dopravního inženýrství
<b>TV</b>	těžká motorová vozidla celkem

<b>ÚP</b>	územní plán
<b>VÚC</b>	vyšší územní celek
<b>ZUR</b>	zásady územního rozvoje
<b>I/</b>	označení silnice I. třídy
<b>II/</b>	označení silnice II. třídy
<b>III/</b>	označení silnice III. třídy

POZNÁMKA:

Vzhledem k odchýlkám v názvosloví jednotlivých podkladů mohou být v textu použity různé zkratky se shodným významem.

TSK a ŘSD používají různou metodiku zatřídění vozidel – TSK člení dopravní proud na osobní automobily, pomalá vozidla BUS MHD a tramvajové spoje.

**1.1.4 Použitý software**

Pro tvorbu matematického modelu a následných výstupů byl použit následující software:

- AUTO
- AUTOCAD r.2015
- COREL DRAW
- MICROSOFT OFFICE Profesional 2013 (WORD, EXEL)

## 1.2 **Způsob tvorby matematického modelu**

### 1.2.1 Stanovení rozsahu sítě komunikací a její definování

Na základě podkladů uvedených v oddíle 1.1.2 byla stanovena potřebná síť úseků jednotlivých stávajících komunikací v hl.m. Praze a Středočeském kraji odpovídající podrobností řešenému zadání. Tato síť byla doplněna o navrhovanou výstavbu přeložky silnice II.třídy v úseku Kralupy nad Vltavou, D5 MÚK Úžice – Praha, letiště Ruzyně a navrhované (projektované) úseky SOKP mezi R7 a D1 ve třech variantách (A-ZUR, regionální alternativa v základním i variantním řešení). Vzhledem k vybranému rozsahu komunikační sítě byly redukovány i sjezdy z SOKP v alternativně A-ZUR o sjezdy, které by neměly návaznost v definované silniční síti. Např. MÚK Výhledy a MÚK Rybářka byly redukovány do jednoho uzlu, stejně jako MÚK Ústecká a MÚK Březiněves.

Síť byla zakreslena do mapových podkladů, a jednotlivé úseky a uzly byly číselně identifikovány. Následně byla síť jednotlivých úseků komunikací parametricky zadána do programu AUTO. Součástí vstupních údajů byla i doba průjezdu vozidel jednotlivými úseky, uzly byly zadány nulovou hodnotou a zdržení na křižovatkách bylo zahrnuto do doby průjezdu jednotlivými úseky.

Do matematického modelu byly ve vazbě na jednotlivé uzly a úseky komunikací zadány zdroje a cíle cest a tranzitní vztahy.

### 1.2.2 Výchozí data – zatížení jednotlivých úseků komunikací

K jednotlivým zatěžovaným úsekům byly přiřazeny hodnoty dle celostátního sčítání dopravy 2010 (ŘSD ČR) a dle databáze TSK Praha - intenzity automobilové dopravy na sledované síti 2013. Údaje ŘSD byly použity všude tam, kde byly dostupné, tj. výlučně v extravilánu Prahy, v intravilánu hlavního města pak u úseků komunikace R1-SOKP (úseky 01-06, 38 a 39), D1 od Jižní spojky a D11 od R1 (Černý Most). U úseku 37 (R1-SOKP) nebyla data ŘSD dostupná vzhledem k termínu uvedení této části komunikace do provozu. Z téhož důvodu byla kvůli relevanci použita data TSK u R10 v intravilánu města (Novopacká – část úseku č.342).

Z databáze ŘSD ČR byla použita následující data:

pro osobní .....O+M

pro těžká .....TV

pro návěsy (soupravy) ..... TNP+NSN

celkové zatížení pak bylo stanoveno jako součet osobní+těžká



Z databáze TSK Praha byla použita následující data:

pro osobní ..... osobní

pro těžká .....pomalá

celkové zatížení pak bylo stanoveno jako součet osobní+těžká

Vzhledem k absenci údajů o návěsích a soupravách NA v databázi TSK byly údaje o počtu vozidel této kategorie na úsecích, kde to bylo smysluplné z hlediska dalších výpočtů, doplněny přepočtem z navazujících úseků, či úseků podobné charakteristiky s přihlédnutím ke skladbě dopravního proudu v okolí zatěžovaného úseku. V úvahu byly vzaty i údaje o vyloučení těžké dopravy na některých zatěžovaných úsecích (Praha – omezení jízdy NA nad 12t celkové hmotnosti na vybrané komunikační síti – TSK ÚDI 2012).

Vložená data byla následně sjednocena na úroveň intenzit roku 2015 (přepočty dle koeficientů TP 225 a TSK Praha). Následně byl do modelu zapracován vliv zprovoznění Tunelového komplexu Blanka (viz. data TSK – Vliv zprovoznění TKB – rozdílový kartogram), přeložky komunikace II/240 v úseku D5 Úžice- R7 letiště Praha-Ruzyně a Vysočanské spojky.

Pro přepočet na výchozí úroveň intenzit dopravy z mezistupně matematického modelu v úrovni intenzit dopravy roku 2015 (rok 2020) byly v extravilánu města použity koeficienty dle TP 225 „Prognóza intenzit automobilové dopravy“ – přílohy 1 a 2. Pro přepočet zatížení v intravilánu města pak byly použity koeficienty TSK pro centrum.

Kumulované koeficienty pro přepočet 2010 – 2020 (data z celostátního sčítání dopravy 2010 - ŘSD) a pro přepočet 2013 – 2020 (databáze TSK Praha - intenzity automobilové dopravy na sledované síti 2013):

druh komunikace	kategorie vozidel		
	osobní	těžká	návěsy
<b>KOEFICIENTY ŘSD PRO PŘEPOČET ZATÍŽENÍ</b>			
<b>D</b>	1,4	1,13	1,13
<b>R</b>	1,39	1,1	1,1
<b>I</b>	1,26	1,05	1,05
<b>II+III</b>	1,24	1,02	1,02
<b>KOEFICIENTY TSK PRO PŘEPOČET ZATÍŽENÍ</b>			
<b>centrum</b>	1,03	1,03	

### 1.2.3 Zatěžování sítě na základě alternativ, resp. variant

Výchozí model byl postupně doplněn o nové úseky SOKP v rozsahu jednotlivých alternativ/variant a zatížen tranzitní i cílovou dopravou pro každou alternativu samostatně. Pro modelování zatížení variantního řešení regionální alternativy pak byl výchozím modelem model výsledný model regionální alternativy. Při zatěžování modelu byly vzaty v úvahu i zóny a úseky pražských komunikací, na kterých jsou omezeny jízdy NA nad 12t. Současně byl u regionální alternativy vzat v úvahu požadavek omezení průjezdu městskými částmi Úvaly, Újezd nad Lesy a Běchovice (stávající I/12) s vyloučením jízd NA nad 12t.

Počet cest a jejich zdroje a cíle jsou ve všech alternativách (variantách) shodné s výchozím modelem. Každému úseku je přiřazen konstantní čas průjezdu, denní variace nejsou uvažovány.

Vzhledem ke skutečnosti, že výchozí model byl již v úrovni intenzit dopravy roku 2020, nebylo potřeba dalších přepočtů.

Použitá metodika a postup výpočtů zajišťují, že výsledná data pro jednotlivé alternativy/varianty jsou plně kompatibilní a proto jsou i snadno porovnatelná.

Naopak těžko porovnatelné jsou výsledné modely jednotlivých alternativ s předchozími, staršími, studiemi, kde fakticky nelze kvůli různému období zpracování a časovým horizontům (tj. i koeficientům růstu) porovnávat zatížení v absolutních hodnotách. Porovnatelné jsou pouze údaje procentuálního přerozdělení dopravního zatížení jednotlivých úseků komunikací.

### 1.2.4 Prognóza vývoje do roku 2040

Zatížení jednotlivých úseků alternativy A-ZUR a variantního řešení regionální alternativy byly stanoveny přepočtem z výsledných hodnot matematického modelu (úroveň roku 2020). Výsledné zatížení je stanoveno jako součet intenzity dopravy lehkých vozidel a intenzity dopravy těžkých vozidel. Koeficienty byly stanoveny v souladu s TP 225 „Prognóza intenzit automobilové dopravy“ – přílohy 1 a 2 (typ komunikace D – dálnice a rychlostní komunikace).

Koeficient vývoje intenzit dopravy pro skupinu lehkých vozidel:

$$k_p = k_v/k_{0i} = 1,91/1,43 = \mathbf{1,336}$$

Koeficient vývoje intenzit dopravy pro skupinu těžkých vozidel:

$$k_p = k_v/k_{0i} = 1,31/1,21 = \mathbf{1,083}$$

Prognózovaný stav 2040 není identický s daty modelu HDM4, pro který platí jiné koeficienty.

## 1.3 **Matematický model**

### 1.3.1 Aktualizace ZUR

Stávající platná varianta SOKP – propojení R7 a D1 severní cestou je postavena poměrně blízko Praze (průběh trasy viz Schéma sítě matematického modelu - příloha č.1). Svou koncepcí více akcentuje obsluhu severních území, tj. především propojení levého a pravého břehu Vltavy. Akcentace lokální dopravy na úkor tranzitu je především zřejmá vysokým počtem sjezdů na ne příliš zatížených komunikacích v místech, kde není vysoká hustota obyvatel, ani žádný významný průmysl nebo logistická centra. Dalším faktem je, že se vrací ve své západní části poměrně blízko k centru, kde takto spojuje městskou dopravu s tranzitní. Trasa okruhu téměř vylučuje jakýkoliv vliv na přístup do poměrně blízkého pásu průmyslu podél Labe mezi Čelákovickými a Neratovicemi.

Této koncepci odpovídá i průběh zatížení jednotlivých úseků (viz příloha č.5 „Zátěžový diagram – aktualizace ZUR v intenzitách dopravy 2020“), které je ve své severozápadní části poměrně konstantní. Intenzity se zvyšují o cca 15% v severovýchodní části meziokruhu mezi D8 a R10, kde významně odlehčují od tranzitní dopravy projíždějící v koridoru mezi městskou částí Praha 8 a sídlištěm Letňany. Díky své koncepci zároveň snižuje průjezd po průmyslovém polookruhu a veškerou tranzitní dopravu převádí na komunikace sousedící s významnou nákupní zónou Centrum Černý Most, která již sama o sobě indukuje poměrně vysoké zatížení sousedních komunikací. Zatížení přilehlých úseků SOKP významně narůstá (až o dalších 45%) a stoupá tak na více než dvojnásobek zatížení severozápadní části okruhu a jihovýchodního propojení na D1, kde se zatížení vrací k intenzitám dopravy severozápadních úseků SOKP. Jak je zřejmé z přílohy č.8 „Zátěžový diagram – zatížení jednotlivých úseků SOKP v intenzitách dopravy 2040“ vytváří se tak území s neúměrně vysokou zátěží od dopravy a to v blízkosti významného sídelního celku Černý Most. Dále je zcela nepochybné, že toto zatížení bude mít vždy gradující tendenci a to zejména vzhledem k rozdílné dynamice růstu tranzitní a městské dopravy.

Významně pak stoupá intenzita propojení mezi D1 a I/2. Tento nárůst však není dán silnou vazbou mezi těmito vjezdy do Prahy, ale absencí kvalitního propojení centra s okrajovými částmi v návaznosti na průběh komunikace I/2. Toto propojení je tak realizováno odklonem vozidel přijíždějících po I/2 (včetně dopravy indukované okrajovými částmi Prahy a příměstskými satelity) na D1, po které tato vozidla pokračují do centra.

V navazujících stávajících úsecích SOKP mezi D1 a R4 pak dojde po zprovoznění celého okruhu k mírnému navýšení dopravy o cca 5 až 12%. Přesměrování dopravy na severní objízdnu trasu vede ke snížení intenzit dopravy mezi komunikací K Barrandovu a D5 o cca 7%. Naopak na úseku SOKP mezi D5 a R6 dojde k navýšení intenzit dopravy o cca 12% a mezi R6 a Evropskou dokonce o 35%.

Jak je zřejmé z porovnání dat uvedených v tabulce č.1 „Matematický model – modelová zatížení v úrovni intenzit dopravy r.2020“ a grafických výstupů (příloh č.2 a č.5) tato alternativa významně odlehčuje dopravě v severní a západní části města. Okruh vedený na rozhraní extravilánu a intravilánu města je atraktivní pro spojení levého a pravého břehu Vltavy a významně tak odlehčuje dopravě v segmentu vozidel do 3,5 t. Významnou roli hraje především pro spojení v segmentu vozidel nad 3,5t, kde je v současné době možné spojení pouze po jižní části SOKP nebo přes Kralupy nad Vltavou (viz omezení těžké dopravy v Praze – příloha č.13).

Naopak odlehčení úseků Jižní spojky je dáno více dopravními opatřeními (omezení těžké dopravy na tomto úseku), než výhodností trasy. Toto tvrzení lze doložit především nižším úbytkem lehké dopravy, pro kterou je objízdna trasa po jižní části SOKP vzhledem k nárůstu délky méně atraktivní. Po SOKP jsou pak vazby těžké tranzitní dopravy (viz příloha č. 12) mezi D5 a R10 realizovány severní objízdnu trasou a silnější vazby mezi D5 a D11/I/12 jižní objízdnu trasou. Tranzit OA (viz příloha č. 11) pak zůstává částečně na Jižní spojce.

### 1.3.2 Regionální alternativa

#### 1.3.2.1 Základní řešení

Trasa regionální alternativy je situována severněji a je proto méně atraktivní pro spojení mezi městskými částmi Praha 6 a Praha 8 než trasa aktualizované ZUR a v některých svých úsecích nahrazuje stávající (II/101) nebo navrhované komunikace (přeložka II/240 v úseku letiště Praha Ruzyně – Velké Přílepy nebo přeložku I/12 nahrazující průtah Újezdem nad Lesy a Běchovicemi).

Regionální alternativa klade vyšší důraz na tranzitní (zejména těžkou) dopravu, pro kterou je atraktivnější i bez dodatečných dopravních omezení. Tato akcentace na tranzitní dopravu se projevuje především protažením trasy SOKP východním směrem, kde částečně nahrazuje stávající již ne příliš dostatečnou komunikaci II/101 a přejímá její zatížení. Jak se postupnou modelací prokázalo, protažení SOKP směrem na východ má příznivý vliv na obsluhu osídlení a průmyslového pásu podél Labe, zejména pro dopravní obsluhu území mezi Čelákovickými a Kostelcem nad Labem.

Matematický model zároveň prokázal, že vzdálenější vedení má příznivý vliv i na zatížení dopravního uzlu Černý Most a již dnes významně zatíženou Jižní spojku. Prokazatelný je vliv snížení intenzit dopravy v Tunelovém komplexu Blanka.

Výše uvedené principy se projevují i v zatížení jednotlivých úseků SOKP. Zvyšují se intenzity dopravy (85 tis. vozidel) na společném vedení R7 a SOKP (u letiště Praha Ruzyně) na hodnoty odpovídající zatížení úseků mezi Evropskou a K Barrandovu (92 – 98 tis. vozidel). V úseku společného vedení s přeložkou II/240 klesá zatížení na hodnotu 52.tis. vozidel/den. Dále jsou intenzity zatížení (stále v úrovni r.2020) cca 38,5 tis. vozidel, což je hodnota asi o 10% nižší než na srovnatelných úsecích SOKP dle aktualizace ZUR. V úseku mezi D8 a D11 se intenzity zatížení pohybují okolo 40 tis. vozidel/den. V úseku mezi D11 a I/2 se pohybuje zatížení mezi 51 tis. a 55,5 tis. vozidel. Na úseku mezi D1 a I/2 je prognózované zatížení v úrovni r.2020 cca 65 tis. (stejně důvody jaku u A-ZUR). Ve stávajících úsecích SOKP mezi D1 a R7 (jižní propojení) dochází k navýšení stávajících intenzit dopravy o cca 20-25%. K významnějšímu nárůstu pak dochází na stávajících úsecích mezi R6 a letištěm Praha Ruzyně (cca 35%). Tento nárůst je způsoben především přesměrováním části dopravy z jižní na severní trasu okolo Prahy.

Vzhledem ke koncepci regionální alternativy a dopravního významu sjezdu u obce Řež je třeba zvážit vybudování tohoto sjezdu.

### 1.3.2.2 Variantní řešení

Na základě výsledků modelace regionální alternativy bylo modelováno i variantní řešení, které přibližuje trasu SOKP ještě více k území podél Labe mezi Brandýsem nad Labem a Neratovicemi a zásadně tak zvyšuje dopravní dostupnost a komfort dopravní obslužnosti území. Odchylení trasy nemá zásadní vliv na tranzitní dopravu a naopak přejímá zátěže některých místních komunikací. Úprava trasy má vliv na zatížení SOKP v úseku mezi D8 a R10. K nevyššímu nárůstu intenzit dopravy o 25% dochází v úseku mezi D5 a I/9, kde SOKP přejímá část zatížení I/9. Mezi I/9 a R10 dochází k nárůstu o necelých 5%, ve zbytku trasy SOKP se zatížení prakticky nemění.

### 1.3.2.3 Porovnání variant

Při porovnání obou variant regionální alternativy je výhodnější vedení trasy v místě překonání Vltavy v kratší variantě (blíže u Prahy) s vypuštěním sjezdu u obce Řež a naopak v severovýchodní části její oddálení a přiblížení Kostelci nad Labem. Toto oddálení nemá význam z hlediska obsluhy území na severovýchodní hraně hl. města, které je z hlediska osídlení i ekonomických aktivit relativně nevýznamné. Naopak změna trasy významně prospívá napojení a dopravní obsluze území podél Labe.

### 1.3.3 Porovnání jednotlivých alternativ/variant

Přesto, že obě alternativy dostavby SOKP mezi R7 a D1 řeší stejné zadání, rozdíly ve vedení trasy jednotlivých alternativ jsou na první pohled patrné. Zatímco aktualizovaná alternativa ZUR vede po hranici hl. m. Prahy, regionální alternativa je od hranic města odsazena přibližně o 5 km dále. A-ZUR je více koncipována jako městský okruh s častými sjezdy na méně významné komunikace, oproti tomu regionální alternativa je koncipována více jako tranzitní (vnější) okruh, který se svým tvarem lépe přizpůsobuje návaznosti na radiální příjezdy do Prahy. Svojí polohou navíc umožňuje lepší obsluhu navazujícího území Středočeského kraje, zejména pásu podél Labe v úseku mezi Čelákovickými a Neratovicemi.

Z pohledu tranzitní dopravy je regionální alternativa výhodnější pro tranzit ve směru východ – západ. Oproti tomu A-ZUR svou agresivní polohou přibližující se na západě velmi významně středu města je výhodnější pro tranzit sever – jih. Vysoké intenzity však zcela jistě časem omezí průchodnost této části okruhu (Černý Most) a předpokládaná vyšší časová náročnost průjezdu tuto výhodu znehodnotí.

Vazby sever jihozápad až jih ztrácejí význam vybudováním přeložky II/240, která odklání tranzitující dopravu již u Kralup nad Vltavou.

Dalším velmi významným rozdílem mezi oběma alternativami je urbanistická koncepce. Alternativa A-ZUR město více svírá a další rozvoj je umožněn pouze vně prstence SOKP. Znamená to, že obyvatelé nově vzniklých satelitů budou přijíždět do centra po komunikacích stále ještě zatížených tranzitní dopravou a budou muset křížit prstenec SOKP. Oproti tomu regionální varianta dává dostatečný prostor rozvoji města a navazujícího příměstského osídlení tak, jak je to v současné době mezi jižní trasou SOKP a souvislou zástavbou na jihu Prahy. Vazby na centrum budou v tomto případě již očištěny od tranzitní dopravy a tedy jednodušší.

Z dopravního hlediska je zatížení A-ZUR v severozápadní části okruhu cca o 10% vyšší oproti regionální alternativě a v severovýchodní části pak o téměř 20%. Toto navýšení je dáno především tím, že je trasa A-ZUR blíže centra a plní kromě úkolů okruhu i funkci městské komunikace obsluhující část území města. Z hlediska výhledu a rozvoje města je potřeba zvážit, zda je to výhodou nebo komplikací.

Při rozboru vlivu obou alternativ na dopravu v centrální části města lze konstatovat, že alternativa A-ZUR více zklidní severní část města včetně TKB a méně pak úseky jižní spojky, kde zůstává vyšší zatížení oproti regionální variantě.

Regionální varianta v daleko větší míře absorbuje pohyb vozidel přes centrum v ose východ-západ a alternativa A-ZUR pak v ose sever-jih.

Vyšší zatížení na severní části SOKP centrálněji umístěné alternativy A-ZUR je dáno také tím, že převádí ve vyšší míře tranzitní dopravu ve směru východ – západ z jižní trasy na severní.

Porovnání vlivu jednotlivých alternativ (A-ZUR a variantní řešení regionální alternativy) na dopravu v území je nejlépe patrné z rozdílového diagramu (příloha č.6).

## 1.4 Shrnutí

Hlavní výhody a nevýhody jednotlivých řešení lze shrnout následovně:

### Hlavní výhody a nevýhody trasy SOKP dle aktualizace ZUR:

- + lepší řešení propojení okrajových částí Prahy (Praha 6 a 8)
- + kratší spojení (tranzit) sever – jih mezi D8 a D1
- + větší odlehčení Severojižní magistále a TKB
- vysoké intenzity dopravy v dopravním uzlu Černý Most, které v budoucnu mohou být v daném území obtížně řešitelné
- méně odlehčuje Jižní spojce
- vedení v blízkosti hustě obydlených území (Severní město, sídliště Letňany, sídliště Černý Most...)
- odtržení rozvojových částí na východě Prahy od centrální části a významné zhoršení napojení těchto částí na střed města (souběh s napojením R10, D11 a I/2 na SOKP)
- minimální obsluha území mezi Čelakovicemi a Neratovicemi

### Hlavní výhody a nevýhody regionální alternativy trasy SOKP:

- + kratší spojení (tranzit) ve směrech východ – západ (především D5-D11 a D5-I/12) a jih – severovýchod (především R4-D11,I/12 a D1-D11,I/12)
- + zlepšení dopravní obslužnosti území mezi Čelákoviciemi a Neratovicemi, lepší napojení Kostelce nad Labem
- + trasa vedena dále od hustě obydlených území, zachování integrity území hl. města Prahy
- + převzetí dopravy některých komunikací II. a nižší třídy (II/101, přeložka II/240, II/244)
- + zklidnění průjezdu dvojměstím Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a městskými částmi Újezd nad Lesy, Běchovice bez dalších investic – přivaděče spolu s trasou nahradí mj. obchvat Brandýsa nad Labem (západní spojka mezi II/610 a II/101) a přeložku I/12 mimo střed MČ Újezd nad Lesy a Běchovice
- horší propojení okrajových území hl. m. Prahy na levém a pravém břehu Vltavy v severním segmentu města
- menší míra odlehčení severního území Prahy (TKB, Liberecká) a Severojižní magistrále



## 2. PŘÍLOHY DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

### A **Tabulková část**

#### A.1 Výstupy

- TABULKA č.1      Matematický model - modelová zatížení v úrovni intenzit dopravy r. 2020
- TABULKA č.2      Porovnání vzdálenosti hlavních tranzitních vjezdů/výjezdů

#### A.2 Podklady

- TABULKA č.3      Rozdělení tranzitujících vozidel podle vjezdu do Prahy – nákladní automobily 2011 (zdroj TSK Praha)
- TABULKA č.4      Rozdělení tranzitujících vozidel podle vjezdu do Prahy – osobní a dodávkové automobily 2007 (zdroj TSK Praha)

## **B Grafická část**

### **B.1 Výstupy**

- PŘÍLOHA č.1 Schéma sítě matematického modelu s přiřazením čísel jednotlivých uzlů a úseků na mapovém podkladě
- PŘÍLOHA č.2 Zátěžový diagram – výchozí stav v intenzitách dopravy r. 2020
- PŘÍLOHA č.3 Zátěžový diagram – regionální alternativa, základní varianta v intenzitách dopravy r. 2020
- PŘÍLOHA č.4 Zátěžový diagram – regionální alternativa, variantní řešení v intenzitách dopravy r. 2020
- PŘÍLOHA č.5 Zátěžový diagram – aktualizace ZUR v intenzitách dopravy r. 2020
- PŘÍLOHA č.6 Zátěžový diagram – rozdílový diagram regionální alternativy a aktualizace ZUR v intenzitách dopravy r. 2020
- PŘÍLOHA č.7 Zátěžový diagram – zatížení jednotlivých úseků SOKP v intenzitách dopravy r. 2040 – regionální alternativa
- PŘÍLOHA č.8 Zátěžový diagram – zatížení jednotlivých úseků SOKP v intenzitách dopravy r. 2040 – aktualizace ZUR

### **B.2 Podklady**

- PŘÍLOHA č.9 Vliv zprovoznění TKB – rozdílový kartogram zpracovaný TSK Praha, úsekem dopravního inženýrství v listopadu 2014
- PŘÍLOHA č.10 Vliv zprovoznění TKB – centrum – rozdílový kartogram zpracovaný TSK Praha, úsekem dopravního inženýrství v listopadu 2014
- PŘÍLOHA č.11 Tranzitní doprava na území Prahy 2007 – osobní a dodávkové automobily (zdroj - TSK Praha)
- PŘÍLOHA č.12 Tranzitní doprava na území Prahy 2011 – nákladní automobily (zdroj - TSK Praha)
- PŘÍLOHA č.13 Omezení jízdy NA nad 12t celkové hmotnosti na vybrané komunikační síti (zdroj - TSK Praha, květen 2014)