



**TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ÚSEK DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ**



VLIV DOPRAVY INDUKOVANÉ LETIŠTĚM PRAHA NA KOMUNIKAČNÍ SÍŤ MĚSTA

06 – 130 – H 37 / 1

**1. náměstek ředitele
a vedoucí ÚDI**

Ing. Ladislav P i v e c

Vedoucí oddělení 7500

Ing. Jiří Z e m a n

Zodpovědný projektant

Ing. Jug M i k u š k o v i c

Zpracovatelé

Ing. Jug M i k u š k o v i c

Ing. Jiří Z e m a n

Praha, září 2008

OBSAH

ÚVOD	3
A. ZÁKLADNÍ ÚDAJE K PROVEDENÝM ROZBORŮM	4
B. VÝSLEDKY PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ	5
B.1 KOMENTÁŘ K VÝSLEDKŮM PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ	5
SEZNAM PŘÍLOH GRAFICKÉ ČÁSTI	9
GRAFICKÁ ČÁST	10

ÚVOD

Správa Letiště Praha, s.p. objednala v souvislosti s řešením připomínek vznesených k EIA paralelní dráhy RWY 06R/24L u Úseku dopravního inženýrství Technické správy komunikací hlavního města Prahy provedení dodatečných rozborů vlivu automobilové dopravy indukované provozem Letiště Praha na komunikační síť hlavního města Prahy a jeho okolí. Podle zadání navazuje tento úkol na „Dopravní prognózu 2005 letiště Praha-Ruzyně – aktualizace k roku 2013“ (ÚDI 10/2006 – dále jen [P 06]), která je součástí EIA, a vychází z údajů a dat obsažených v této práci, resp. v archivních databázích, které byly použity při jejím zpracování.

Při práci byly dále využity údaje odvozené z dostupných výsledků rozpracované „Dopravní prognózy 2008 pro rok 2013“ (TSK ÚDI – dále jen [P 08]), která vychází z výsledků „Komplexního dopravního průzkumu ve veřejné části letiště Praha-Ruzyně září 2007“ (dále jen [PR 07]) a aktuální prognózy budoucího vývoje objemů leteckých cestujících, nákladů a počtu zaměstnanců Letiště Praha. Tyto údaje, které nebyly v době zpracování [P 06] k dispozici, jsou, spolu s aktuálními názory na postup výstavby komunikační sítě hlavního města Prahy, využity při zpracování komentáře k použitým podkladům a z nich vyplývajícím výsledkům provedených rozborů.

A. ZÁKLADNÍ ÚDAJE K PROVEDENÝM ROZBORŮM

Rozbory jsou provedeny v celoměstském rozsahu, podle požadavku zadavatele na komunikačních sítích se shodnou konfigurací jako základní výpočty presentované v [P 06].

Jedná se o tři základní varianty komunikační sítě, na nichž byly rozvrženy dvojí různé objemy osobní automobilové dopravy generované letištěm. Celkem jsou tedy rozbory provedeny pro šest různých možností obsluhy letištního areálu.

Varianty komunikační sítě se liší existencí, resp. polohou severozápadní části Pražského okruhu tj. úseku Ruzyně – Březiněves:

- úsek Ruzyně – Březiněves dosud v provozu není (varianta 0);
- úsek Ruzyně – Březiněves je v provozu v poloze jižní (varianta J dle ÚP HMP a ÚP VÚC PR);
- úsek Ruzyně – Březiněves je v provozu v poloze severní (varianta Ss).

Různé objemy osobní automobilové dopravy vycházejí z různých předpokladů o konfiguraci sítě veřejné hromadné dopravy osob. Vyšší objemy osobní automobilové dopravy jsou stanoveny za předpokladu, že areál letiště bude v návrhovém období (2013) obsluhován stejně jako v současném stavu pouze veřejnou autobusovou dopravou (varianty bez rychlodráhy – bez R), nižší objemy počítají s tím, že v návrhovém období již bude v provozu rychlodráha (resp. modernizovaná železnice) Praha – Kladno/Letiště Praha (varianty s rychlodráhou – s R).

Objemy nákladních automobilů generované areálem letiště, které nejsou na konfiguraci sítě veřejné hromadné dopravy osob závislé, jsou ve všech šesti případech shodné. Do skupiny tzv. *pomalých vozidel*, která je zvláště uvedena v tabulkách se započítávají i autobusy smluvní dopravy s obsaditelností vyšší než 20 osob, jejichž počty jsou ve variantách s rychlodráhou mírně nižší, než ve variantách bez ní.

Konfigurace komunikačních sítí použitých v [P 06] je poplatná relativně optimistickým názorům na rychlost postupu přestavby pražské komunikační sítě, převládajícím v období zpracování úkolu (2006). K roku 2013 se proto v těchto sítích počítá s provozem některých úseků, o nichž je v současné době známo, že v tomto roce ještě v provozu nebudou. Jedná se např. o východní část Městského okruhu, úsek Pražského okruhu D 1 – I/12, napojení D 3 na Pražský okruh, radlickou radiálu, aj.

B. VÝSLEDKY PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

Výsledky provedených výpočtů jsou znázorněny v grafických přílohách 1-6. V těchto přílohách jsou na komunikační síti města a blízkého okolí u jednotlivých sledovaných variant uvedeny počty vozidel obousměrně indukované na úsecích sítě provozem Letiště Praha a % podíl z celkového zatížení daného komunikačního úseku automobilovou dopravou. V hodnotách je započteno zatížení osobními a dodávkovými automobily, lehkými a těžkými nákladními automobily a autobusy, které nejsou provozovány v rámci veřejné hromadné dopravy osob. Hodnoty jsou zaokrouhleny na celé 1000 vozidel/24 hod.

Ve dvou tabulkách, které jsou zařazeny na dalších stranách, je v podrobnějším členění provedeno porovnání výsledků dosažených na komunikacích uvedených ve stanovisku MŽP ČR, o které projevil zadavatel jmenovitě zájem. Na Pražském okruhu je pro jednotlivé části vymezené dálnicemi, resp. silnicemi I. třídy, v tabulkách uvedena vždy hodnota odpovídající úseku s nejvyšším podílem dopravy generované letištěm (dle příslušné grafické přílohy). V případech, kdy dva úseky vykazují podíl stejný, byl zvolen úsek s vyšší absolutní hodnotou dopravy indukované letištěm. Na dálnicích a silnicích I. třídy je uvedena hodnota odpovídající úseku přiléhajícímu k Pražskému okruhu z vnější strany. Výjimku tvoří silnice I/7, u níž jsou ve variantách J uvedeny hodnoty úseku odpovídající rameni, kterým tato silnice vstupuje od severozápadu do křižovatky Aviatická – Lipská. Hodnoty odpovídající úseku Aviatická – Pražský okruh jsou uvedeny v [P 06], která je součástí dokumentace EIA. Celkové počty vozidel jsou zaokrouhleny na 100 vozidel, počty vozidel pomalých na 10 vozidel. Případné rozdíly mezi hodnotami uvedenými v tabulkách a v grafických přílohách vyplývají z rozdílného způsobu zaokrouhlení.

B.1 Komentář k výsledkům provedených výpočtů

Výsledky uvedené v tabulkách a grafických přílohách je nutné komentovat z hlediska současných předpokladů o budoucím vývoji počtů leteckých cestujících, odbaveného nákladu a osob zaměstnaných v areálu letiště, a výsledků průzkumu provedeného zde v roce 2007.

Zatížení indukovaná Letištěm Praha na vybraných úsecích komunikační sítě - varianty bez rychlodráhy
2013, pracovní den, 0 - 24 hod., oba směry celkem

komunikace	varianta 0				varianta J				varianta Ss							
	celkové zatížení		zatížení od letiště		celkové zatížení		zatížení od letiště		celkové zatížení		zatížení od letiště		%			
	celkem	pomálá	celkem	pomálá	celkem	pomálá	celkem	pomálá	celkem	pomálá	celkem	pomálá	celkem	pomálá		
D8 - I/7	x	x	x	x	56 500	6 750	21 700	730	38,4%	10,8%	53 200	5 960	22 800	730	42,9%	12,2%
I/7 - I/6	97 600	7 530	46 300	1 690	91 800	10 690	34 200	1 170	37,3%	10,9%	80 800	7 830	38 100	1 380	47,2%	17,6%
I/6 - D5	108 000	11 000	37 500	1 410	106 300	13 130	26 400	1 210	24,8%	9,2%	102 700	11 560	28 600	1 250	27,8%	10,8%
D5 - I/4	74 500	11 620	23 700	730	50 700	11 250	11 000	580	21,7%	5,2%	67 900	11 930	15 900	650	23,4%	5,4%
I/4 - D3	76 800	13 080	16 900	630	67 500	12 570	8 700	530	12,9%	4,2%	68 600	13 070	9 600	560	13,8%	4,3%
D3 - D1	52 100	10 010	14 000	420	41 400	9 350	6 000	320	14,5%	3,4%	44 100	9 950	6 600	350	15,0%	3,5%
D1 - I/12	68 800	11 040	8 700	120	58 100	10 250	600	20	1,0%	0,2%	61 300	10 920	1 300	50	2,1%	0,5%
I/12 - D11	107 100	16 460	6 700	100	95 500	14 250	1 400	50	1,5%	0,4%	98 700	15 900	1 000	10	1,0%	0,1%
D11 - I/10	87 200	14 150	3 100	160	91 400	12 970	8 700	280	9,5%	2,2%	92 100	14 190	8 100	240	8,8%	1,7%
D1	85 200	18 830	5 200	310	85 200	18 800	5 200	310	6,1%	1,6%	85 200	18 790	5 200	310	6,1%	1,6%
D5	60 200	13 650	4 400	490	60 300	13 660	4 400	490	7,3%	3,6%	60 300	13 650	4 400	490	7,3%	3,6%
D8	79 800	11 960	100	10	69 800	10 980	2 100	230	3,0%	2,1%	47 300	10 720	2 500	300	5,3%	2,8%
D11	59 900	6 800	7 400	230	59 600	6 730	7 300	230	12,2%	3,4%	59 600	6 780	7 300	230	12,2%	3,4%
I/4	36 600	3 240	1 700	40	36 700	3 170	1 700	40	4,6%	1,3%	36 700	3 180	1 700	40	4,6%	1,3%
I/6	41 700	5 120	5 100	240	41 700	5 000	5 200	240	12,5%	4,8%	42 000	4 970	5 200	240	12,4%	4,8%
I/7	46 300	5 020	8 900	610	48 200	6 030	6 800	500	14,1%	8,3%	46 000	5 660	6 400	480	13,9%	8,5%

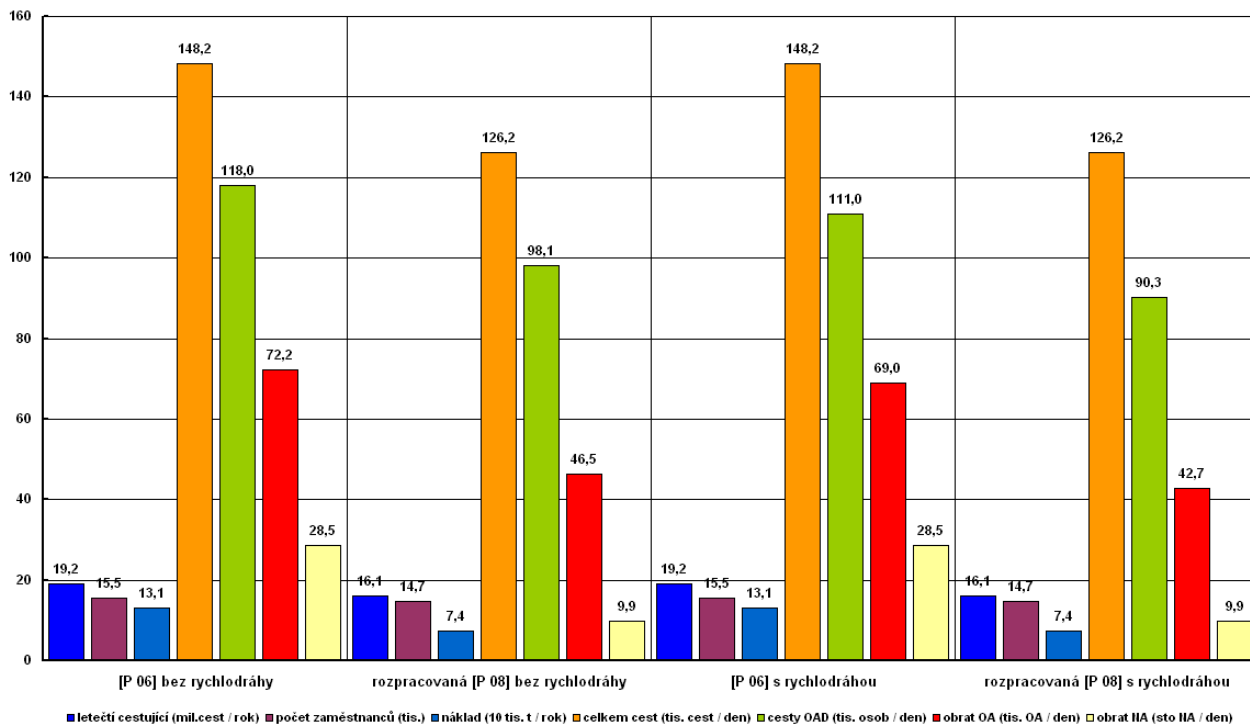
Zatížení indukovaná Letištěm Praha na vybraných úsecích komunikační sítě - varianty s rychlodráhou 2013, pracovní den, 0 - 24 hod., oba směry celkem

komunikace	varianta 0				varianta J				varianta Ss							
	celkové zatížení		%		celkové zatížení		%		celkové zatížení		%		celkové zatížení		%	
	celkem	pomalá	celkem	pomalá	celkem	pomalá	celkem	pomalá	celkem	pomalá	celkem	pomalá	celkem	pomalá	celkem	pomalá
D8 - I7	x	x	x	x	71 200	9 370	25 500	940	35,8%	10,0%	52 400	5 960	22 100	730	42,2%	12,2%
I7 - I6	95 700	7 550	43 500	1 700	90 900	10 680	32 200	1 140	35,4%	10,7%	80 200	7 770	35 900	1 270	44,8%	16,3%
I6 - D5	106 600	10 980	35 900	1 420	105 500	13 150	25 600	1 210	24,3%	9,2%	101 400	11 570	27 600	1 240	27,2%	10,7%
D5 - I4	73 400	11 580	22 500	730	65 100	11 620	13 600	610	20,9%	5,2%	67 500	11 920	15 500	650	23,0%	5,5%
I4 - D3	76 200	13 100	16 000	630	67 100	12 560	8 400	530	12,5%	4,2%	68 200	13 060	9 200	560	13,3%	4,3%
D3 - D1	51 600	10 030	13 100	430	41 100	9 340	5 700	320	13,9%	3,4%	43 900	9 950	6 300	350	14,4%	3,5%
D1 - I12	68 400	11 050	8 100	120	58 200	10 230	600	20	1,0%	0,2%	61 200	10 920	1 300	50	2,1%	0,5%
I12 - D11	106 800	16 440	6 200	110	95 500	14 250	1 300	50	1,4%	0,4%	98 600	15 900	1 000	10	1,0%	0,1%
D11 - I10	87 100	14 170	2 800	150	90 800	12 980	8 200	280	9,0%	2,2%	91 700	14 190	7 600	240	8,3%	1,7%
D1	85 000	18 830	4 900	310	84 900	18 770	4 900	310	5,8%	1,7%	84 900	18 800	4 900	310	5,8%	1,6%
D5	60 200	13 660	4 400	480	60 300	13 650	4 400	480	7,3%	3,6%	60 200	13 650	4 400	480	7,3%	3,6%
D8	79 700	11 960	200	10	68 700	10 980	2 100	230	3,1%	2,1%	47 300	10 740	2 500	310	5,3%	2,9%
D11	59 400	6 800	6 900	230	59 200	6 740	6 800	230	11,5%	3,4%	59 200	6 790	6 800	230	11,5%	3,4%
I4	36 600	3 240	1 600	40	36 600	3 170	1 600	40	4,4%	1,3%	36 700	3 180	1 600	40	4,4%	1,3%
I6	42 200	5 110	4 400	240	42 400	5 000	4 500	240	10,6%	4,8%	42 800	4 980	4 500	240	10,5%	4,8%
I7	47 000	5 120	8 400	600	48 700	6 020	6 400	500	13,1%	8,3%	46 300	5 660	5 900	480	12,7%	8,5%

Podle současných znalostí lze předpokládat, že celkové počty vozidel generované areálem letiště v období 2013 budou asi o 45% nižší (koef. 0,55), než jsou počty vykázané

v [P 06] a tím i v této práci. Porovnání základních vstupních a výstupních hodnot obou provedených výpočtů je patrné z následujícího grafu.

Porovnání základních údajů z dopravních prognóz areálu Letiště Praha pro období 2013

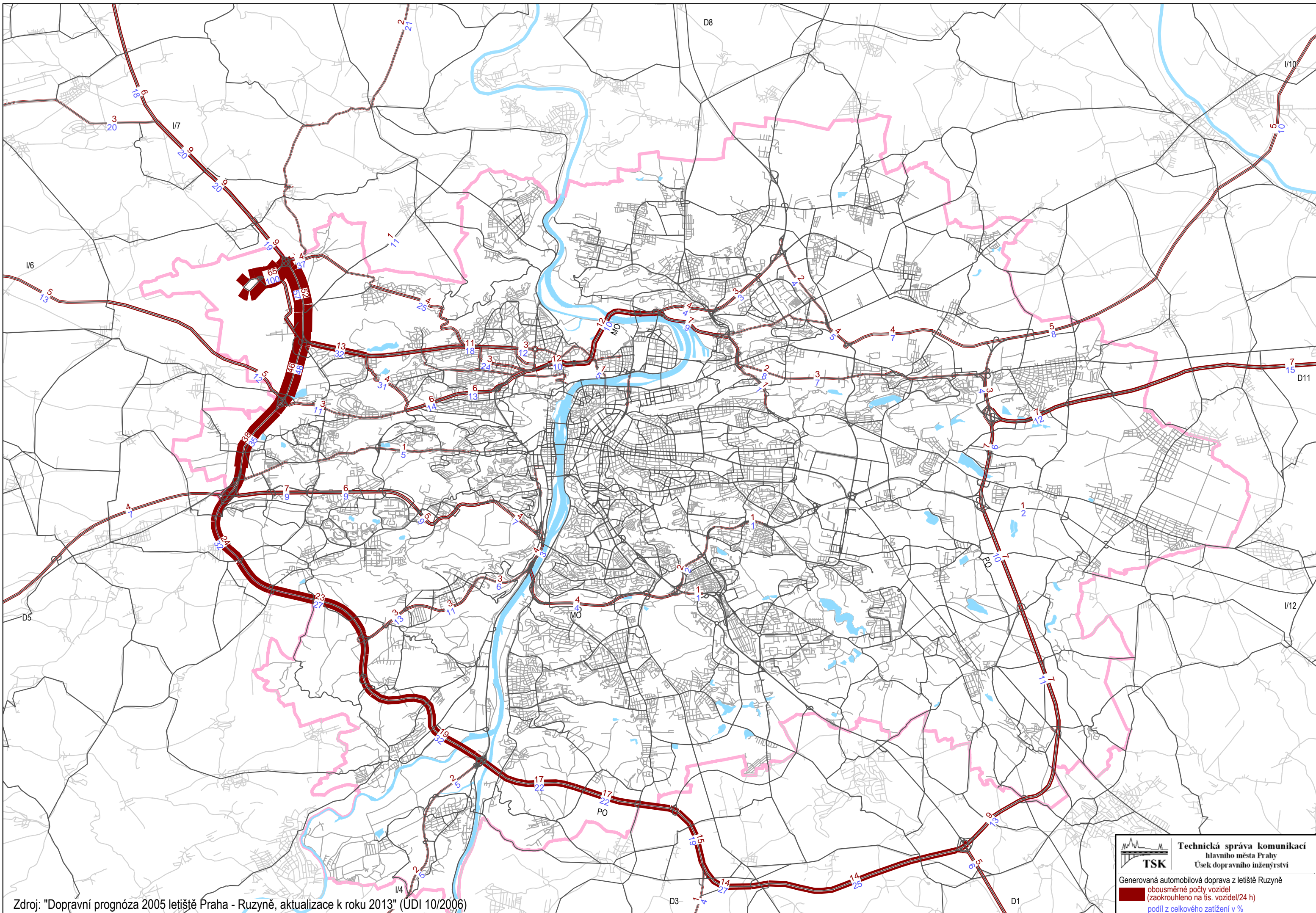


Pro směrové rozdělení zdrojů a cílů cest konaných pozemními dopravami z/na Letiště Praha, vyplynulo z výsledků [PR 07] další posílení atraktivity zdrojů a cílů jízd na území hlavního města Prahy, zejména pro odlétající cestující. Předpoklad o postupném relativním posilování atraktivity ostatních částí státu, zapracovaný v [P 06], se vývojem v letech 2003 -2007 zatím nepotvrdil. Zejména na komunikacích směřujících na východ státu (D11, I/10) lze proto i z tohoto důvodu předpokládat snížení hodnot zatížení indukovaného provozem letiště.

SEZNAM PŘÍLOH GRAFICKÉ ČÁSTI

- 1 2013 varianta 0 bez rychlodráhy
- 2 2013 varianta 0 s rychlodráhou
- 3 2013 varianta J bez rychlodráhy
- 4 2013 varianta J s rychlodráhou
- 5 2013 varianta Ss bez rychlodráhy
- 6 2013 varianta Ss s rychlodráhou

GRAFICKÁ ČÁST



Zdroj: "Dopravní prognóza 2005 letiště Praha - Ruzyně, aktualizace k roku 2013" (UDI 10/2006)

Příloha 1
9/2008

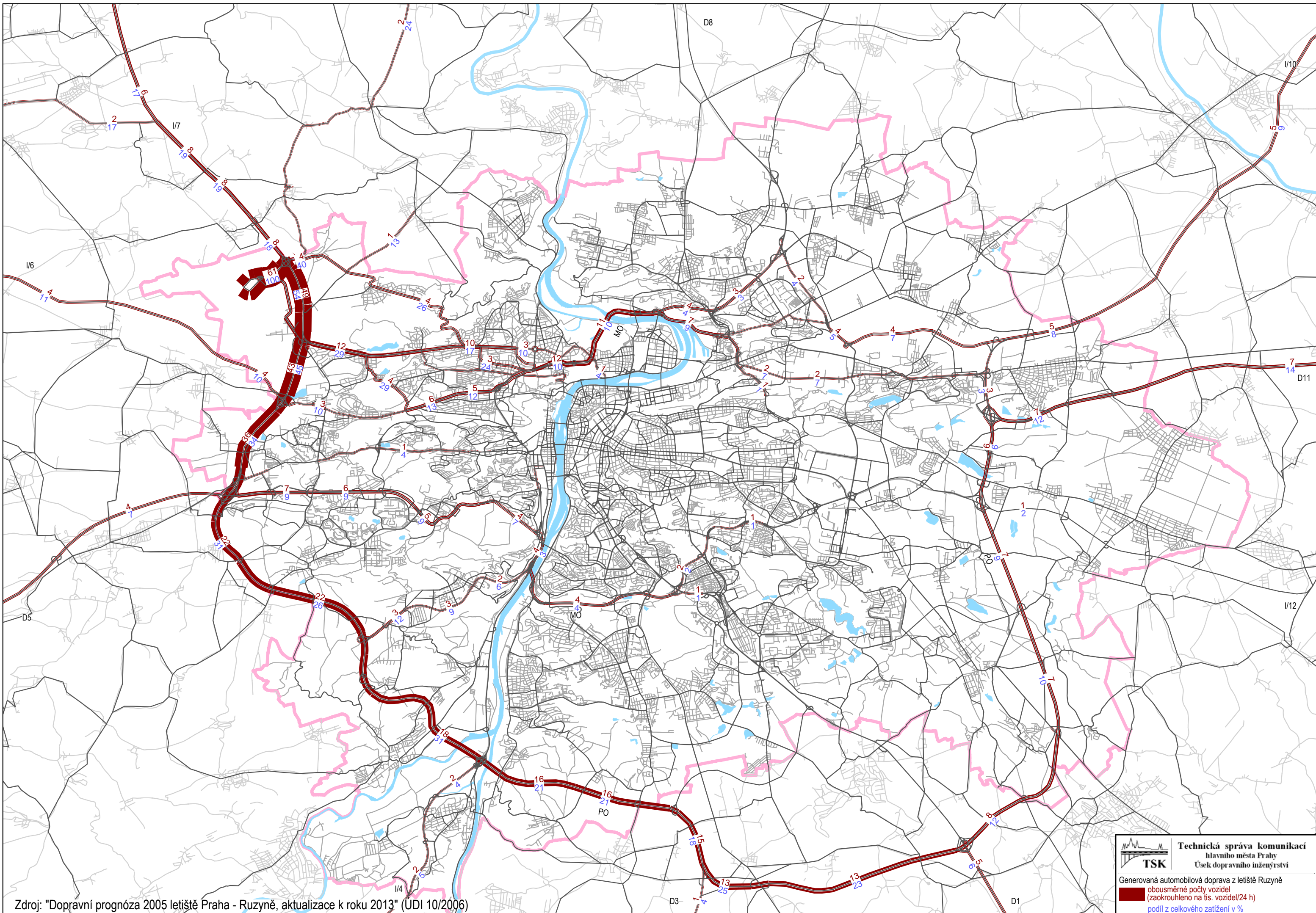
Vliv dopravy indukované letištěm Praha - Ruzyně na komunikační síť města
2013 varianta 0, bez rychlodráhy

Technická správa komunikací hlavního města Prahy
Úsek dopravního inženýrství

TSK

Generovaná automobilová doprava z letiště Ruzyně
 obousměrné počty vozidel (zaokrouhлено na tis. vozidel/24 h)
■ podíl z celkového zatížení v %

2013-250 bezR3
1 : 97975



Zdroj: "Dopravní prognóza 2005 letiště Praha - Ruzyně, aktualizace k roku 2013" (UDI 10/2006)

Příloha 2
9/2008

Vliv dopravy indukované letištěm Praha - Ruzyně na komunikační síť města
2013 varianta 0, s rychlodráhou

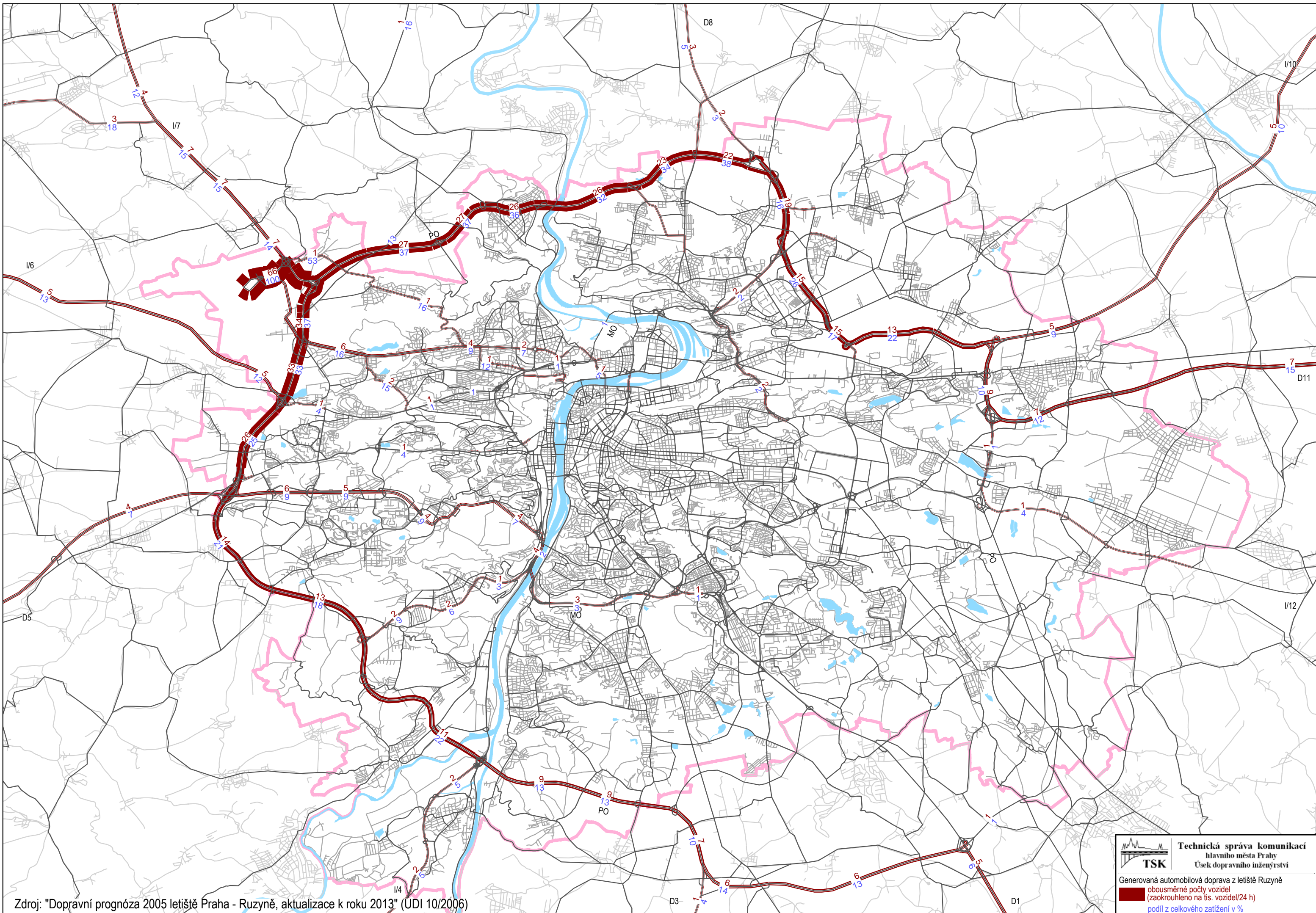
Technická správa komunikací hlavního města Prahy
Úsek dopravního inženýrství

Generovaná automobilová doprava z letiště Ruzyně

TSK

obousměrné počty vozidel (zaokrouhлено na tis. vozidel/24 h)
podíl z celkového zatížení v %

2013-24o sR3
1 : 97975



Zdroj: "Dopravní prognóza 2005 letiště Praha - Ruzyně, aktualizace k roku 2013" (UDI 10/2006)

Příloha 3
9/2008

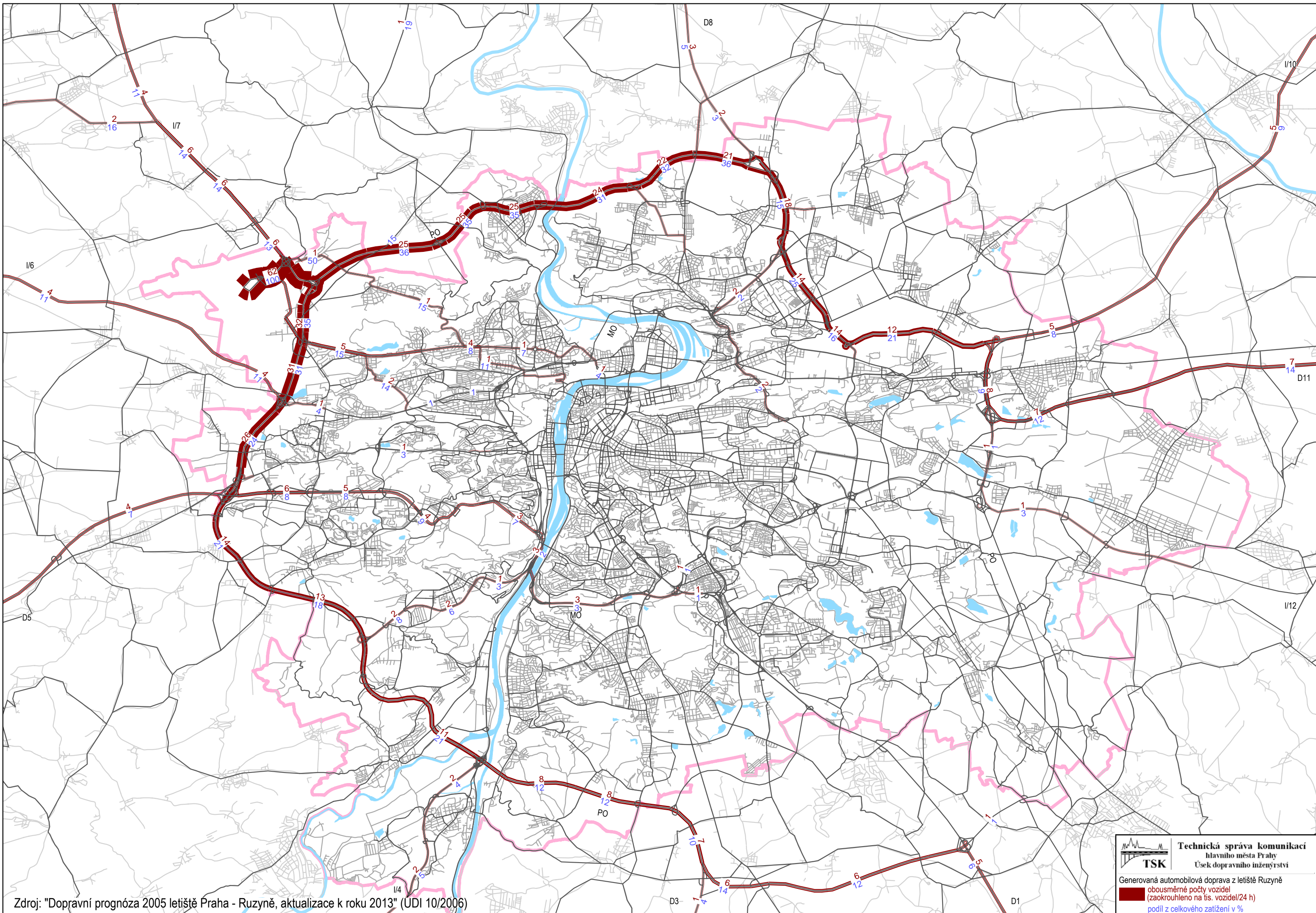
Vliv dopravy indukované letištěm Praha - Ruzyně na komunikační síť města
2013 varianta J, bez rychlodráhy

Technická správa komunikací
hlavního města Prahy
Úsek dopravního inženýrství

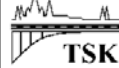
TSK

Generovaná automobilová doprava z letiště Ruzyně
 obousměrné počty vozidel
 (zaokrouhлено na tis. vozidel/24 h)
 podíl z celkového zatížení v %

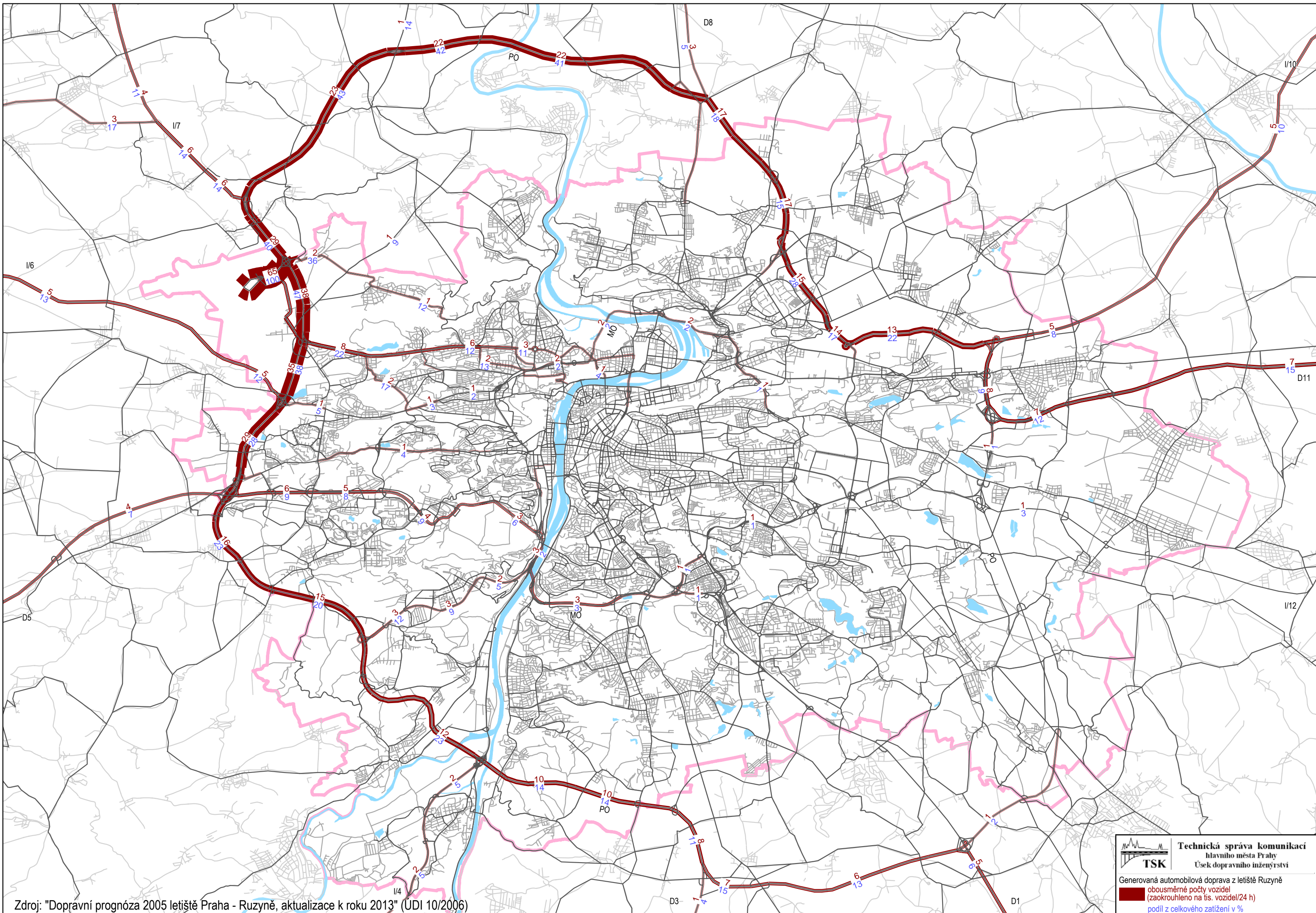
2013-25j bezR3
1 : 97975



Zdroj: "Dopravní prognóza 2005 letiště Praha - Ruzyně, aktualizace k roku 2013" (UDI 10/2006)


Technická správa komunikací
 hlavního města Prahy
 Úsek dopravního inženýrství

Generovaná automobilová doprava z letiště Ruzyně
 obousměrné počty vozidel
 (zaokrouhleno na tis. vozidel/24 h)
 podíl z celkového zatížení v %





Zdroj: "Dopravní prognóza 2005 letiště Praha - Ruzyně, aktualizace k roku 2013" (ÚDI 10/2006)

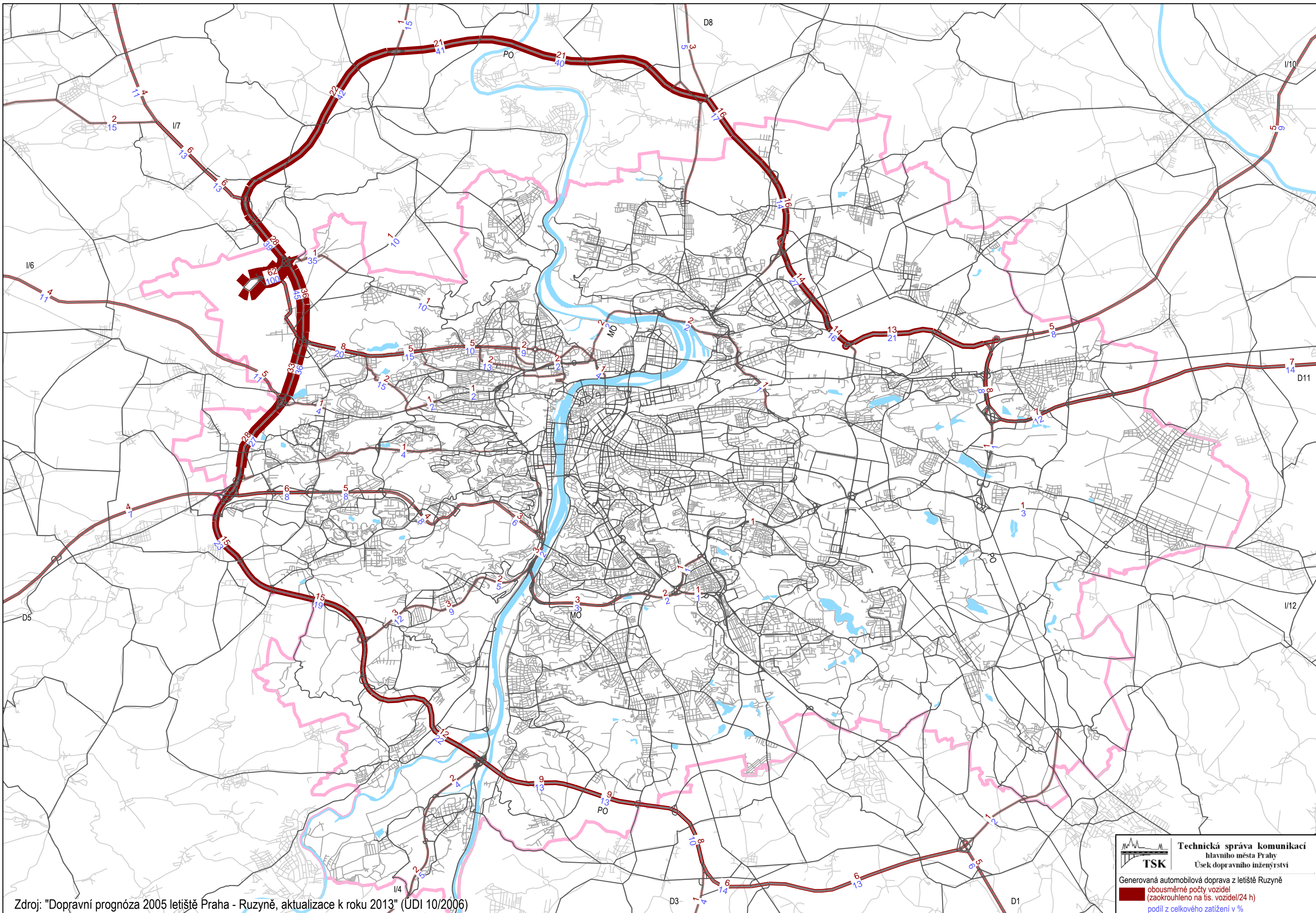
Příloha 5
9/2008

Vliv dopravy indukované letištěm Praha - Ruzyně na komunikační síť města
2013 varianta Ss, bez rychlodráhy

Technická správa komunikací
hlavního města Prahy
TSK
Úsek dopravního inženýrství

Generovaná automobilová doprava z letiště Ruzyně
 obousměrné počty vozidel
 (zaokrouhлено na tis. vozidel/24 h)
 podíl z celkového zatížení v %

2013-25s bezR3
1 : 97975



Zdroj: "Dopravní prognóza 2005 letiště Praha - Ruzyně, aktualizace k roku 2013" (UDI 10/2006)

Příloha 6
9/2008

Vliv dopravy indukované letištěm Praha - Ruzyně na komunikační síť města
2013 varianta Ss, s rychlodráhou

Technická správa komunikací
hlavního města Prahy
Úsek dopravního inženýrství

TSK

Generovaná automobilová doprava z letiště Ruzyně
 obousměrné počty vozidel
 (zaokrouhлено na tis. vozidel/24 h)
% podíl z celkového zatížení v %

2013-24s sR3
1 : 97975