



ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY



DOPRAVNÍ PROGNÓZA 2005 LETIŠTĚ PRAHA-RUZYŇĚ Aktualizace k roku 2013

06 – 130 – H 37

Bilance přepravních a dopravních nároků areálu a zatížení komunikační sítě

Ředitel ústavu:

Ing. Ladislav P i v e c

1. náměstek ředitele:

Ing. Vladimír K a d l e c

Vedoucí sekce 130:

Ing. Jan K r e m l

Zodpovědný projektant:

Ing. Jug M i k u š k o v i c

Zpracovatelé:

Ing. Jana C o u f a l o v á

Ing. Jaroslav H o r n í k

Ing. Jan K r e m l

Ing. Jug M i k u š k o v i c

Martin S p ě v á č e k

Ing. Jiří Z e m a n

Praha, říjen 2006

OBSAH

ÚVOD	3
A. PŘEPRAVNÍ NÁROKY AREÁLU A MATICE PŘEPRAVNÍCH VZTAHŮ	5
A.1 BILANCE CELKOVÝCH NÁROKŮ V OBLASTI PŘEPRAVY OSOB	5
A.1.1 POČTY UŽIVATELŮ DOPRAVNÍHO SYSTÉMU OBSLUHUJÍCÍHO AREÁL LETIŠTĚ	5
A.1.1.1 Letečtí cestující	5
A.1.1.2 Doprovod leteckých cestujících	6
A.1.1.3 Osoby v areálu zaměstnané	6
A.1.1.4. Celkový počet osob denně přítomných v areálu letiště	6
A.1.2 ZÁKLADNÍ SMĚROVÉ ROZLOŽENÍ ZDROJŮ A CÍLŮ CEST.	7
A.1.3. DĚLBA PŘEPRAVNÍ PRÁCE	8
A.1.4 OBSAZENOST VOZIDEL	9
A.1.5.1 Výhled 2013 bez rychlodráhy	10
A.1.5.2 Výhled 2013 s rychlodráhou	12
A.1.5.3 Počty spojů veřejné hromadné dopravy osob	13
A.2 BILANCE CELKOVÝCH NÁROKŮ V OBLASTI NÁKLADNÍ DOPRAVY	14
A.2.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE	14
A.2.2 CELKOVÉ OBJEMY NÁKLADNÍ DOPRAVY OČEKÁVANÉ V OBDOBÍ 2010	15
A.3 MATICE PŘEPRAVNÍCH VZTAHŮ	16
B. POROVNÁNÍ VÝVOJE HLAVNÍCH UKAZATELŮ	17
B.1 OSOBNÍ DOPRAVA	17
B.2 NÁKLADNÍ DOPRAVA	20
C. ZÁVĚR	21
D. GRAFICKÁ ČÁST	22
D.1 SEZNAM PŘÍLOH GRAFICKÉ ČÁSTI	22

ÚVOD

S cílem vytvoření podkladové databáze pro zpracování EIA stavby paralelní dráhy 06R/24L objednala Česká správa letišť, s.p. v druhé polovině roku 2004 u Ústavu dopravního inženýrství hlavního města Prahy zpracování prognózy stavu pozemní dopravy indukované letištěm v Praze – Ruzyni v období kolem roku 2010. Úkol, který sestává ze dvou částí, byl dokončen počátkem roku 2005 pod názvem „Dopravní prognóza 2005 letiště Praha – Ruzyně“ (dále jen [P 05]).

Výstupem první části [P 05] je celková bilance dopravních a přepravních nároků areálu letiště a zatížení komunikační sítě v okolí letiště v současném stavu (2003) a zatížení komunikační sítě v období 2010 pro různé varianty uspořádání hlavní komunikační sítě a sítě veřejné hromadné dopravy osob. Druhá část pojednává o nárocích dopravy v klidu v obdobích 2007 a 2010.

Hlavním podkladem pro zpracování [P 05] byly výsledky Komplexního dopravního průzkumu v areálu letiště Praha-Ruzyně, provedeného v říjnu 2003 (ÚDI Praha – dále jen průzkum 2003) a údaje o očekávaném vývoji počtu leteckých cestujících, objemu přepravovaných nákladů a očekávaném celkovém počtu zaměstnanců firem sídlících v areálu letiště předané zadavatelem. Použity byly i údaje z průzkumu konaného v září 2000 (dále jen průzkum 2000), různých dalších průzkumů zajišťovaných Ústavem dopravního inženýrství hlavního města Prahy, statistických údajů České správy letišť, s.p. a údaje uvedené ve Výhledové studii letiště Praha Ruzyně (Nikodem a partner, spol. s r.o., prosinec 2003). Kromě předpokládaného rozvoje letiště byly při výpočtech zohledněny i další rozvojové záměry v blízkém okolí letiště, zejména připravované centrum s terminálem vnější dopravy Dlouhá Míle a dále rozvoj v lokalitách u ulice Za teplárnou a Aviatická / Lipská.

V září 2006 objednala firma Letiště Praha, s.p. pro část pojednávající o zatížení komunikační sítě města automobilovou dopravou aktualizaci výstupů výše uvedeného úkolu k dalšímu výhledovému horizontu 2013. Zpracování požadované aktualizace je předmětem této práce.

Pro účely aktualizace byly stávající podklady zadavatelem doplněny o počty leteckých cestujících, objem přepraveného zboží a počty osob zaměstnaných v areálu letiště očekávané v roce 2013 a o výsledky kontrolního průzkumu automobilové dopravy provedeného na vybraných profilech komunikační sítě v říjnu 2006. Použita byla dále řada výsledků dílčích průzkumů provedených na komunikační síti města Ústavem dopravního in-

ženýrství hl. m. Prahy v letech 2003–06 a zohledněna byla nová organizace provozu dopravy na přístupu k Terminálům Sever I a II, zavedená počátkem roku 2006.

Územní rozsah výpočtů a skladba hodnocených variant a metodika provedení prací jsou shodné s [P 05] a proto již nejsou v této aktualizaci popisovány. Vzhledem k tomu, že poslední komplexní průzkum dopravy byl v areálu letiště proveden v roce 2003 zůstává i pro tuto aktualizaci výchozím bilančním stavem referenční den 2003 definovaný podrobně v [P 05]. Všude, kde to bylo možné však zpracovatel provedl na základě dostupných podkladů (zejména profilových průzkumů, statistik vývoje letecké přepravy a jízdnicích řádů) i odborný odhad hodnot odpovídajících stavu dopravy v referenčním dnu 2006.

A. PŘEPRAVNÍ NÁROKY AREÁLU A MATICE PŘEPRAVNÍCH VZTAHŮ

Bilance celkových přepravních nároků areálu byly provedeny samostatně pro přepravu osob a přepravu nákladů. Všechny údaje uvedené v bilancích, kartogramech zatížení a tabulkách s výsledky jsou (pokud není uvedeno jinak) celodenní (0 – 24 hodin), platné pro referenční pracovní den.

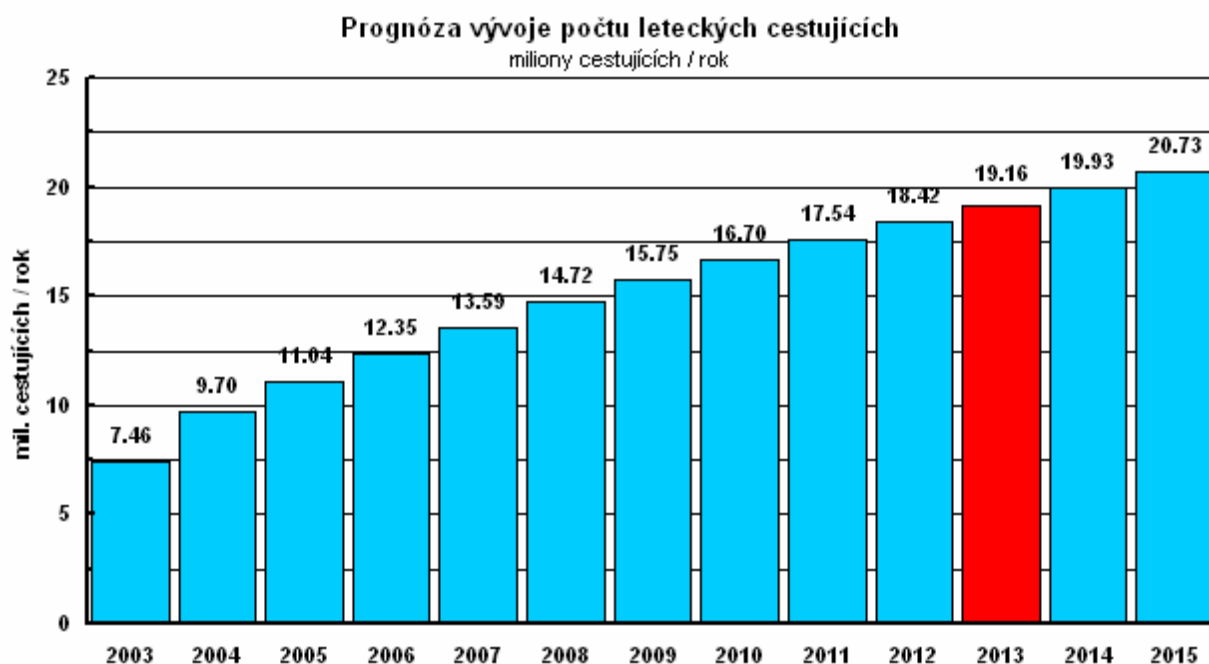
A.1 BILANCE CELKOVÝCH NÁROKŮ V OBLASTI PŘEPRAVY OSOB

Výchozími hodnotami bilance nároků v oblasti přepravy osob jsou celkové počty uživatelů dopravního systému a základní parametry popisující jejich dopravní chování v pracovním dnu. Uživatelé dopravního systému obsluhujícího areál letiště se dělí do tří skupin – letečtí cestující, jejich doprovod a zaměstnanci letiště a dalších organizací sídlících v areálu. Jiní návštěvníci letiště byli při průzkumu zjištěni v tak malé míře, že je lze v modelovém přístupu zcela pominout. Dopravní chování (počty cest, dělba přepravní práce, atd.) uvedených tří skupin je rozdílné a proto musí být posuzováno u každé z nich samostatně.

A.1.1 Počty uživatelů dopravního systému obsluhujícího areál letiště

A.1.1.1 *Letečtí cestující*

Pro aktualizaci k roku 2013 předal zadavatel údaje o očekávaném vývoji počtu leteckých cestujících uvedené v následujícím grafu.



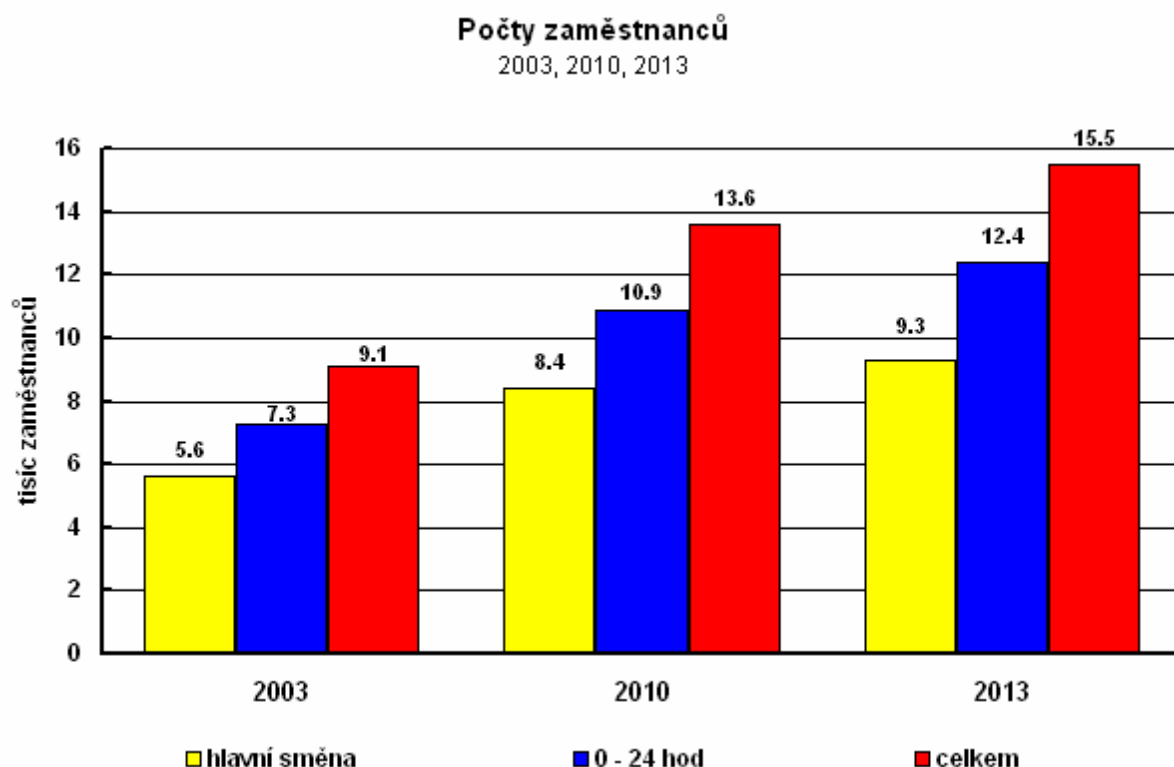
Po odečtení 10% na tranzit a transfer a zaokrouhlení vychází podle metodiky popsané v [P 05] pro referenční den 2013 celkový počet 61 600 leteckých cestujících/den.

A.1.1.2 Doprovod leteckých cestujících

Doprovázejícími osobami se rozumějí všechny osoby, jejichž návštěva areálu je indukována příletem, nebo odletem některého z leteckých cestujících. Jejich počet je tedy na počtu leteckých cestujících přímo závislý a tato závislost byla v [P 05] pro výhledová období odvozena v hodnotě 0.5 osoby/leteckého cestujícího. Celkový počet doprovázejících osob tedy pro udaný referenční den činí 30 800 osob/den.

A.1.1.3 Osoby v areálu zaměstnané

Celkový počet osob o nichž se předpokládá, že budou v období 2013 zaměstnány v areálu letiště stanovil zadavatel v hodnotě 15 500 osob. Předpokládáme-li cca 20% absenci vychází (po zaokrouhlení na 100 osob) celkový počet zaměstnanců nastupujících do práce v průběhu dne na 12 400 osob/den, z toho 9 300 zaměstnanců v tzv. hlavní směně.



A.1.1.4. Celkový počet osob denně přítomných v areálu letiště

Celkový počet osob přítomných v referenčním dnu roku 2013 v areálu letiště lze tedy odhadnout takto:

letečtí cestující	61.6 tis. osob
doprovod leteckých cestujících	30.8 tis. osob

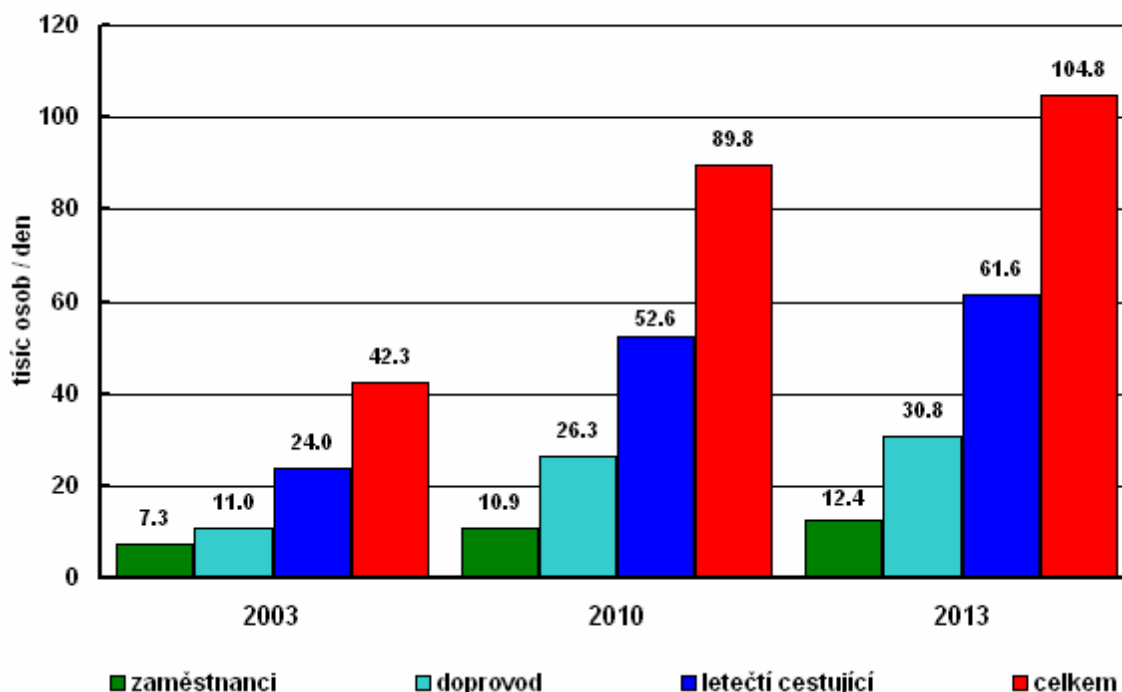
zaměstnanci

12.4 tis. osob

celkem

104.8 tis. osob

Počty osob přítomných denně v areálu letiště



A.1.2 Základní směrové rozložení zdrojů a cílů cest.

V základním rozložení zdrojů a cílů cest se v aktualizaci pro období 2013 sledují tendence popsané v [P 05], tj. u všech tří kategorií uživatelů dopravního systému postupné posilování úlohy pásma regionu na úkor území hlavního města Prahy případně i ostatního území ČR. Vstupní předpoklad relativního rozložení zdrojů a cílů použitý při stanovení bilancí přepravních potřeb v období 2013 je uveden v následující tabulce.

		Praha		pásmo regionu		ostatní ČR		celkem	
		zdroj	cíl	zdroj	cíl	zdroj	cíl	zdroj	cíl
cestující	odlet	46.0%		13.0%		41.0%		100.0%	
	přilet		62.5%		9.0%		28.5%		100.0%
doprovod	odlet	29.0%	29.0%	10.5%	10.5%	60.5%	60.5%	100.0%	100.0%
	přilet	39.5%	39.5%	9.0%	9.0%	51.5%	51.5%	100.0%	100.0%
zaměstnanci	příchod	31.0%		64.0%		5.0%		100.0%	
	odchod		31.0%		64.0%		5.0%		100.0%

A.1.3. Dělbá přepravní práce

Postupem popsáním v [P 05] byl pro jednotlivé kategorie uživatelů a územní členění uvedené v A.1.2 odvozen předpoklad dělby přepravní práce mezi osobní veřejnou hromadnou dopravou, osobní automobilovou dopravou a dopravou zvláštními autobusy v období 2013.

Veřejná hromadná doprava (HD) zahrnuje všechny dopravy provozované v rámci Pražské integrované dopravy (PID), veřejnou hromadnou dopravu regionální provozovanou mimo PID a veřejnou hromadnou dopravu dálkovou.

Osobní automobilová doprava (OAD) zahrnuje dopravu osobními automobily soukromými a služebními, taxislužbu a dopravy minibusy s obsaditelností do 20 osob/vozidlo bez ohledu na provozovatele a způsob organizace provozu.

Doprava zvláštními autobusy (BUS) zahrnuje smluvní dopravu leteckých cestujících (příp. jejich doprovodu), smluvní autobusovou dopravou provozovanou autobusy s obsaditelností přes 20 osob/vozidlo, dopravu autobusy ČSA a autobusovou dopravu zaměstnanců. Oba posledně jmenované případy však byly při průzkumu zaznamenány pouze v marginální míře.

Při stanovení hodnot pro období 2013 se shodně s [P 05] předpokládá, že dělba přepravní práce se u vztahů týkajících se letiště bude vyvíjet úměrně s očekávaným vývojem průměrných celoměstských hodnot. U cest vnitroměstských je proto nutné počítat se vzrůstem podílu osobní automobilové dopravy 1.1 krát, u cest vnějších 1.06 krát oproti stavu zjištěnému u jednotlivých skupin uživatelů dopravního systému a směrového rozdělení zdrojů a cílů cest pro referenční den 2003. Oproti hodnotám použitým pro výpočty pro období 2010 v [P 05] dochází v období 2013 k mírnému posunu ve prospěch využití automobilové dopravy zejména u vnitroměstských cest leteckých cestujících a jejich doprovodu. U dopravy smluvní autobusovou dopravou se z důvodů podrobně popsanych v [P 05] počítá s poklesem podílu na 0.91 hodnot stanovených pro referenční den 2010.

Vliv zavedení rychlé kolejové dopravy do prostoru letiště a Kladna byl v této aktualizaci promítnut metodicky shodně s [P 05], tj změnou dělby přepravní práce ve prospěch veřejné hromadné dopravy osob úměrně k hodnotám této změny zjištěným při rozboru provedeném v [P 05].

Výsledné parciální dělby přepravní práce pro období 2013 jsou pro obě sledované možnosti obsluhy letiště veřejnou hromadnou dopravou osob uvedeny v následujících tabulkách.

Parciální dělby přepravní práce

referenční den 2013, bez rychlodráhy, oba směry

	zdroj / cíl	HD	OAD	BUS	celkem
Letečtí cestující	Praha	13.1%	80.8%	6.1%	100.0%
	pásmo	15.1%	83.6%	1.3%	100.0%
	ostatní ČR	12.7%	84.7%	2.6%	100.0%
Doprovod	Praha	14.1%	82.5%	3.4%	100.0%
	pásmo	6.6%	92.8%	0.6%	100.0%
	ostatní ČR	10.0%	89.6%	0.4%	100.0%
Zaměstnanci	Praha	67.3%	32.7%	0.0%	100.0%
	pásmo	39.7%	58.3%	2.0%	100.0%
	ostatní ČR	31.1%	68.9%	0.0%	100.0%

Parciální dělby přepravní práce

referenční den 2013, s rychlodráhou, oba směry

	zdroj / cíl	HD	OAD	BUS	celkem
Letečtí cestující	Praha	18.6%	74.6%	6.8%	100.0%
	pásmo	24.0%	76.0%	0.0%	100.0%
	ostatní ČR	17.6%	80.3%	2.1%	100.0%
Doprovod	Praha	19.3%	77.4%	3.3%	100.0%
	pásmo	8.0%	92.0%	0.0%	100.0%
	ostatní ČR	14.0%	86.0%	0.0%	100.0%
Zaměstnanci	Praha	80.0%	20.0%	0.0%	100.0%
	pásmo	44.3%	54.2%	1.5%	100.0%
	ostatní ČR	32.0%	68.0%	0.0%	100.0%

A.1.4 Obsazenost vozidel

Obsazenost vozidel obsluhujících letištní areál byla hodnocena pro osobní automobilovou dopravu (OAD) a pro zvláštní autobusovou dopravu (BUS) definované v části pojednávající o dělbě přepravní práce. Hodnoty použité při aktualizaci výpočtů pro období 2013, jsou uvedeny v následující tabulce.

Obsazenost vozidel

referenční den 2013, počet osob / vozidlo

	OAD		BUS	
	do areálu	z areálu	do areálu	z areálu
Praha	1,72	1,52	5,51	14,34
pásmo	1,75	1,53	5,71	14,86
ostatní ČR	1,75	1,53	5,71	14,86

A.1.5 Celkové přepravní nároky areálu pro období 2013 v přepravě osob

Celkové přepravní nároky jsou zpracovány pro referenční den 2013 ve dvou variantách – bez rychlodráhy a s rychlodráhou v sestavách obdobných jako v [P 05]. .

A.1.5.1 Výhled 2013 bez rychlodráhy**Bilance přepravních potřeb osobní přepravy areálu Letiště Praha-Ruzyně**

referenční den 2013, bez rychlodráhy, oba směry celkem, pracovní den, 0-24 hod., počty osob, počty vozidel

skupina uživatelů	zdroj / cíl	HD	OAD	BUS	celkem
letečtí cestující	Praha	4 100	27 200	2 100	33 400
	pásmo	1 100	5 600	0	6 700
	ost ČR	2 700	18 600	400	21 700
	celkem	7 900	51 400	2 500	61 800
doprovod	Praha	2 800	17 600	800	21 200
	pásmo	400	5 400	0	5 800
	ost ČR	3 400	31 000	0	34 400
	celkem	6 600	54 000	800	61 400
zaměstnanci	Praha	5 200	2 600	0	7 800
	pásmo	6 400	9 200	400	16 000
	ost ČR	400	800	0	1 200
	celkem	12 000	12 600	400	25 000
celkem cest	Praha	12 100	47 400	2 900	62 400
	pásmo	7 900	20 200	400	28 500
	ost ČR	6 500	50 400	400	57 300
	celkem	26 500	118 000	3 700	148 200
počty vozidel	Praha		29 820	280	30 100
	pásmo		12 160	50	12 210
	ost ČR		30 250	40	30 290
	celkem		72 230	370	72 600

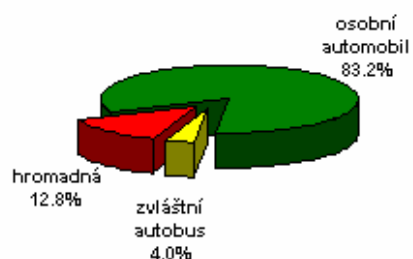
Bilance přepravních potřeb osobní přepravy areálu Letiště Praha-Ruzyně

referenční den 2013, bez rychlodráhy, oba směry celkem, pracovní den, 0-24 hod., dělba přepravní práce (%)

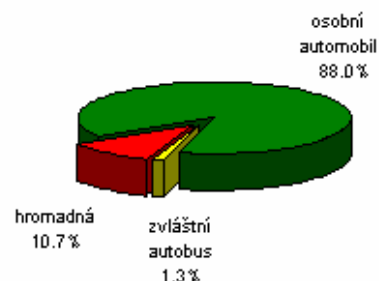
skupina uživatelů	zdroj / cíl	HD	OAD	BUS	celkem
letečtí cestující	Praha	12.3%	81.4%	6.3%	100.0%
	pásmo	16.4%	83.6%	0.0%	100.0%
	ost ČR	12.4%	85.8%	1.8%	100.0%
	celkem	12.8%	83.2%	4.0%	100.0%
doprovod	Praha	13.2%	83.0%	3.8%	100.0%
	pásmo	6.9%	93.1%	0.0%	100.0%
	ost ČR	9.9%	90.1%	0.0%	100.0%
	celkem	10.7%	88.0%	1.3%	100.0%
zaměstnanci	Praha	66.7%	33.3%	0.0%	100.0%
	pásmo	40.0%	57.5%	2.5%	100.0%
	ost ČR	33.3%	66.7%	0.0%	100.0%
	celkem	48.0%	50.4%	1.6%	100.0%
celkem cest	Praha	19.4%	76.0%	4.6%	100.0%
	pásmo	27.7%	70.9%	1.4%	100.0%
	ost ČR	11.3%	88.0%	0.7%	100.0%
	celkem	17.9%	79.6%	2.5%	100.0%
počty vozidel	Praha		99.1%	0.9%	100.0%
	pásmo		99.6%	0.4%	100.0%
	ost ČR		99.9%	0.1%	100.0%
	celkem		99.5%	0.5%	100.0%

Letečtí cestující

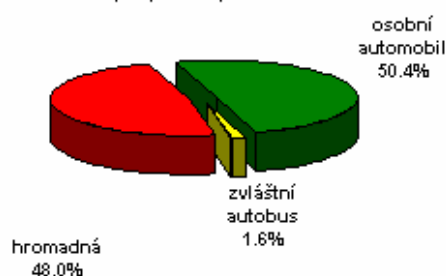
dělba přepravní práce - 2013 bez R

**Doprovod**

dělba přepravní práce - 2013 bez R

**Zaměstnanci**

dělba přepravní práce - 2013 bez R



A.1.5.2 Výhled 2013 s rychlodráhou**Bilance přepravních potřeb osobní přepravy areálu Letiště Praha-Ruzyně**

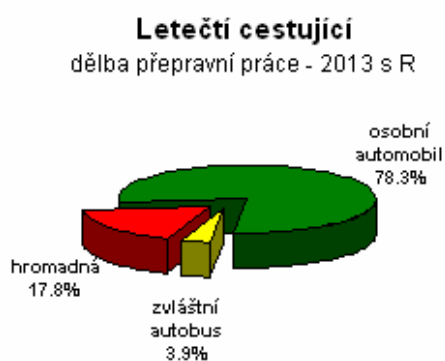
referenční den 2013, s rychlodráhou, oba směry celkem, pracovní den, 0-24 hod., počty osob, počty vozidel

skupina uživatelů	zdroj / cíl	HD	OAD	BUS	celkem
letečtí cestující	Praha	5 800	25 600	2 000	33 400
	pásmo	1 600	5 100	0	6 700
	ost ČR	3 600	17 700	400	21 700
	celkem	11 000	48 400	2 400	61 800
doprovod	Praha	4 000	16 600	600	21 200
	pásmo	400	5 400	0	5 800
	ost ČR	4 800	29 600	0	34 400
	celkem	9 200	51 600	600	61 400
zaměstnanci	Praha	6 200	1 600	0	7 800
	pásmo	7 000	8 600	400	16 000
	ost ČR	400	800	0	1 200
	celkem	13 600	11 000	400	25 000
celkem cest	Praha	16 000	43 800	2 600	62 400
	pásmo	9 000	19 100	400	28 500
	ost ČR	8 800	48 100	400	57 300
	celkem	33 800	111 000	3 400	148 200
počty vozidel	Praha		27 570	250	27 820
	pásmo		11 510	50	11 560
	ost ČR		28 870	40	28 910
	celkem		67 950	340	68 290

Bilance přepravních potřeb osobní přepravy areálu Letiště Praha-Ruzyně

referenční den 2013, s rychlodráhou, oba směry celkem, pracovní den, 0-24 hod., dělba přepravní práce (%)

skupina uživatelů	zdroj / cíl	HD	OAD	BUS	celkem
letečtí cestující	Praha	17,4%	76,6%	6,0%	100,0%
	pásmo	23,9%	76,1%	0,0%	100,0%
	ost ČR	16,6%	81,6%	1,8%	100,0%
	celkem	17,8%	78,3%	3,9%	100,0%
doprovod	Praha	18,9%	78,3%	2,8%	100,0%
	pásmo	6,9%	93,1%	0,0%	100,0%
	ost ČR	14,0%	86,0%	0,0%	100,0%
	celkem	15,0%	84,0%	1,0%	100,0%
zaměstnanci	Praha	79,5%	20,5%	0,0%	100,0%
	pásmo	43,8%	53,8%	2,5%	100,1%
	ost ČR	33,3%	66,7%	0,0%	100,0%
	celkem	54,4%	44,0%	1,6%	100,0%
celkem cest	Praha	25,6%	70,1%	4,2%	99,9%
	pásmo	31,6%	67,0%	1,4%	100,0%
	ost ČR	15,4%	83,9%	0,7%	100,0%
	celkem	22,8%	74,9%	2,3%	100,0%
počty vozidel	Praha		99,1%	0,9%	100,0%
	pásmo		99,6%	0,4%	100,0%
	ost ČR		99,9%	0,1%	100,0%
	celkem		99,5%	0,5%	100,0%



A.1.5.3 Počty spojů veřejné hromadné dopravy osob

Hodnocení poměrů ve veřejné dopravě bylo podle požadavku zadavatele předmětem této aktualizace pouze v rozsahu umožňujícím doplnění položky těžké automobilové dopravy v kartogramech zatížení komunikační sítě města o očekávané počty autobusů veřejné hromadné dopravy osob. Zpracovatel proto na základě výsledků bilancí pro období 2013 a rozborů v [P 05] provedl pro toto období pouze odhad počtu spojů na jednotlivých linkách provozovaných v rámci PID (a jejich průmět na komunikační síť) a počtu spojů regionální a dálkové dopravy na sledovaných úsecích komunikační sítě města. Organizace dopravy v síti veřejné dopravy byla ponechána v podstatě shodná s organizací uvažovanou v [P 05] pro rok 2010 se dvěma výjimkami.

- a) Pro odlehčení provozu na ulici Evropské a u terminálu trasy A byla posílena linka 100 vedená z letiště ke koncové stanici trasy B její provoz byl současně zrychlen převedením do nové trasy Letiště – Aviatická – Pražský okruh – Zličín s vypuštěním mezilehlých stanic U Hangáru a Terminál Jih.
- b) Linky regionální a dálkové dopravy, u nichž se v [P 05], oproti současnému stavu, ale ve shodě s názorem zakotveným ve Studii obsluhy hlavního města Prahy a jeho okolí

hromadnou dopravou osob, předpokládalo zavedení do prostoru severních terminálů a výjezd směrem na Prahu ulicí K Letišti, byly podle v současné době převládajícího názoru opět vráceny do původní trasy R7 – Pražský okruh.

Počty spojů veřejné hromadné dopravy osob, uvažované v kartogramech zatížení komunikační sítě města, jsou uvedeny v následujících tabulkách.

Počty spojů veřejné autobusové dopravy

2013, pracovní den, PID, regionální, dálková, oba směry, 0-24 hod.

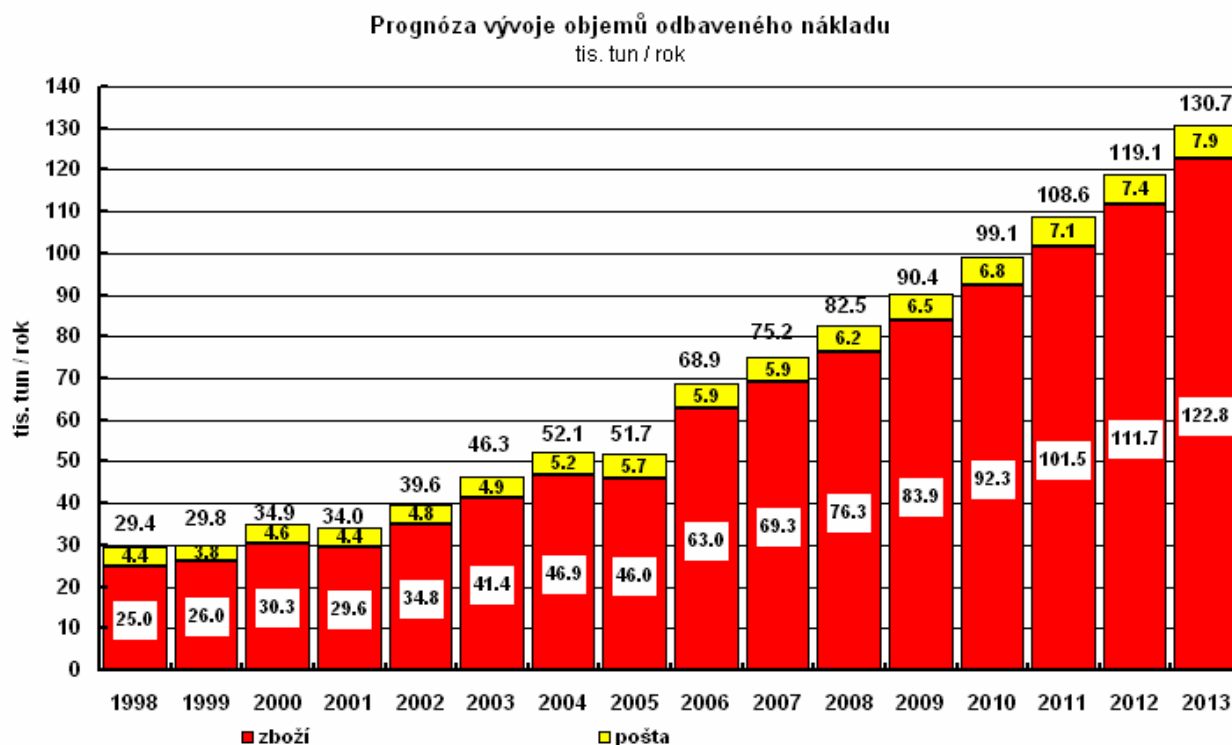
		komunikace							
		terminály Sever I a II	Aviatická	K Letiště	K Letiště	R7	Pražský okruh	Pražský okruh	Evropská
				Ter. Sever - Ter. Jih	Ter. Jih - kříž s PO		R7 - Evropská	Evropská - Karlovarská	
2013 bez R	spojů/0-24 h	2058	610	801	772	725	623	267	933
	spojů/6-22 h	1694	525	634	602	672	578	232	821
	spojů/22-6 h	364	85	167	170	53	45	35	112
2013 s R	spojů/0-24 h	996	420	347	329	458	318	212	102
	spojů/6-22 h	814	367	269	256	425	294	186	80
	spojů/22-6 h	182	53	78	73	33	24	26	22

A.2 BILANCE CELKOVÝCH NÁROKŮ V OBLASTI NÁKLADNÍ DOPRAVY

A.2.1 Základní údaje

Bilance se týká provozu nákladních automobilů o celkové hmotnosti vyšší než 3.5 t, v rozdělení na lehké nákladní automobily o celkové hmotnosti od 3.5 do 6t (LNA) a těžké nákladní automobily o celkové hmotnosti nad 6t (TNA). Vozidla o celkové hmotnosti do 3.5t (otevřené i uzavřené dodávky různých velikostí, pick-up úpravy, atd.) přepravující náklady a většinou tím zajišťující z části běžné zásobování, byla při provedených profilových průzkumech zahrnuta mezi vozidla osobní a tam také následně i pro období 2010 bilancována (obsazenost použitá pro přepočítání vybilancovaných počtů osob na počty vozidel vychází z profilových průzkumů a tím v sobě de facto integruje i tento účel cest).

Bilance vychází z očekávaného vývoje souhrnu objemu přepravy zboží předaného zadavatelem a objemu přepravy pošty, jehož odhad byl proveden zpracovatelem. Metodický postup použitý jak pro stanovení očekávaného výhledového objemu pošty, tak i celkových očekávaných počtů jízd nákladních vozidel je shodný s postupem popsáním v [P 05].



Pozn.: Nárůst 2005/2006 je částečně dán změnou metodiky vykazování objemů odbaveného nákladu

A.2.2 Celkové objemy nákladní dopravy očekávané v období 2010

Bilance nákladní dopravy na hranicích areálu letiště Praha - Ruzyně

2013, pracovní den 0-24 hod.

položka		2013		
přepravené zboží	tis. t/rok			122.8
přepravená pošta	tis. t/rok			7.9
náklad celkem	tis. t/rok			130.7
přepravené osoby	mil. osob/rok			19.2
ulice		LNA	TNA	celkem
ulice Aviatická	vozidel/24 h	1420	610	2030
ulice K Letišti	vozidel/24 h	590	230	820
celkem	vozidel/24 h	2010	840	2850
příjezd ke cargu	vozidel/24 h	1240	450	1690
ulice Aviatická		70.6%	72.6%	71.2%
ulice K Letišti		29.4%	27.4%	28.8%
celkem		100.0%	100.0%	100.0%
příjezd ke cargu		61.7%	53.6%	59.3%

A.3 MATICE PŘEPRAVNÍCH VZTAHŮ

Pro generování matic přepravních vztahů byl použit postup shodný s postupem použitým v [P 05], založený na programovém vybavení PTV VISEM/VISUM.

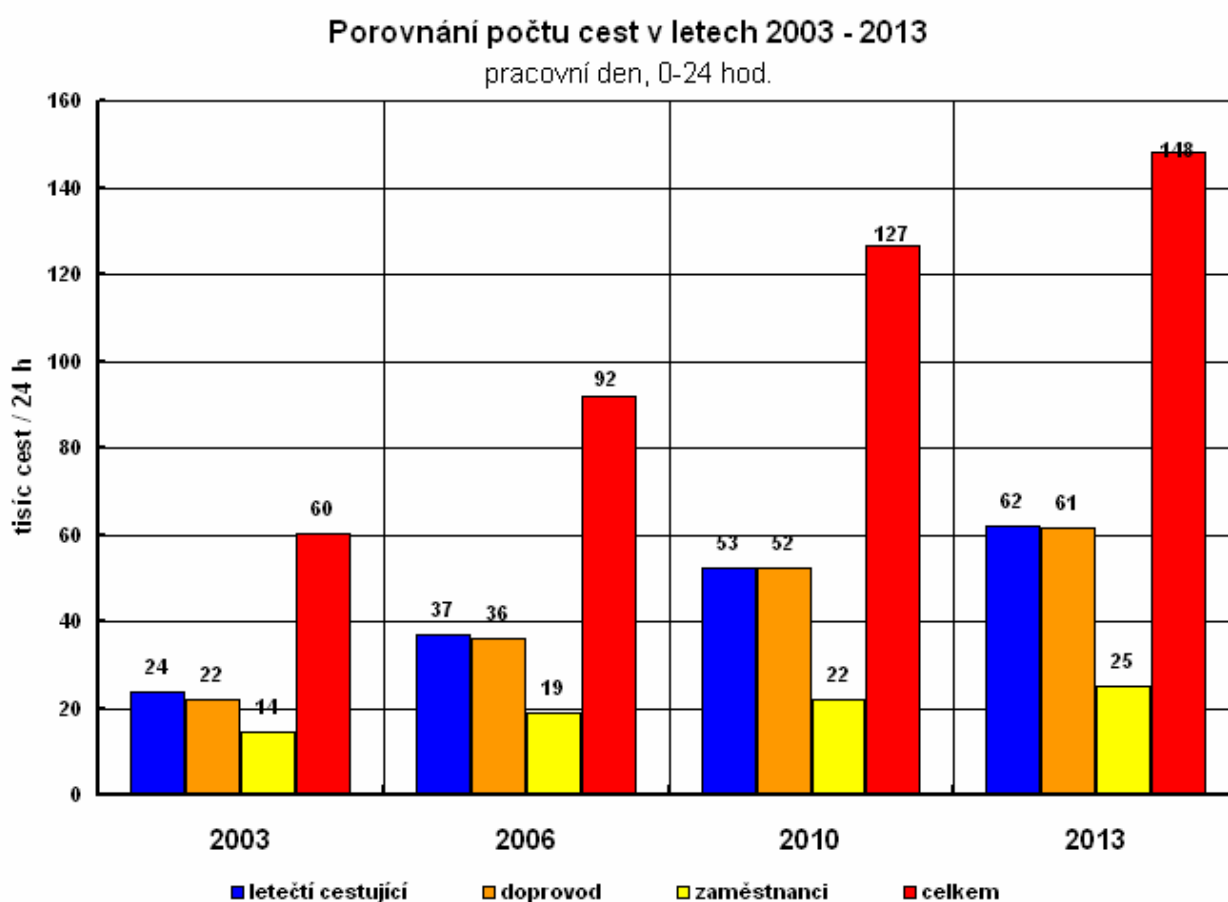
Pro provedení srovnávacích výpočtů prezentovaných v této práci byly v celoměstských maticích vztahů údaje týkající se areálu letiště upraveny tak, aby v celkovém objemu odpovídaly výsledkům bilancí uvedeným v předchozích kapitolách a do ostatních vztahů byly zahrnuty nároky významných komerčních aktivit plánovaných v okolí letiště (zejména komerční zóna v okolí ulice Za teplárnou a lokalita Dlouhá míle). U stavů předpokládajících obsluhu letiště rychlodráhou byla u těchto aktivit předpokládána dělba přepravní práce příznivější pro hromadnou dopravu, než u stavů bez rychlodráhy. Ve variantách s rychlodráhou se prostoru Dlouhé míle počítá se záchytným parkovištěm pro kombinovanou dopravu P+R o kapacitě cca 1000 stání.

B. POROVNÁNÍ VÝVOJE HLAVNÍCH UKAZATELŮ

Údaje pro období 2003 a 2010 jsou převzaty z [P 05]. Pro stav 2006 byly údaje o objemech cest, dělbě přepravní práce a celkových počtech osobních automobilů použitých k obsluze letiště odhadnuty za předpokladu, že k 31.12 2006 bude v letecké osobní přepravě dosaženo celkového počtu 11.4 mil. cestujících/rok; počty spojů veřejné dopravy stanoveny na základě vyhodnocení údajů v platných jízdních řádech;

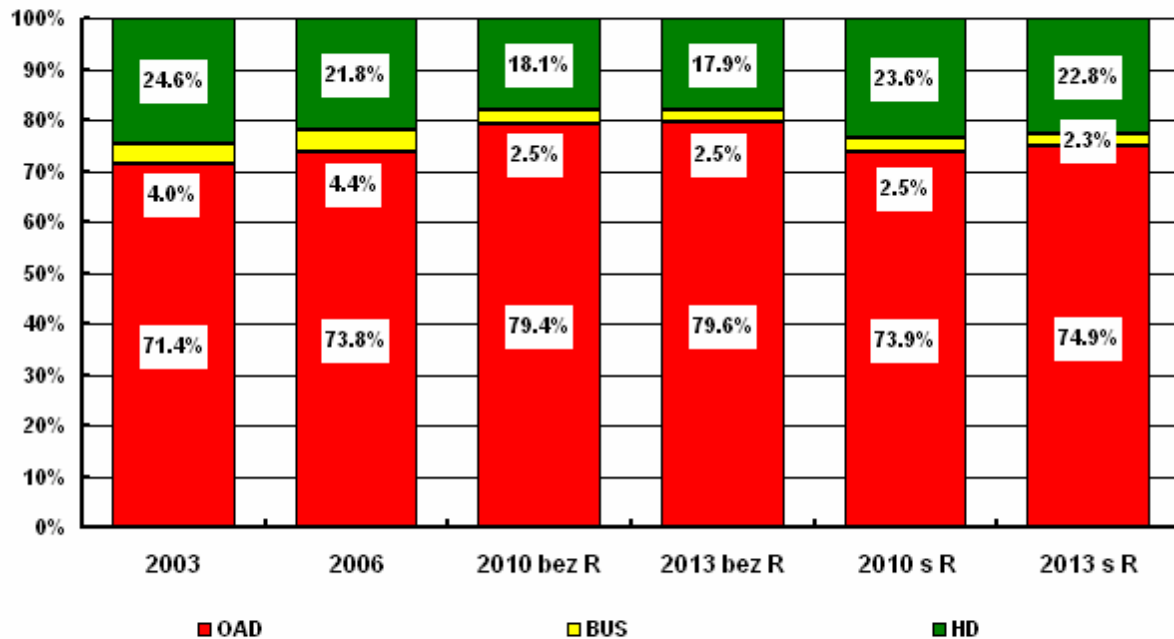
objemy nákladní dopravy odhadnuty na základě výsledků profilových sčítání dopravy provedených v komunikační síti v okolí letiště v letech 2005 a 2006.

B.1 OSOBNÍ DOPRAVA



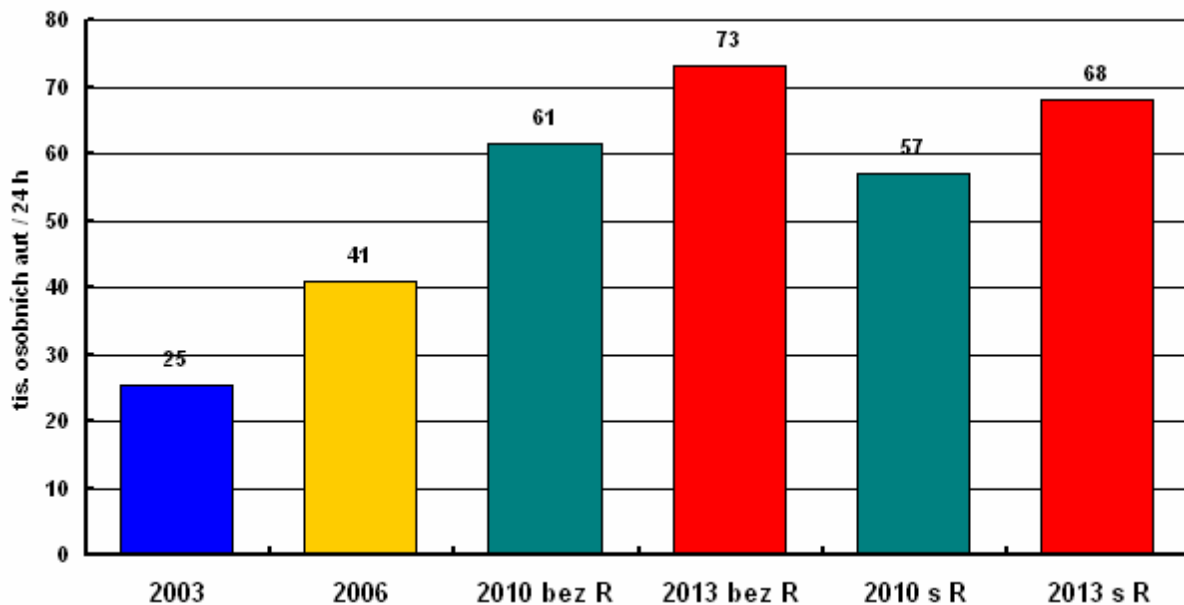
Porovnání dělby přepravní práce v letech 2003 - 2013

pracovní den, 0-24 hod



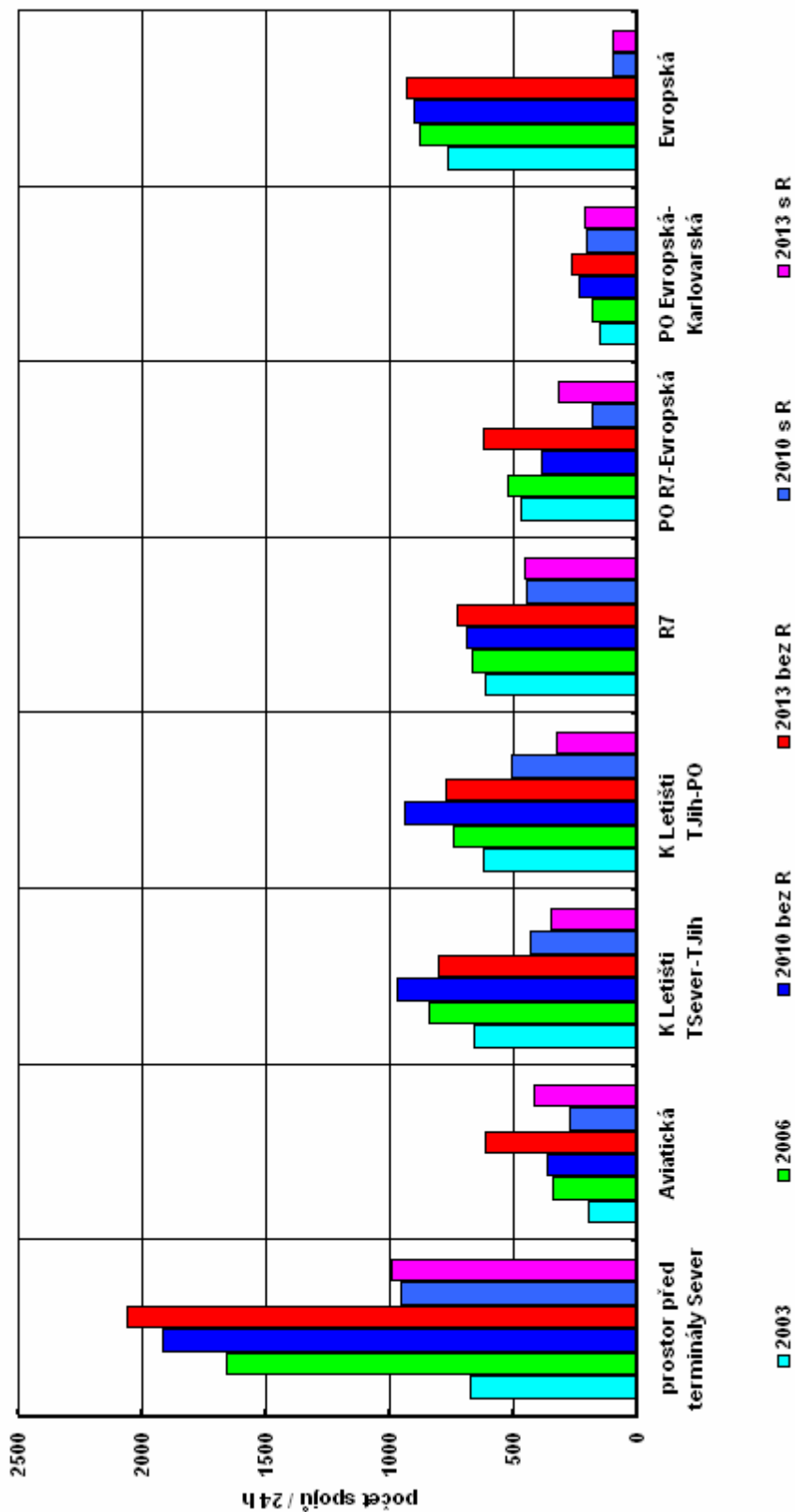
Porovnání počtů osobních automobilů v letech 2003 - 2013

pracovní den 0-24 hod

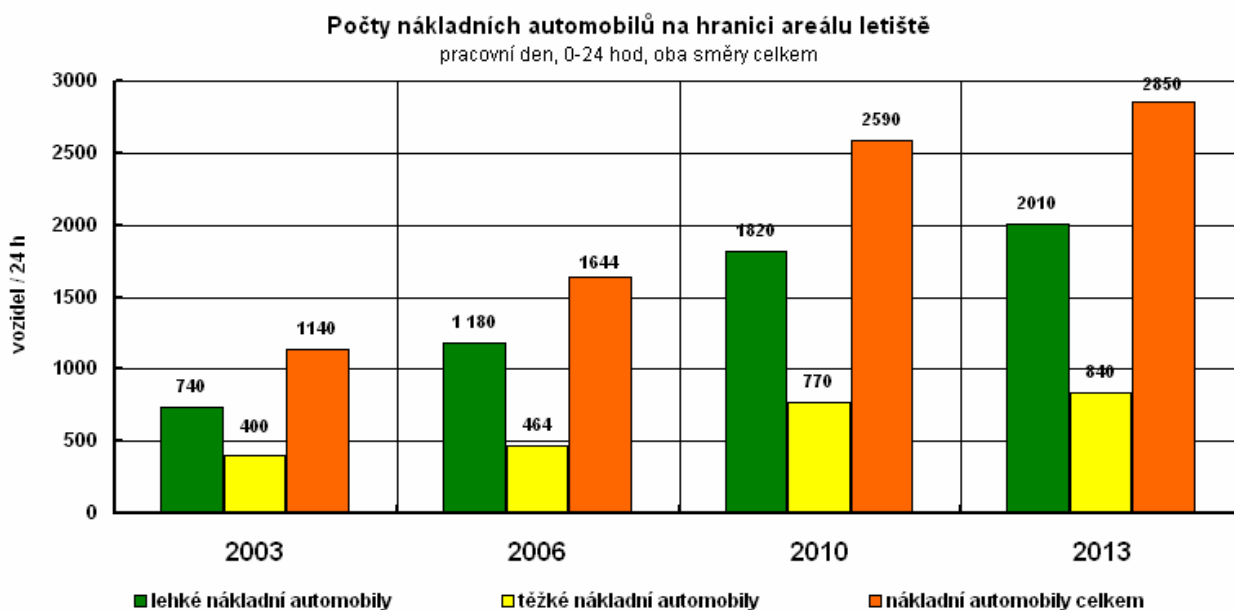
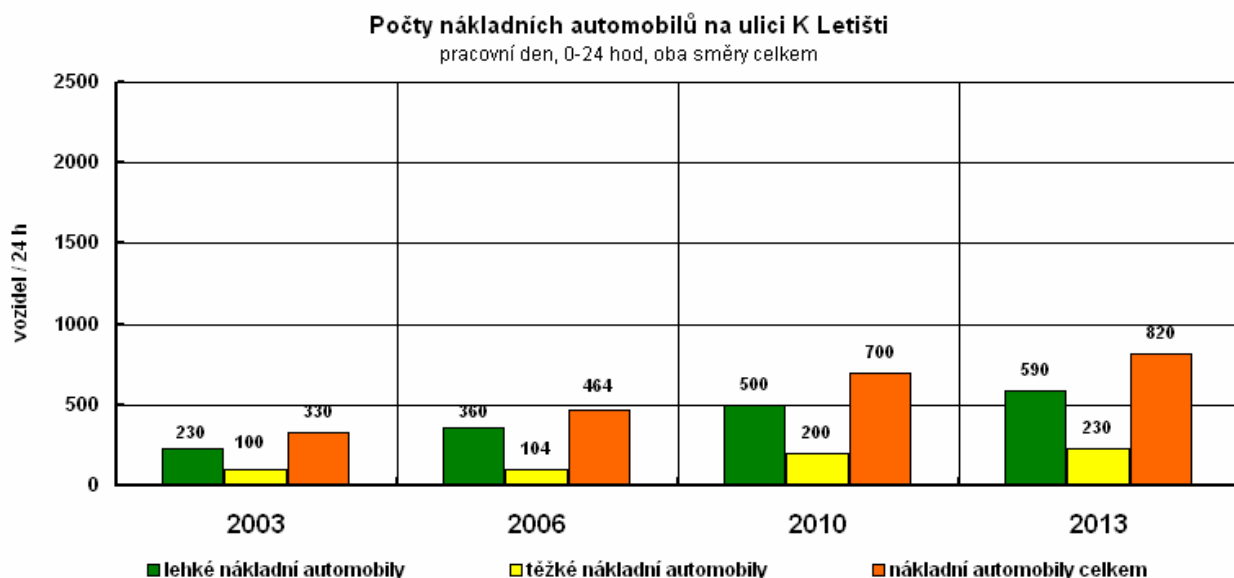
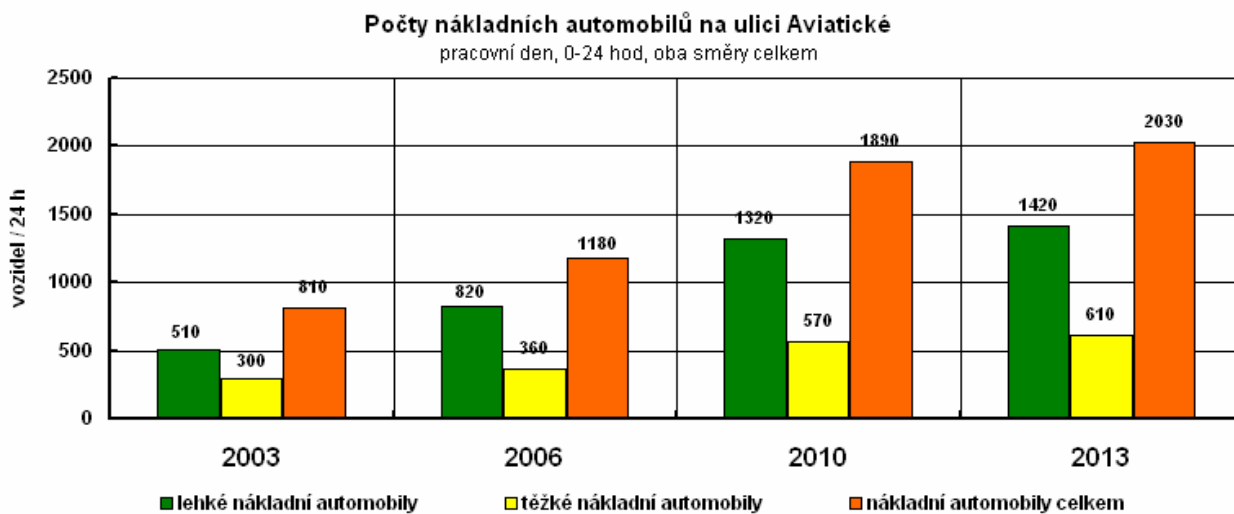


Porovnání počtu spojů veřejné autobusové dopravy

pracovní den, oba směry, 0 - 24 hod



B.2 NÁKLADNÍ DOPRAVA



C. ZÁVĚR

V předkládané práci byla dle zadání objednatele zpracována aktualizace dopravní prognózy letiště Praha – Ruzyně pro období 2013. Práce zaměřená na získání dalších podkladů pro zpracování EIA paralelní dráhy 06R/24L vychází z prognózy vývoje letecké přepravy cestujících a nákladů k roku 2013 a očekávaného vývoje počtu osob zaměstnaných v areálu letiště k témuž datu a navazuje na dříve zpracovanou prognózu pro období 2010. Na základě výpočtů provedených pro výhled 2013 je možné konstatovat zejména:

- Při předpokládaném rozvoji letecké dopravy (19 mil. cestujících a 131 tis tun nákladu za rok) jsou kolem roku 2013 sledované varianty uspořádání dopravní sítě města schopné zajistit obsluhu letištního areálu v různé kvalitě.
- Ve variantách bez rychlého kolejového spojení lze, i při posílení linky 100 vedené k terminálu trasy B ve Zličíně, očekávat, že možnosti autobusové tratě vedená ulicí Evropskou budou při stávajícím vedení linek autobusové dopravy prakticky vyčerpány. Bude-li předpoklad dosažení výše uvedených objemů letecké přepravy k roku 2013 potvrzen, pak, vzhledem k možnému (a podle názoru zpracovatele také pravděpodobnému) růstu těchto objemů, je pro zajištění kvalitní a bezporuchové obsluhy letiště veřejnou hromadnou dopravou osob žádoucí počítat nejpozději v období po roce 2013 s nutností zavedení rychlého kolejového spojení areálu letiště s ostatním územím města.
- Existence rychlého kolejového spojení na letiště ovlivňuje zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou jen v malé míře. Významně by však přispěla ke snížení zatížení autobusových relací městských a regionálních a k celkovému zkvalitnění dopravní obsluhu letištního areálu.
- Existence Pražského okruhu a jeho poloha významným způsobem ovlivňuje zatížení radiálních komunikací v řešeném území a to jak dopravou generovanou letišťem tak i dopravou ostatní.

D. GRAFICKÁ ČÁST

D.1 SEZNAM PŘÍLOH GRAFICKÉ ČÁSTI

- 1a Referenční den 2006, celkové zatížení
- 1b Referenční den 2006, celkové zatížení – detail 1
- 1c Referenční den 2006, celkové zatížení – detail 2
- 1d Referenční den 2006, rozpad zatížení z letiště
- 1e Referenční den 2006, rozpad zatížení z letiště - detail

- 2a 2013 bez PO, bez rychlodráhy, celkové zatížení
- 2b 2013 bez PO, bez rychlodráhy, celkové zatížení – detail 1
- 2c 2013 bez PO, bez rychlodráhy, celkové zatížení – detail 2
- 2d 2013 bez PO, bez rychlodráhy, rozpad zatížení z letiště
- 2e 2013 bez PO, bez rychlodráhy, rozpad zatížení z letiště - detail

- 3a 2013 bez PO, s rychlodráhou, celkové zatížení
- 3b 2013 bez PO, s rychlodráhou, celkové zatížení – detail 1
- 3c 2013 bez PO, s rychlodráhou, celkové zatížení – detail 2
- 3d 2013 bez PO, s rychlodráhou, rozpad zatížení z letiště
- 3e 2013 bez PO, s rychlodráhou, rozpad zatížení z letiště - detail

- 4a 2013 varianta J, bez rychlodráhy, celkové zatížení
- 4b 2013 varianta J, bez rychlodráhy, celkové zatížení – detail 1
- 4c 2013 varianta J, bez rychlodráhy, celkové zatížení – detail 2
- 4d 2013 varianta J, bez rychlodráhy, rozpad zatížení z letiště
- 4e 2013 varianta J, bez rychlodráhy, rozpad zatížení z letiště - detail

- 5a 2013 varianta J, s rychlodráhou, celkové zatížení
- 5b 2013 varianta J, s rychlodráhou, celkové zatížení – detail 1
- 5c 2013 varianta J, s rychlodráhou, celkové zatížení – detail 2
- 5d 2013 varianta J, s rychlodráhou, rozpad zatížení z letiště
- 5e 2013 varianta J, s rychlodráhou, rozpad zatížení z letiště - detail

- 6a 2013 varianta Ss, bez rychlodráhy, celkové zatížení
- 6b 2013 varianta Ss, bez rychlodráhy, celkové zatížení – detail 1
- 6c 2013 varianta Ss, bez rychlodráhy, celkové zatížení – detail 2
- 6d 2013 varianta Ss, bez rychlodráhy, rozpad zatížení z letiště
- 6e 2013 varianta Ss, bez rychlodráhy, rozpad zatížení z letiště - detail

- 7a 2013 varianta Ss, s rychlodráhou, celkové zatížení
- 7b 2013 varianta Ss, s rychlodráhou, celkové zatížení – detail 1
- 7c 2013 varianta Ss, s rychlodráhou, celkové zatížení – detail 2
- 7d 2013 varianta Ss, s rychlodráhou, rozpad zatížení z letiště
- 7e 2013 varianta Ss, s rychlodráhou, rozpad zatížení z letiště - detail

- 8.1 Rok 2006, pravidelná veřejná hromadná autobusová doprava
- 8.2 Rok 2013 bez rychlodráhy, pravidelná veřejná hromadná autobusová doprava
- 8.3 Rok 2013 s rychlodráhou, pravidelná veřejná hromadná autobusová doprava