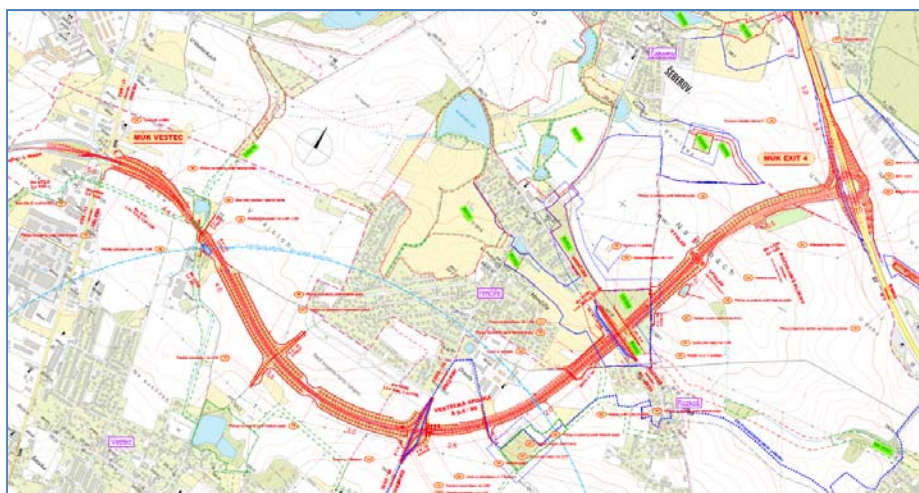


## **VESTECKÁ SPOJKA**

### **AKTUALIZACE DOPRAVNĚINŽENÝRSKÝCH PODKLADŮ**

Úkol č. 19 – 5230 – H20



**Ředitel úseku dopravního inženýrství:**

Ing. Václav Bláha

**Odpovědný projektant:**

Ing. Jaroslav Svoboda

**Vedoucí odd. dopravního modelování:**

Ing. Jiří Zeman

**Zpracovatelé:**

Bc. Jiří Dytrych

Ing. Jan Kreml

Ing. Jaroslav Svoboda

Ing. Jiří Zeman

**Praha, červen 2019**



## **OBSAH:**

<b>1</b>	<b>ÚVOD.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>VÝCHOZÍ PODKLADY .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY .....</b>	<b>3</b>
3.1	Intenzita průměrného pracovního dne .....	3
3.2	Způsob výpočtu intenzit automobilové dopravy .....	4
3.3	Posuzované stavy .....	5
3.4	Komunikační síť .....	5
3.4.1	Stávající stav jaro 2018 (stav A) .....	5
3.4.2	Výhledový stav 2030 (stavy B) .....	5
3.5	Dopravní vztahy .....	8
3.5.1	Současný stav (jaro 2019) .....	8
3.5.2	Střednědobý výhledový stav, rok 2030 .....	8
<b>4</b>	<b>VÝSLEDNÉ DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ ÚDAJE .....</b>	<b>9</b>
4.1	Kartogramy intenzit .....	9
4.2	Kartogram počtu spojů linek PID .....	10
4.3	Grafikony křižovatek .....	10
4.4	Některé další dopravněinženýrské údaje .....	11
4.4.1	Podíly nočního období .....	11
4.4.2	Podíl lehkých užitkových vozidel .....	11
4.4.3	Průměrné jízdní rychlosti .....	11
<b>5</b>	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>12</b>
<b>6</b>	<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>13</b>
<b>7</b>	<b>SEZNAM PŘÍLOH .....</b>	<b>14</b>



## 1 ÚVOD

Hlavním cílem úkolu bylo zpracování aktualizace dopravněinženýrských podkladů (DIP) pro akci „Vestecská spojka“ (dále jen VS). Jednalo se zejména o provedení modelových výpočtů intenzit dopravy pro současný stav (jaro 2019) a pro výhledové stavy roku 2030.

Zpracovány byly následující stavy:

- Stav A, jaro 2019 - současný stav
- Stav B.1, rok 2030 – bez záměru VS
- Stav B.2, rok 2030 – se záměrem VS, exit 4 (D1) - bez východních ramp
- Stav B.3, rok 2030 – se záměrem VS, exit 4 (D1) - kompletní

Provedené modelové výpočty byly zpracovány pro průměrný pracovní den.

*Pozn. Předané DIP jsou určeny pro zpracování výše uvedené akce. Bez písemného souhlasu TSK nemohou být DIP použity pro jiný účel.*

## 2 VÝCHOZÍ PODKLADY

- Intenzity automobilové dopravy na sledované komunikační síti hl. města Prahy v roce 2018 a jejich vývoj v období 1990-2018 (TSK, 2019)
- Výsledky dopravních průzkumů v oblasti - jaro 2019 (ATEM, 2019)
- Vestecská spojka – dopravněinženýrské podklady pro potřeby prodloužení EIA, úkol č. TSK 17-5230-H38 (TSK, 2017)
- Průzkumy automobilové dopravy na 7 křižovatkách (MAJ, 2017)
- Celostátní sčítání dopravy (ŘSD 2016)
- Úkol 10-7500-H13 (2) "DIP, Exit 4, Vestecská spojka, ZKZP" (TSK 2011)
- Úkol 10-7500-H13 (3) "DIP, Exit 4, Vestecská spojka, ZKZP" (TSK 2011)
- Úkol 10-7500-H13 "DIP, Exit 4, Vestecská spojka, ZKZP" (TSK 2010)
- 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 periodicky koná na celé sledované síti (IDIS). Dalším zdrojem informací o intenzitách dopravy je i síť automatických sčítačů dopravy na komunikacích hlavního města Prahy. Vzniká tak celá komplexní databáze průzkumů, která může být dále doplněna i o údaje zjištěné místními šetřeními.

V rámci tohoto úkolu byly intenzity pro současný (jaro 2019) i výhledový stav (2030) počítány pomocí dopravního makro-modelu. Vliv na hodnotu intenzit má především rozsah komunikační sítě, rozvoj území, organizace a regulace dopravy, dělba přepravní práce a dopravní vztahy.

### 3.1 Intenzita průměrného pracovního dne

Z průběhu týdenních variací dopravy na území hl. m. Prahy jednoznačně vyplývá, že pro hodnocení dopravní zátěže jsou rozhodující pracovní dny, o víkendech je provoz slabší.



V Praze se počítá průměrný den (průměrný pracovní den - PPD, popřípadě i jiné typy dní) pouze ze sčítání v obdobích s nejvyšší intenzitou v roce – jaro a podzim (duben, květen, červen, září, říjen, listopad) dle specifické metodiky platné již desítky let pouze pro Prahu. Tato metodika má opodstatnění vzhledem ke specifickým podmínkám Prahy – při velmi vysokém automobilovém provozu je v Praze vhodnější kapacitně posuzovat i dimenzovat komunikace na tyto intenzity.

Na ostatním území státu se počítá průměrný den dle celostátní metodiky již desítky let jako roční průměrná denní intenzita RPDI, ve které je zahrnut i vliv období s nižší intenzitou, jako zimní měsíce (leden, únor, částečně i březen), letní prázdniny (červenec, srpen) vánoční období apod.

Na základě analýzy časových variací automobilové dopravy, provedené z výsledků manuálních průzkumů, z vyhodnocení dat ze sčítacích technologií Technické správy komunikací hlavního města Prahy a z vyhodnocení registrů sčítání v radičních světelné signalizace byl stanoven průměrný přepočtový koeficient:

$$RPDI = PPD \times 0,865$$

### 3.2 Způsob výpočtu intenzit automobilové dopravy

TSK disponuje dopravním modelem pro hl. m. Prahu a jeho okolí, který je zpracován a aktualizován v softwarovém prostředí PTV - VISION (VISUM/VISEM). Modelem zpracované území je rozděleno do cca 1600 zón, mezi kterými existují dopravní vztahy. V rámci konkrétních úloh je posuzované území dále zpřesněno, v případě potřeby je možné model lokálně zpodrobnit až na úroveň vjezdů do jednotlivých objektů.

Výpočty intenzit automobilové dopravy na vybrané komunikační síti města a jeho regionu byly provedeny současně pro všechny druhy vozidel, výjma 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 přidělovány na komunikační síť v osmi postupových krocích a následně bylo provedeno iterační vyrovnání.

Modelový výpočet intenzit automobilové dopravy pro stávající stav (jaro 2019) byl kalibrován na základě údajů, které vycházely z dostupné databáze sčítání TSK z roku 2018 (sledovaná síť v Praze zahrnuje cca 700 úseků), z výsledků celostátního sčítání ŘSD z roku 2016 a z dalších průzkumů, které byly realizovány v roce 2017 a 2019.

Následně byly provedeny modelové výpočty intenzit pro prognózované období 2030.



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

### 3.3 Posuzované stavy

V rámci DIP byly zpracovány celkem 4 stavy, viz následující tabulka.

Stav	Horizont	Záměr VS	ZKZP	Exit 4 (D1)
A	2019	-	-	-
B.1	2030	-	-	-
B.2		ANO	ANO	ANO, dílčí (bez východních ramp)
B.3		ANO	ANO	ANO

Tabulka č. 1 – přehled stavů

### 3.4 Komunikační síť

#### 3.4.1 Stávající stav jaro 2018 (stav A)

Komunikační síť pro období jara 2019 v širších vztazích odpovídá současnému rozsahu komunikací.

#### 3.4.2 Výhledový stav 2030 (stavy B)

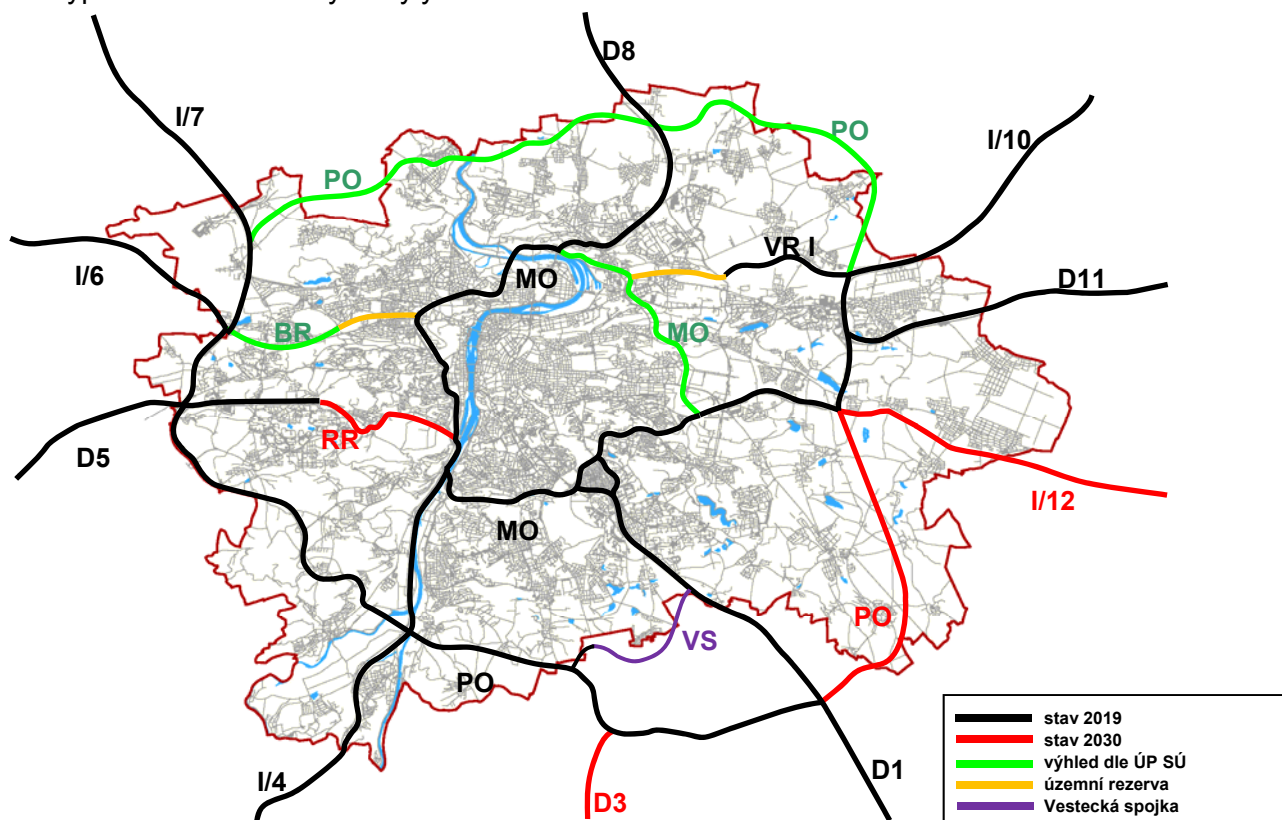
Uspořádání nadřazených komunikací pro střednědobý výhled - horizont 2030 předpokládá reálný scénář návazné výstavby komunikační sítě. V modelu byly zohledněny zejména tyto stavby:

- realizace dálnice D3,
- realizace Pražského okruhu (PO) 511 v úseku dálnice D1 - Běchovice,
- přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly,



- zkapacitnění PO 510 v úseku Běchovice - Satalice na průběžné 3+3 jízdní pruhy,
- realizace Radlické radiály v úseku Městský okruh - Bucharova.

Naopak stavby jako PO 518, 519, 520 (Ruzyně - Suchdol - Březiněves - Satalice), východní část Městského okruhu (stavby č. 0081, 0094), Břevnovská radiála a Vysočanská radiála II ve výpočtech zohledněny nebyly.

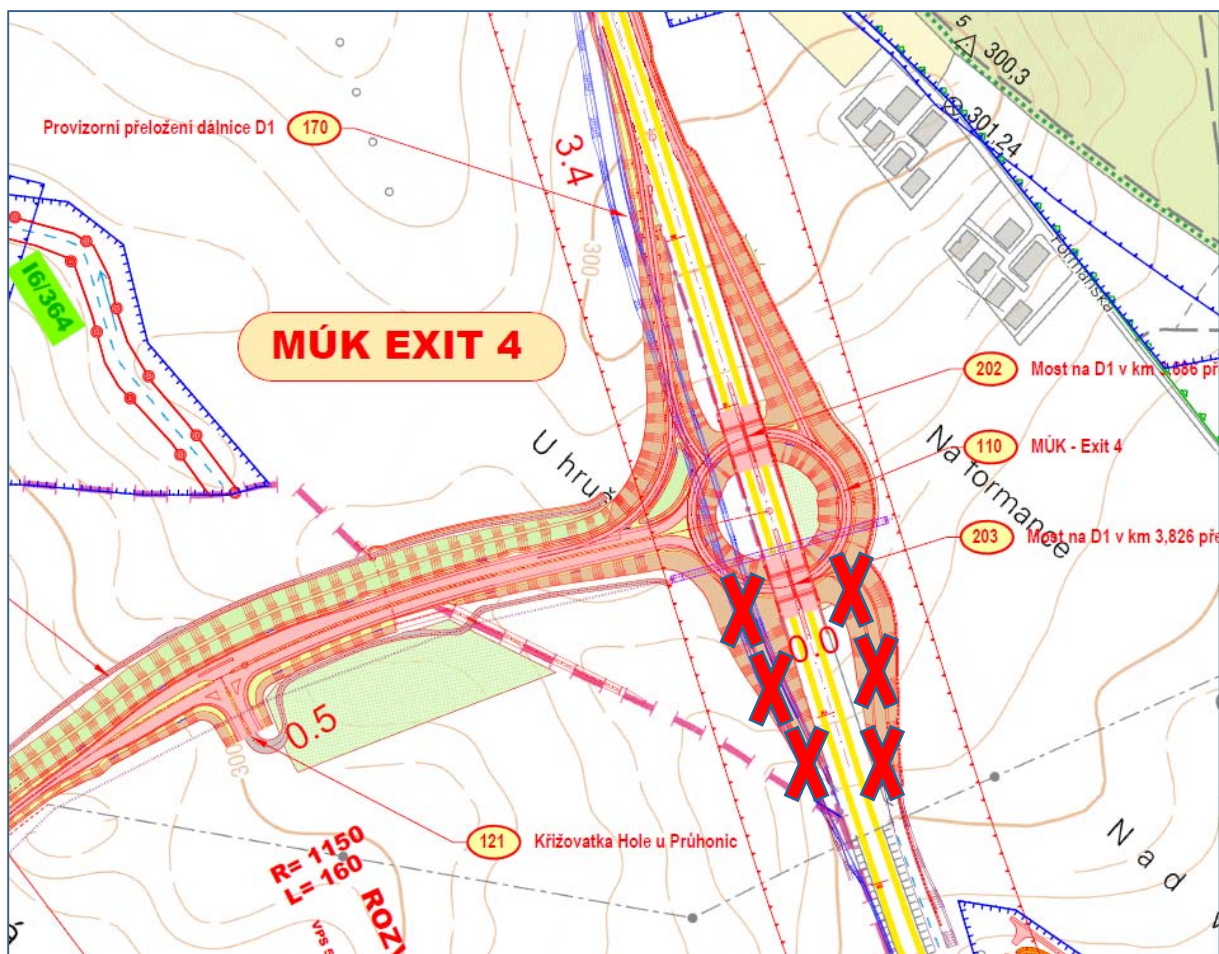


Obr.2 - schéma nadřazené komunikační sítě

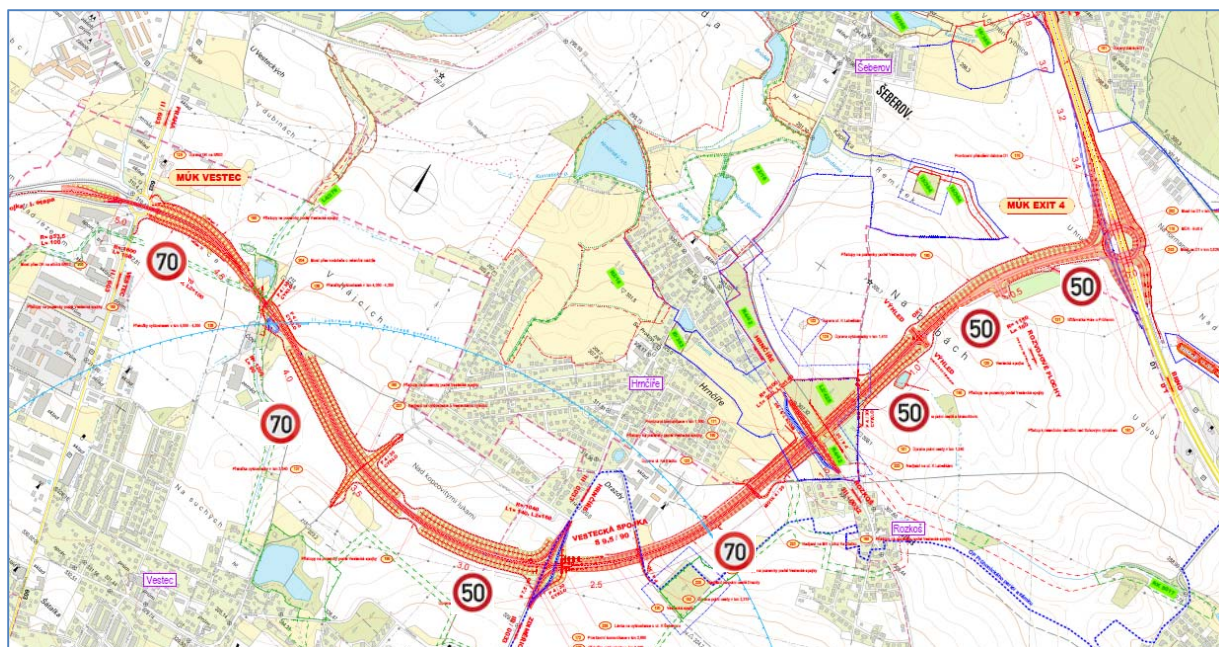
Nad rámec nadřazené sítě byly dále v modelu zohledněny obchvaty Břežan, Jesenice, Komořan a Písnice. Na rozdíl od předchozích výpočtů nebyl uvažován obchvat Šeberova.

Vestecská spojka byla ve stavu se záměrem (B.2) do výpočtů zahrnuta dle podkladu objednatele, tj. ve 4-pruhovém uspořádání v úseku výjezd ze zóny ZKZP – D1. V úseku Vídeňská - výjezd ze zóny ZKZP je řešená komunikace v uspořádání 1+1 jízdní pruh a se zákazem vjezdu vozidel nad 12 t. Maximální povolená rychlost byla uvažována ve výši 70 km/h, v prostoru křižovatek se snížením na 50 km/h - viz obr 4.

Ve stavech B.2 a B.3 byla dále zohledněna existence Vestecské spojky. Ve stavu B.2 však nebyla uvažována MÚK D1 x VS křižovatka ve své finální podobě, resp. tato křižovatka umožňuje pouze vztahy od / k Praze - viz obr 3.



Obr.3 - situace - MÚK D1 x Vestecká spojka, bez východních ramp na dálnici D1



Obr.4 - přehledná situace s uvedením povolených rychlostí





### 3.5 Dopravní vztahy

V souladu s požadavkem objednatele byl výpočet intenzit automobilové dopravy proveden rozvrhováním dopravních vztahů pro období let 2019 a 2030.

#### 3.5.1 Současný stav (jaro 2019)

Tento stav vychází ze standardního dopravního modelu TSK, 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 - 2018 a se zapracováním vstupních demografických údajů jako je rozmístění obyvatel, pracovních příležitostí a dalších aktivit jako obchody, úřady, kulturní a sportovní zařízení atd.

Do dopravních vztahů byly zahrnuty i objemy jízd návštěvníků hlavního města a pásma regionu a objemy tranzitních jízd vůči celému pražskému regionu, dále i jízdy vyvolané významnými dopravotvornými aktivitami jako např. Letiště Václava Havla Praha, rozsáhlé obchodně-administrativní areály, apod. Dopravní vztahy použité v modelu současného stavu byly kalibrovány na hodnoty intenzit dopravy, zjištěné na komunikačních profilech dopravním sčítáním a odpovídají s dostatečnou mírou shody skutečným dopravním vztahům, které se realizují v průměrném pracovním dni.

#### 3.5.2 Střednědobý výhledový stav, rok 2030

Základní principy jsou totožné s modelem současného stavu. Dopravní vztahy k roku 2030 vycházejí především z údajů o rozvoji území Prahy ve smyslu postupného naplňování územního plánu v etapě do roku 2030, vycházelo se zejména z předpokládaných počtů obyvatel, pracovních míst a hrubých podlažních ploch budov v jednotlivých ZSJ v Praze. Na území aglomeračního pásma se vycházelo z demografické prognózy jednotlivých správních obvodů ORP. Data o jednotlivých pražských ZSJ i výsledky demografické prognózy poskytl IPR Praha v rámci zpracování podkladů pro Plán udržitelné mobility Prahy a okolí.

Pro zhodnocení budoucího vývoje vnější dopravy, překračující hranici modelového území (viz obr. 1), se vycházelo z materiálu „Aktualizace vnějších vstupů pro multimodální model“ (SUDOP Praha, a.s. 2014, pro IPR Praha). Tento dokument využívá multimodální dopravní model ČR, který byl vytvořen za využití znalostí a poznatků získaných při práci na Strategickém dopravním modelu ČR, zpracovaném v rámci Dopravních sektorových strategií MD ČR.

Zohlednění výše uvedených vývojových trendů mezi léty 2015 (referenční stav prognózy) a 2030 se v celkové matici jízd vozidel do 3,5 t největší povolené hmotnosti projevilo nárůstem kolem 10% (nejvyšší nárůsty dopravních vztahů jsou ve vnějším pásmu města a v blízkém okolí Prahy, naopak v centrální části města dochází ke stagnaci a někde dokonce i k mírnému poklesu zdroj/cílové dopravy). U vozidel nad 3,5 t lze očekávat nárůst zejména u vnější dopravy překračující hranici modelového území (cca +16%), uvnitř řešeného území spíše stagnace nebo nárůsty do cca 5%.

K výše uvedeným předpokladům navíc bylo doplněno:

Ve stavu bez záměru (B.1) byly do modelu zahrnuty významné okolní záměry KZ Čestlice jih, KZ Nupaky. Počty jízd generovaných těmito záměry byly převzaty z předchozích úkolů z let 2011 a 2017. Navíc ve stavech se záměrem (B.2, B.3) byla ve výpočtech zahrnuta i Západní komerční zóna Průhonice (ZKZP).

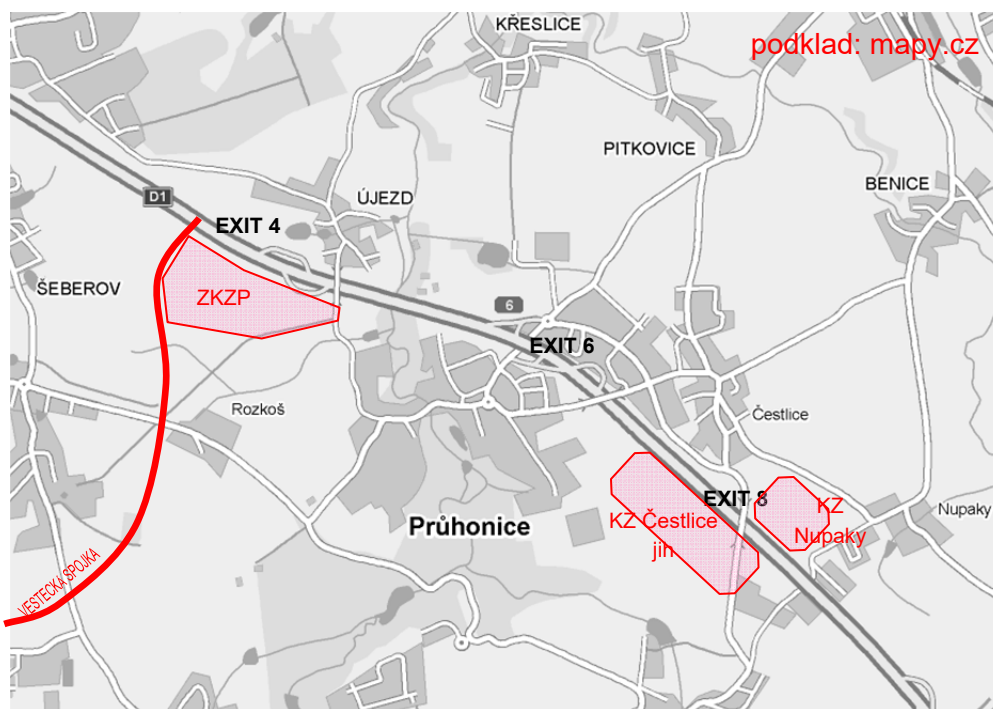


Oproti předchozím výpočtům nebyla, na základě požadavku objednatele, obsažena rozvojová oblast Újezd a obytná výstavba západně od Průhonice (rozvoj Rozkoš).

Tabulka č. 2 – Předpokládaný počet vyvolaných jízd ve významných rozvojových oblastech

Rozvoj	Počet jednosměrných jízd za 24 h (všechna vozidla / z toho nad 3,5 t)		
	Rok 2019	Rok 2030	
	stav A	stav B.1	stav B.2, B.3
ZKZP	0	0	9 500 / 300
KZ Čestlice jih	0	10 000 / 240	10 000 / 240
KZ Nupaky	0	4 900 / 200	4 900 / 200

Tabulka č. 2 – významné rozvojové záměry v okolí



Obr.5 - schéma významných rozvojových záměrů

## 4 VÝSLEDNÉ DOPRAVNĚINŽENÝRSKÉ ÚDAJE

### 4.1 Kartogramy intenzit

Intenzity automobilové dopravy v podobě kartogramů intenzit pro jednotlivé stavy jsou znázorněny v příloze 2.1 (stav A) až 2.4 (stavy B.1 až B.3). Na kartogramech jsou zobrazeny intenzity po směrech v počtech všech vozidel / z toho vozidla nad 3,5 t / z toho těžká vozidla za 24 hodin průměrného pracovního dne, zaokrouhlené u všech vozidel na stovky, u vozidel nad 3,5 t a těžkých vozidel na desítky. Jízdní souprava se uvažuje jako jedno vozidlo. V kartogramech **nejsou** zahrnuty počty jízd autobusů PID.

Pro dvojici stavů (stav B.3 – stav B.1) se zpracoval i tzv. rozdílový kartogram. Tento kartogram je zvláštním druhem kartogramu, ve kterém se číselně zobrazují odlišnosti jednotlivých modelovaných variant, graficky tedy znázorňují rozdílnosti mezi těmito stavy v absolutních hodnotách intenzit. Přírůstky jsou zde zobrazeny červenou barvou, úbytky pak barvou modrou se zaokrouhlením na stovky vozidel. Rozdílový kartogram (vliv zprovoznění VS a ZKZP) je znázorněn v příloze 2.6.

## 4.2 Kartogram počtu spojů linek PID

Počty spojů autobusů Pražské integrované dopravy jsou uvedeny v samostatné příloze 2.5 (stav říjen 2018) - data pro rok 2018 jsou vyčíslena v podrobnosti (0-24 h / z toho noční období 22-06 h).

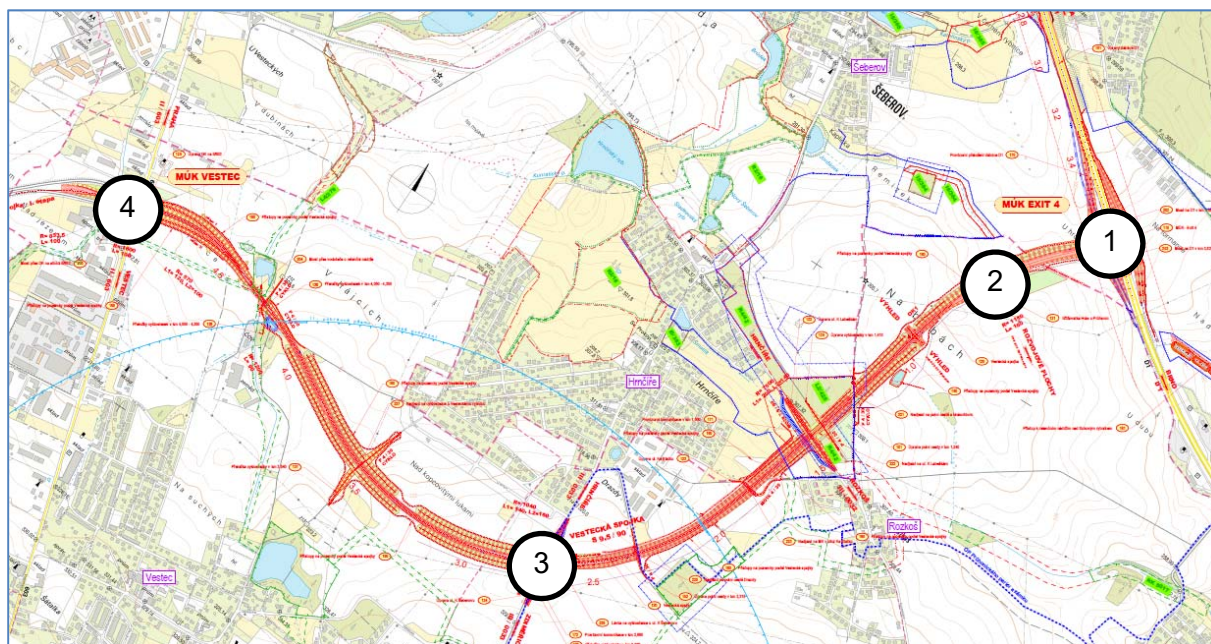
Pro období střednědobého výhledu, kdy lze očekávat zprovoznění nové trasy metra D, budou příměstské autobusy z více než poloviny ukončeny na konečné metra D – Depo Písnice, a proto pravděpodobně budou počty autobusových spojů v úseku mezi Kačerovem a stanicí Depo Písnice nižší (bližší informace poskytne ROPID).

## 4.3 Grafikony křižovatek

Pro případné návazné kapacitní posouzení byly vygenerovány pro stavy B.2 a B.3 grafikony křižovatek:

- 1) Vestecká spojka x rampy D1
- 2) Vestecká spojka x Hole u Průhonice
- 3) Vestecká spojka x K Šeberovu
- 4) rampy Vestecké spojky x Vídeňská

Vyčíslené křižovatkové pohyby jsou uvedeny (přílohy 4) za 24 h průměrného pracovního dne a jsou zaokrouhleny na stovky u všech vozidel (na desítky u vozidel nad 3,5 t). Grafikony nezahrnují autobusy PID.



Obr.6 - vyznačení grafikonů křižovatek

## 4.4 Některé další dopravněinženýrské údaje

### 4.4.1 Podíly nočního období

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

Rozborem dosažených výsledků byly stanoveny skupiny různých podílů jízd jednotlivých druhů vozidel v nočním období z jejich celodenního množství (0-24h). Do těchto skupin byly zařazeny jednotlivé úseky vybrané komunikační sítě města. Zařazení úseků bylo provedeno buďto podle hodnot na nich zjištěných průzkumy nebo na základě podobnosti charakteru příslušného úseku a provozu na něm s úseky, na kterých byly podíly zjištěny. Pro přehlednost byly podíly intenzity dopravy v noci zpracovány graficky a jsou obsaženy v příloze 3.1.

### 4.4.2 Podíl lehkých užitkových vozidel

Údaje o počtech vozidel do 3,5 t největší povolené hmotnosti zahrnují osobní automobily a lehká užitková vozidla (N1 dle registru vozidel). Podíl lehkých užitkových vozidel činí cca 10% z celkového množství vozidel do 3,5 t. (příloha 3.2).

### 4.4.3 Průměrné jízdní rychlosti

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

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

Výsledné hodnoty průměrných jízdních rychlostí byly stanoveny jako průměr zjištěných rychlostí pro oba směry jízdy (u obousměrných komunikací). Jedná se vždy o průměrnou jízdní rychlost na určitém mezikřižovatkovém úseku komunikace bez započítání případných zastavení. Rozdíly průměrných rychlostí vozidel nad 3,5 t jsou podle výsledků provedených měření na území města prakticky nepodstatné. Pouze na úsecích s průměrnou jízdní rychlostí vyšší než 70 km/h je možné u vozidel nad 3,5 t uvažovat s průměrnou jízdní rychlostí o cca 5% nižší, na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla je třeba vzít v úvahu nižší rychlostní limit pro vozidla nad 3,5 t. Pro výpočty v nočním období (22 – 6h) je třeba uvažovat průměrnou jízdní rychlost cca o 10 km/h vyšší (především vlivem vyšší hustoty provozu a vyplývajících zdržení v denním období). Jsou-li k dispozici měření jízdní rychlosti vozidel přímo na dané komunikaci, je vhodné tato měření uplatnit.

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

Zařazení komunikací do kategorií průměrných jízdních rychlostí bylo zpracovatelům návazných akustických a emisních výpočtů předáno v digitální formě.

Průměrné jízdní rychlosti jsou graficky zpracovány v příloze 3.3.



## 5 ZÁVĚR

Hlavním úkolem této studie bylo prověření dopadů realizace Vestecké spojky na intenzity automobilové dopravy. Modelovými výpočty byly pro 2 časové horizonty (stávající stav jaro 2019 a střednědobý výhled 2030) prověřeny celkem 4 stavy (2019, 2030 bez záměru VS, 2030 se záměrem VS – exit 4 bez východních ramp a 2030 se záměrem VS – exit 4 kompletní).

V uvažovaném střednědobém výhledu se v prověřované oblasti již předpokládá v provozu stavba dálnice D3 a PO 511.

V řešené lokalitě lze očekávat i nadále zahušťování obytné, komerční a administrativní zástavby a s tím i nárůst negativ v podobě zvyšování automobilové dopravy. V územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy i v zásadách územního rozvoje Středočeského kraje je zakreslena trasa Vestecké spojky mezi tzv. Vesteckým přivaděčem a Exitem 4 na dálnici D1. Tato komunikace dokáže očekávaný nárůst dopravy v oblasti alespoň částečně eliminovat. Samotným zprovozněním Vestecké spojky, která má sloužit zejména k vymístění zbytné dopravy mimo zastavěná území, by došlo k pozitivnímu poklesu intenzit automobilové dopravy na většině současně využívaných komunikací v oblasti. Mírný pokles dopravy je patrný i přes předpokládaný nárůst dopravních objemů, na komunikacích K Šeberovu, K Hrnčírům, Kunratická spojka jsou poklesy výraznější (viz rozdílový kartogram).

Provedené výpočty obsahují určitou míru nejistoty, neboť v současné době nelze jednoznačně vyčíslit skutečnou velikost, náplň a využití jednotlivých rozvojových záměrů. V tomto jihozápadním sektoru města a přilehlé aglomerace v posledních 25 letech vyrostlo několik obdobných zařízení a do výhledu lze očekávat jisté nasycení řešeného prostoru. K dnes fungujícím aktivitám se dále předpokládá zprovoznění nových komerčních a administrativních areálů (Nupaky, Čestlice, Újezd), narůstající konkurencí jednotlivých areálů tak může dojít k relativnímu poklesu jejich dopravní produktivity.





## 6 SEZNAM ZKRATEK

BR	Břevnovská radiála
DIP	dopravněinženýrské podklady
HMP	hlavní město Praha
IPR	Institut plánování a rozvoje hl.m. Prahy
KZ	komerční zóna
MD ČR	ministerstvo dopravy České republiky
MO	Městský okruh
OA	osobní a dodávkové automobily do cca 3,5 t celkové hmotnosti
ORP	obec s rozšířenou působností
PID	Pražská integrovaná doprava
PO	Pražský okruh
ROPID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
RR	Radlická radiála
TV	těžká vozidla nad cca 18t celkové hmotnosti (včetně autobusů mimo PID)
TSK	Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a. s.
ÚDI	Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy
ÚP SÚ	Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy
VR	Vysočanská radiála
VS	Vestecká spojka
VŠE	VŠECHNA VOZIDLA = OA + vozidla nad 3,5 t
ZKZP	Západní komerční zóna Průhonice + obytný záměr Rozkoš
ZSJ	základní sídelní jednotka

*poznámka: jízdní souprava se považuje za jedno vozidlo*



## 7 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1.1 Situace

### **Kartogramy intenzit automobilové dopravy:**

Příloha 2.1 STAV A: kartogram intenzit AD, rok 2019

Příloha 2.2 STAV B.1 (bez záměru VS), intenzit AD, rok 2030

Příloha 2.3 STAV B.2 (se záměrem VS, exit 4 bez východních ramp) intenzit AD, rok 2030

Příloha 2.4 STAV B.3 (se záměrem VS, kompletní exit 4) intenzit AD, rok 2030

### **Kartogram počtu spojů PID:**

Příloha 2.5 Počet spojů PID, říjen 2018

### **Rozdílový kartogram:**

Příloha 2.6 Vliv zprovoznění VS a ZKZP, stav B.3 – stav B.1

### **Podíly noční dopravy:**

Příloha 3.2.1 STAV A: kategorie komunikací podle podílu jízd v nočním období

Příloha 3.2.2 STAV B.1 (bez záměru): kategorie komunikací podle podílu jízd v nočním období

Příloha 3.2.3 STAV B.2, B.3 (se záměrem): kategorie komunikací podle podílu jízd v nočním období

### **Průměrné jízdní rychlosti:**

Příloha 3.3.1 STAV A: kategorie komunikací podle průměrné jízdní rychlosti

Příloha 3.3.2 STAV B.1 (bez záměru): kategorie komunikací podle průměrné jízdní rychlosti

Příloha 3.3.3 STAV B.2, B.3 (se záměrem): kategorie komunikací podle průměrné jízdní rychlosti

### **Grafikony křižovatek:**


Příloha 4.1.1 Vestecká spojka x rampy D1, STAV B.2, rok 2030, se záměrem VS, exit 4 bez východních ramp

Příloha 4.1.2 Vestecká spojka x Hole u Průhonic, STAV B.2, rok 2030, se záměrem VS, exit 4 bez východních ramp

Příloha 4.1.3 Vestecká spojka x K Šeberovu, STAV B.2, rok 2030, se záměrem VS, exit 4 bez východních ramp

Příloha 4.1.4 Rampy Vestecké spojky x Vídeňská, STAV B.2, rok 2030, se záměrem VS, exit 4 bez východních ramp

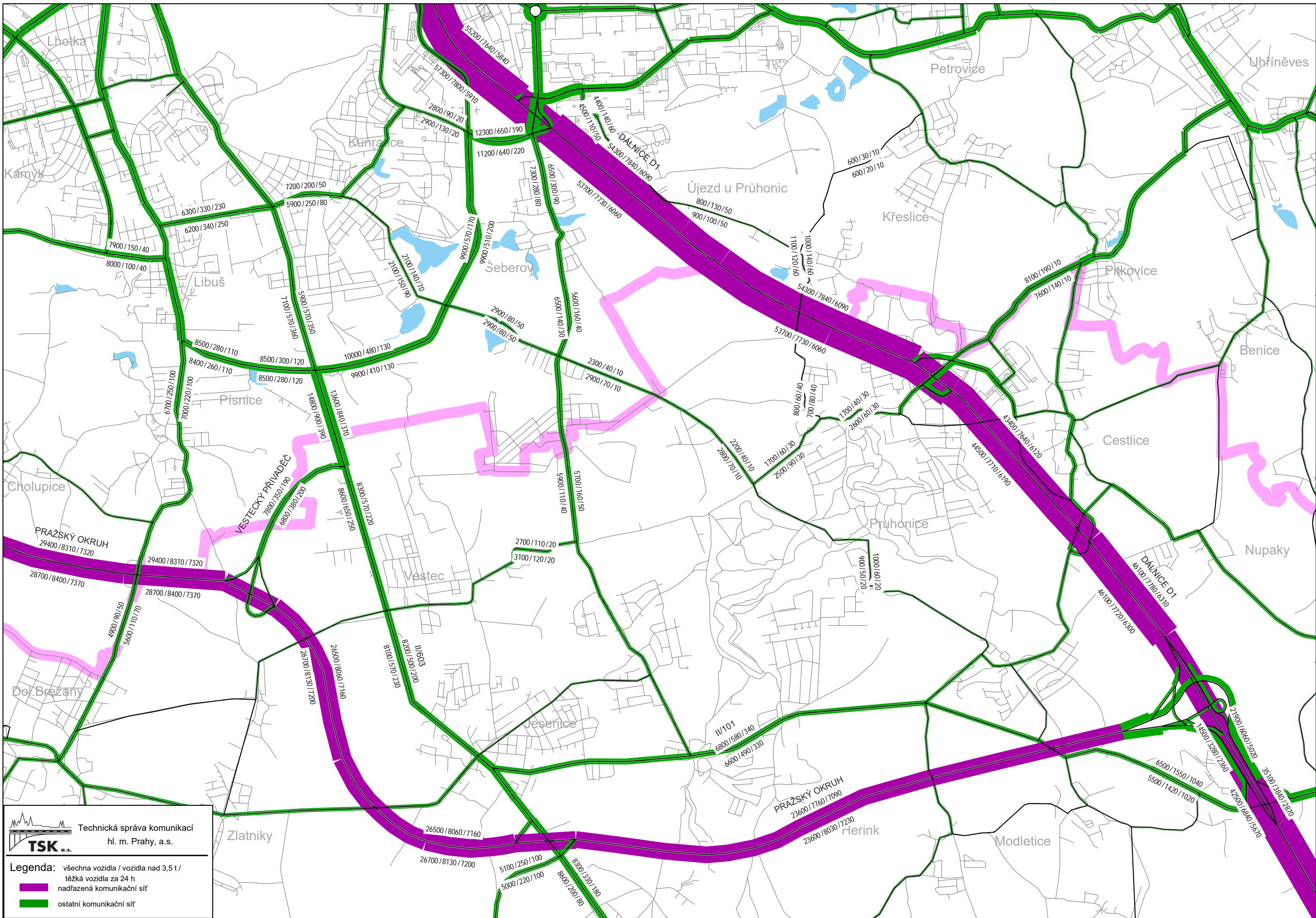
Příloha 4.2.1 Vestecká spojka x rampy D1, STAV B.3, rok 2030, se záměrem VS, kompletní exit 4

- 
- Příloha 4.2.2 Vestecká spojka x Hole u Průhonic, STAV B.3, rok 2030, se záměrem VS, kompletní exit 4
- Příloha 4.2.3 Vestecká spojka x K Šeberovu, STAV B.3, rok 2030, se záměrem VS, kompletní exit 4
- Příloha 4.2.4 Rampy Vestecké spojky x Vídeňská, STAV B.3, rok 2030, se záměrem VS, kompletní exit 4

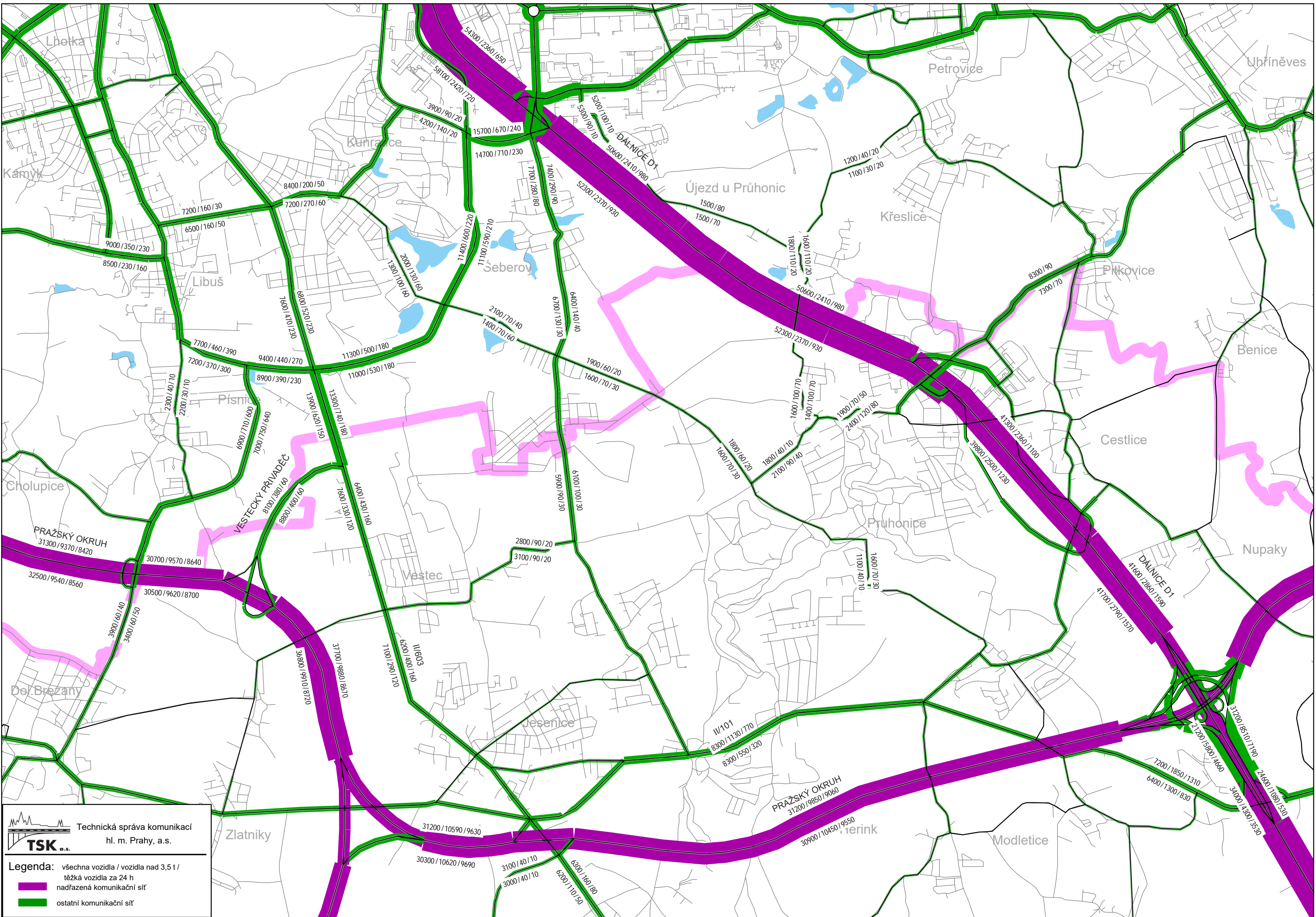




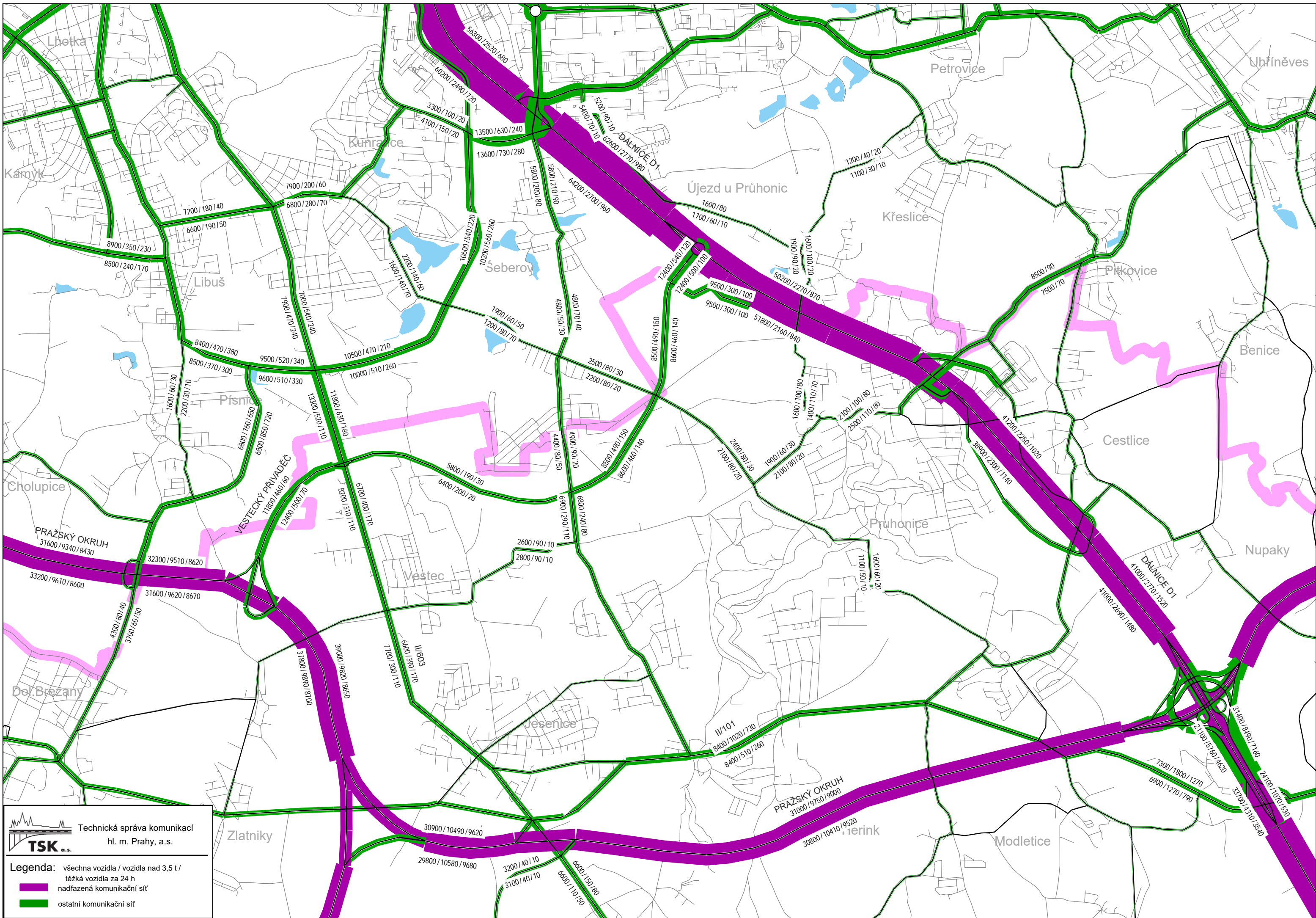




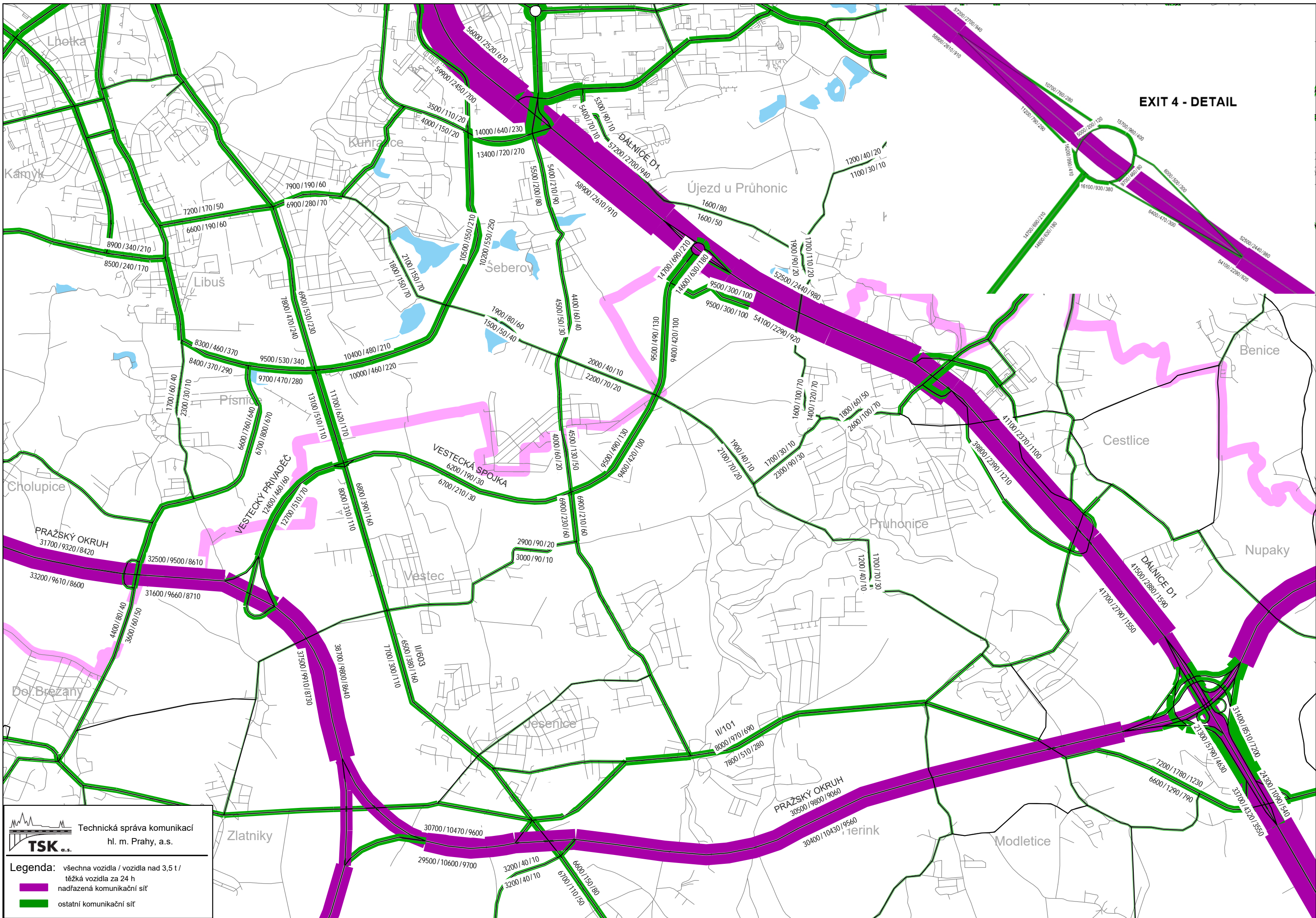




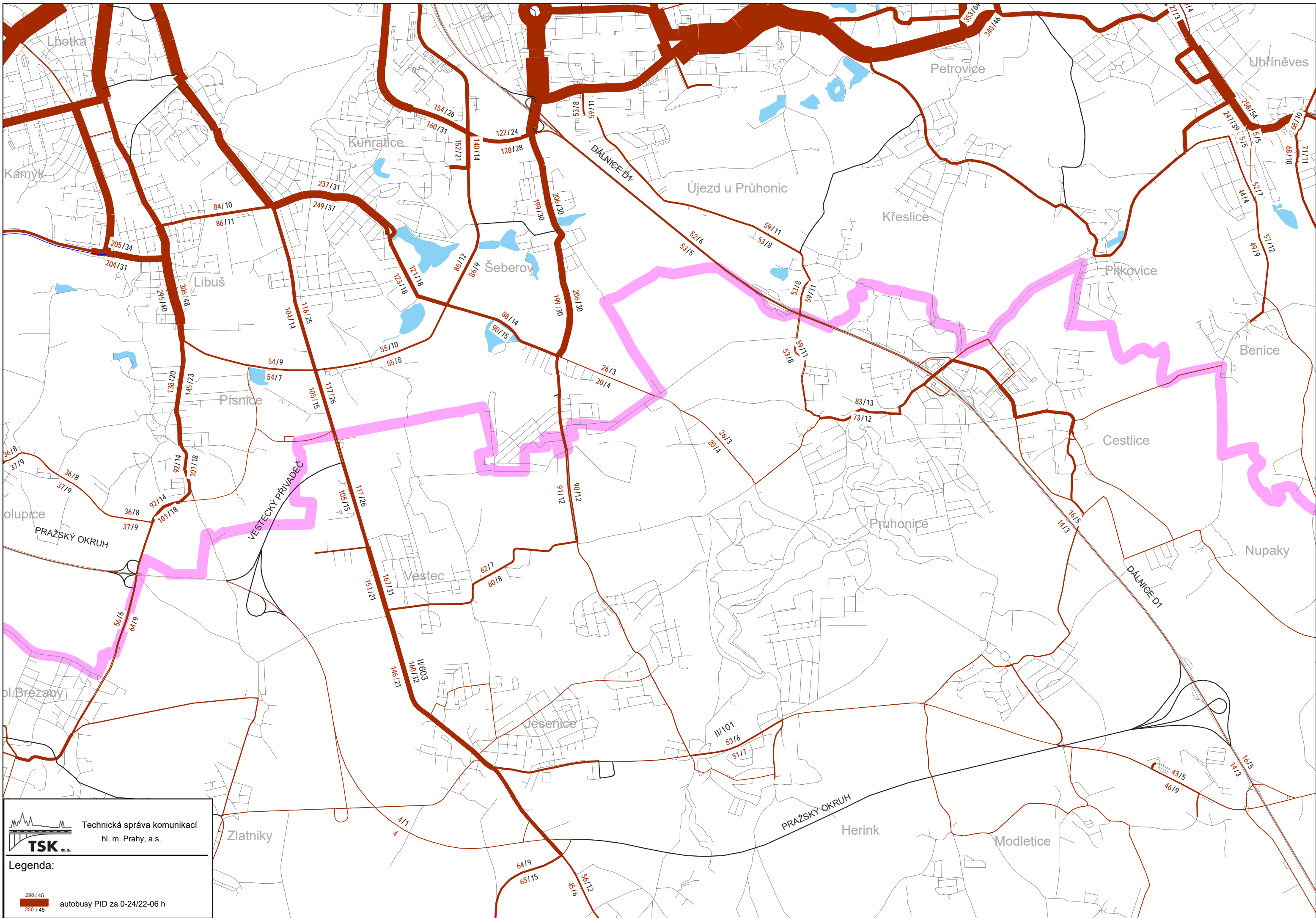




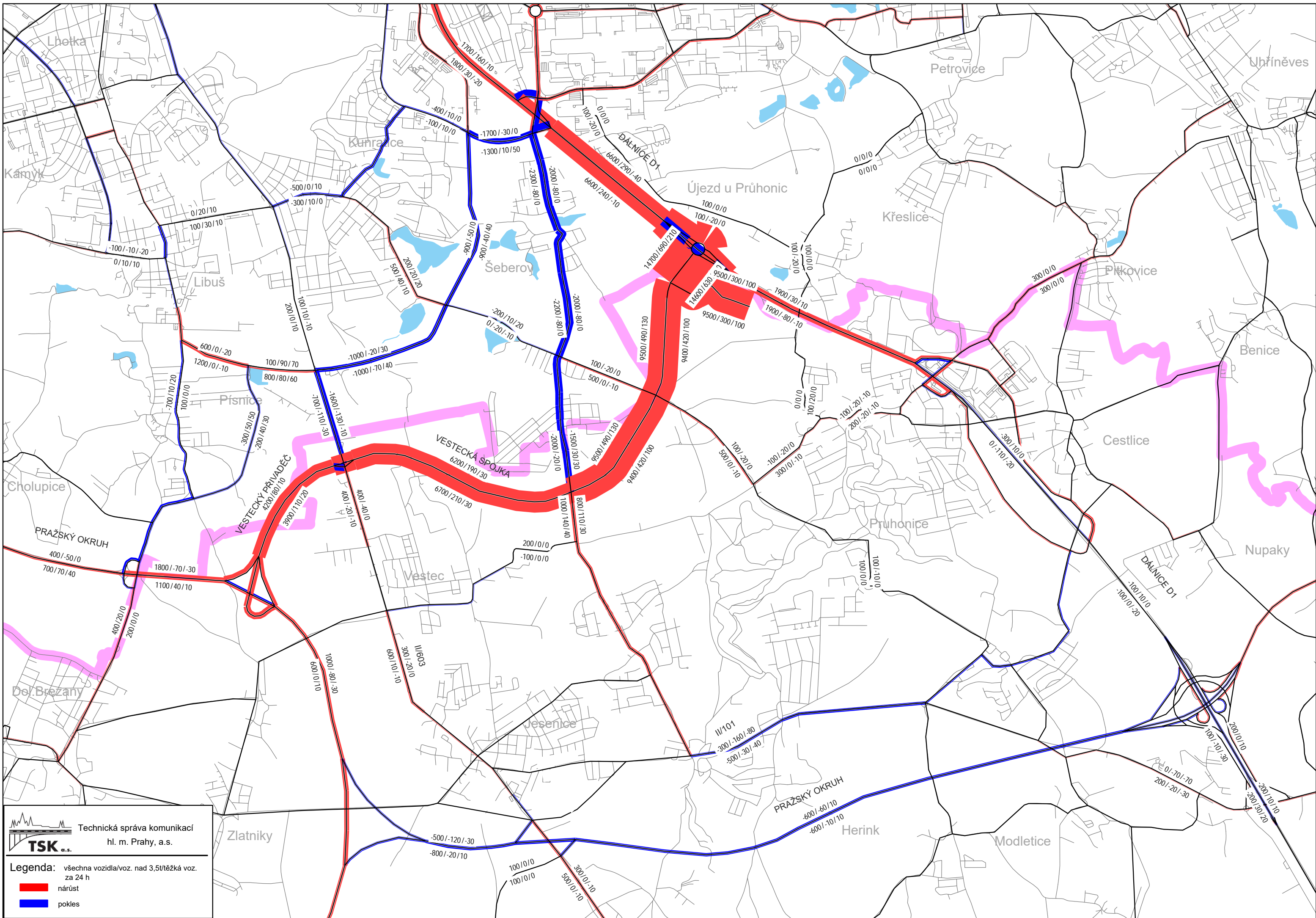




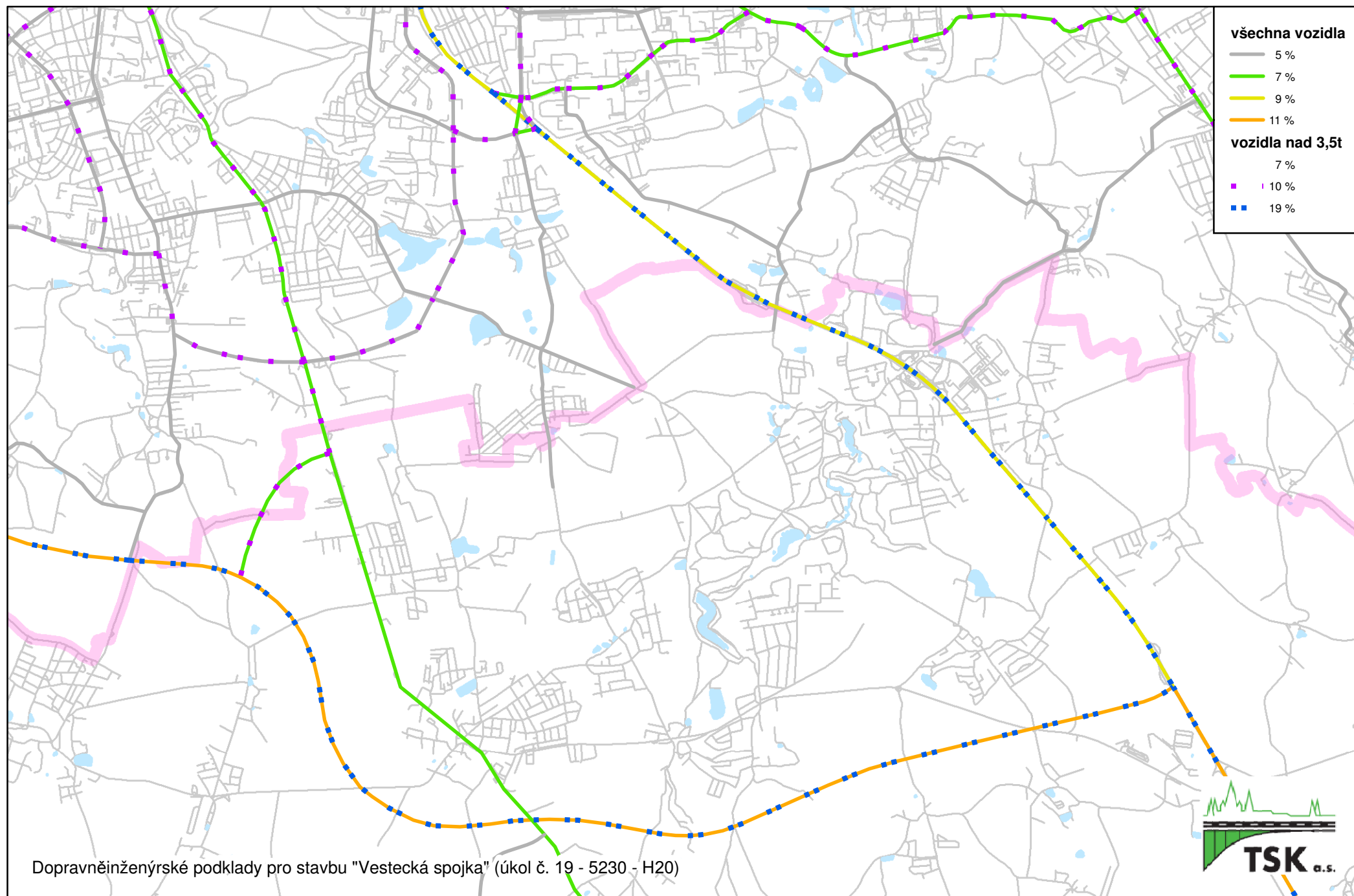






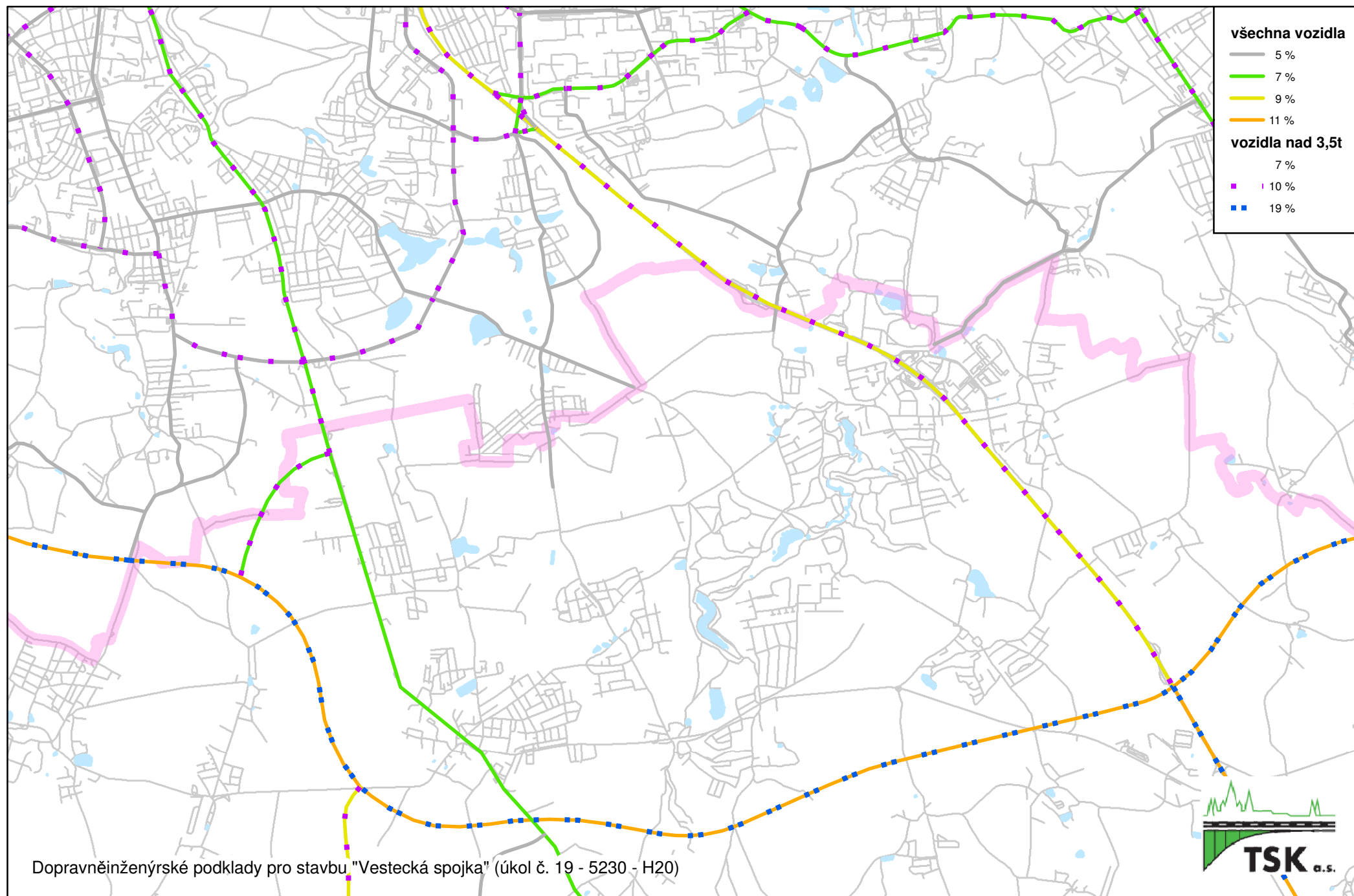


### Příloha 3.2.1 Kategorie komunikací podle podílu jízd v nočním období, stav A



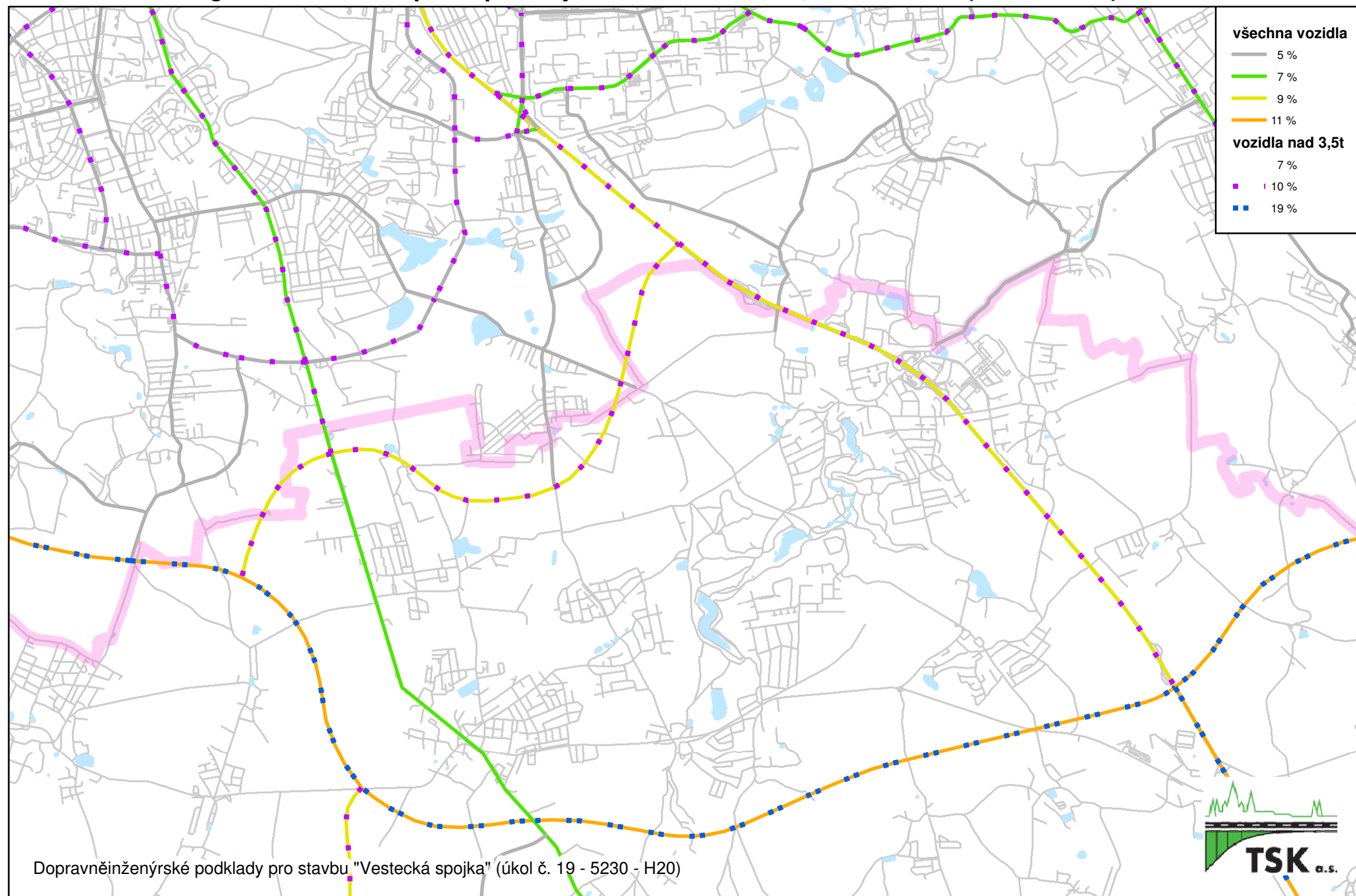


### Příloha 3.2.2 Kategorie komunikací podle podílu jízd v nočním období, stav B.1 (bez záměru)

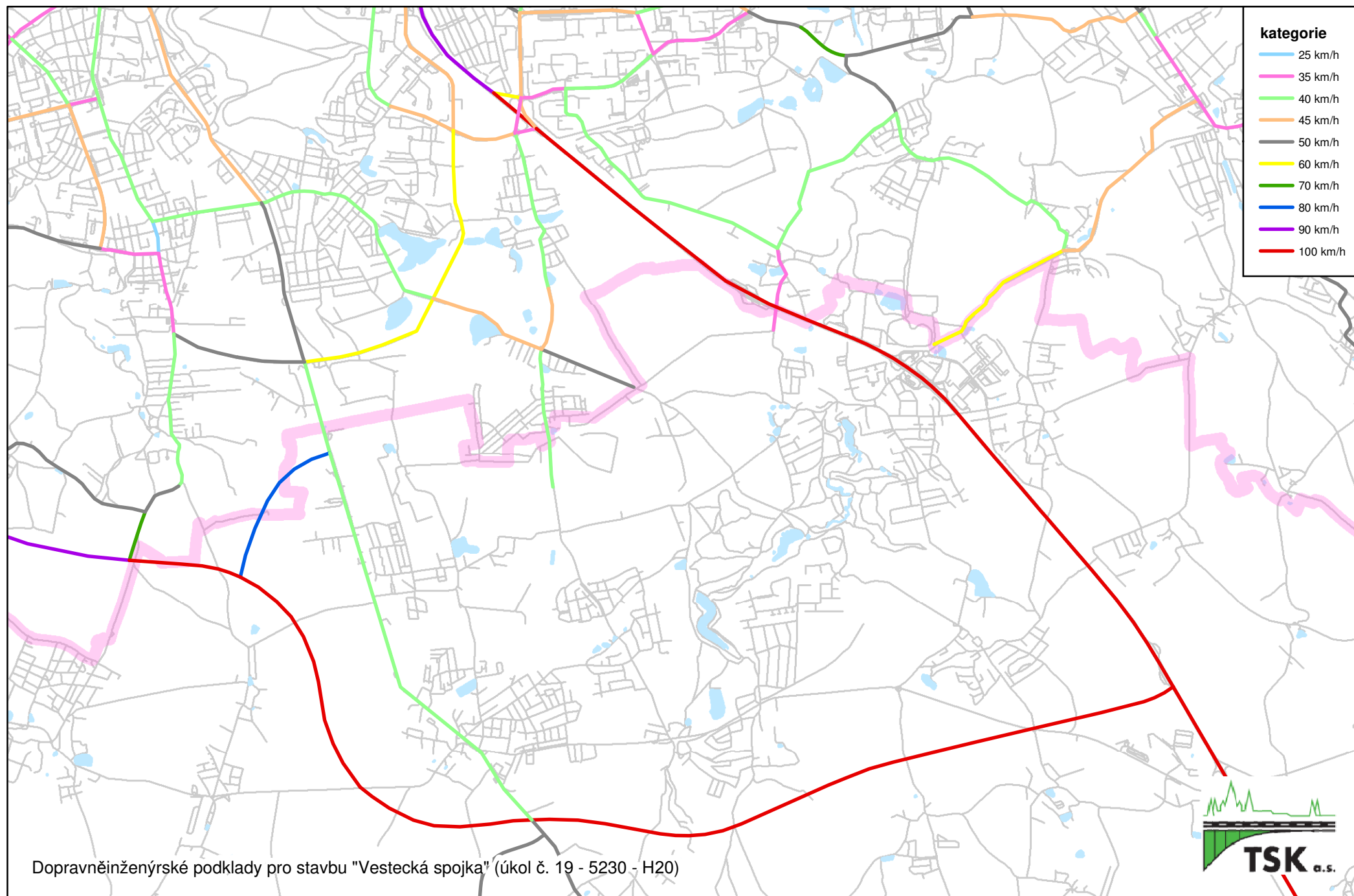




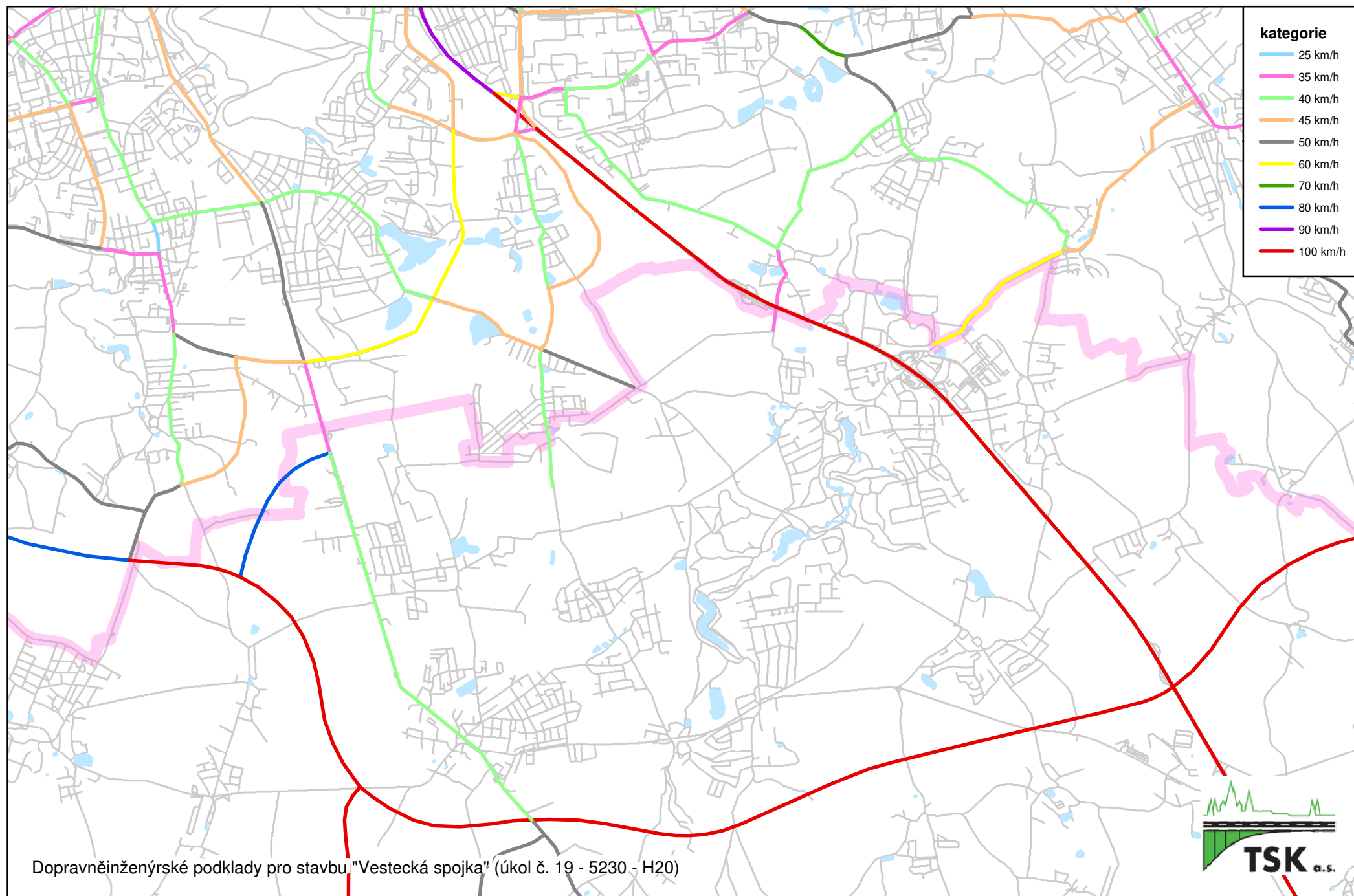
### Příloha 3.2.3 Kategorie komunikací podle podílu jízd v nočním období, stav B.2, B.3 (se záměrem)



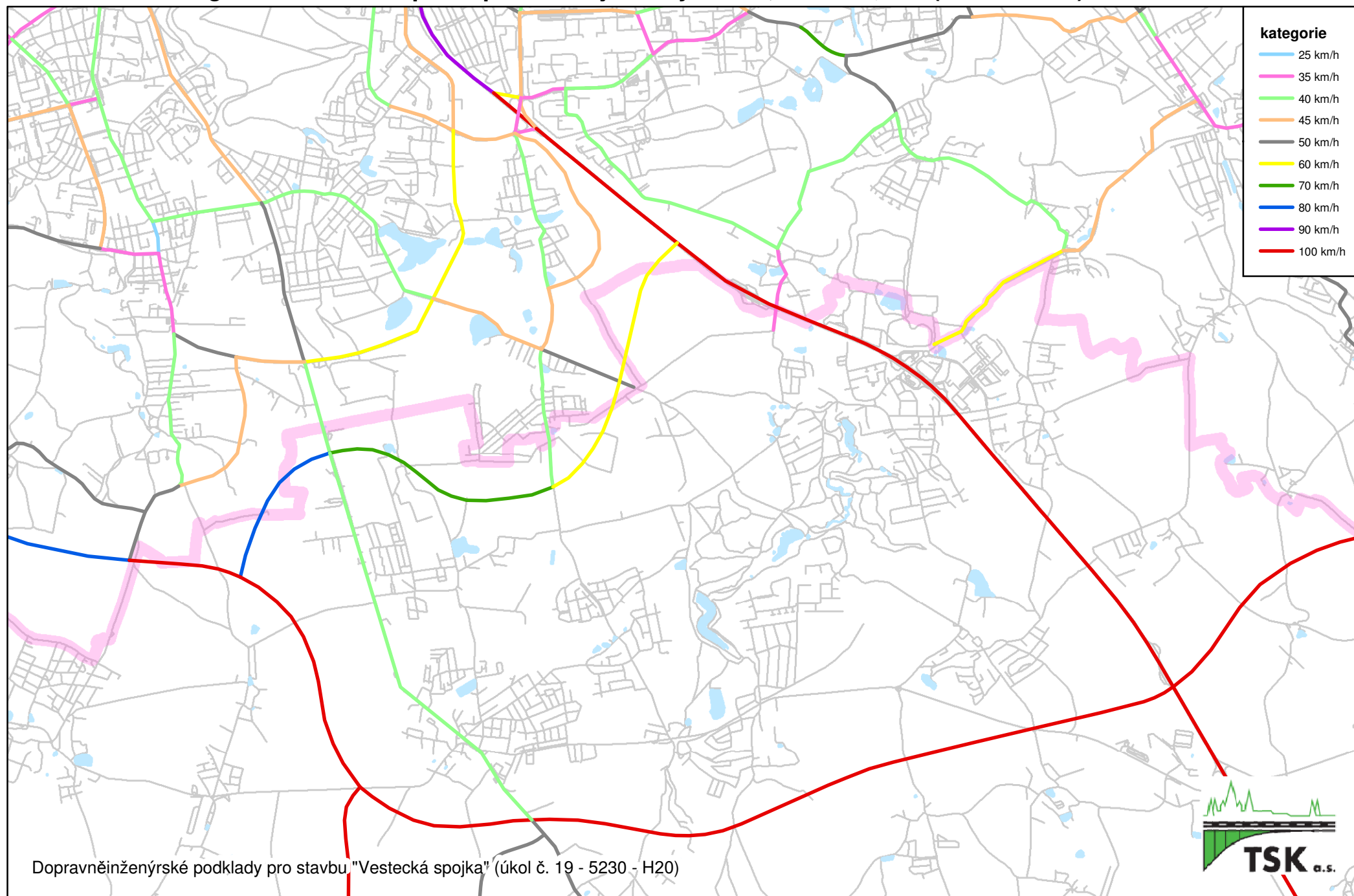
### Příloha 3.3.1 Kategorie komunikací podle průměrné jízdní rychlosti, stav A



### Příloha 3.3.2 Kategorie komunikací podle průměrné jízdní rychlosti, stav B.1 (bez záměru)

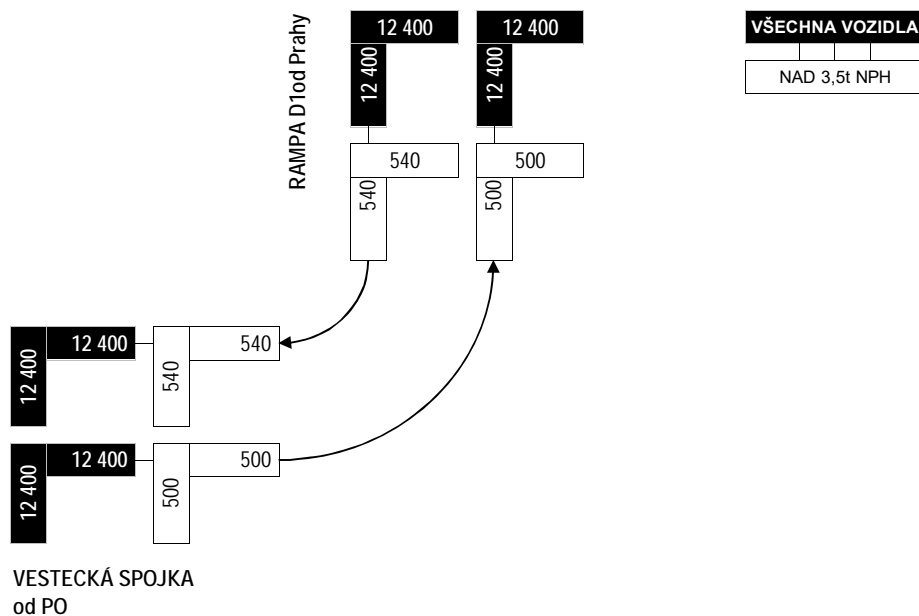


### Příloha 3.3.3 Kategorie komunikací podle průměrné jízdní rychlosti, stav B.2, B.3 (se záměrem)





GRAFIKON KŘIŽOVATKY č. 1

**VESTECKÁ SPOJKA X RAMPY D1****STAV B.2, rok 2030, se záměrem VS, exit 4 bez východních ramp**

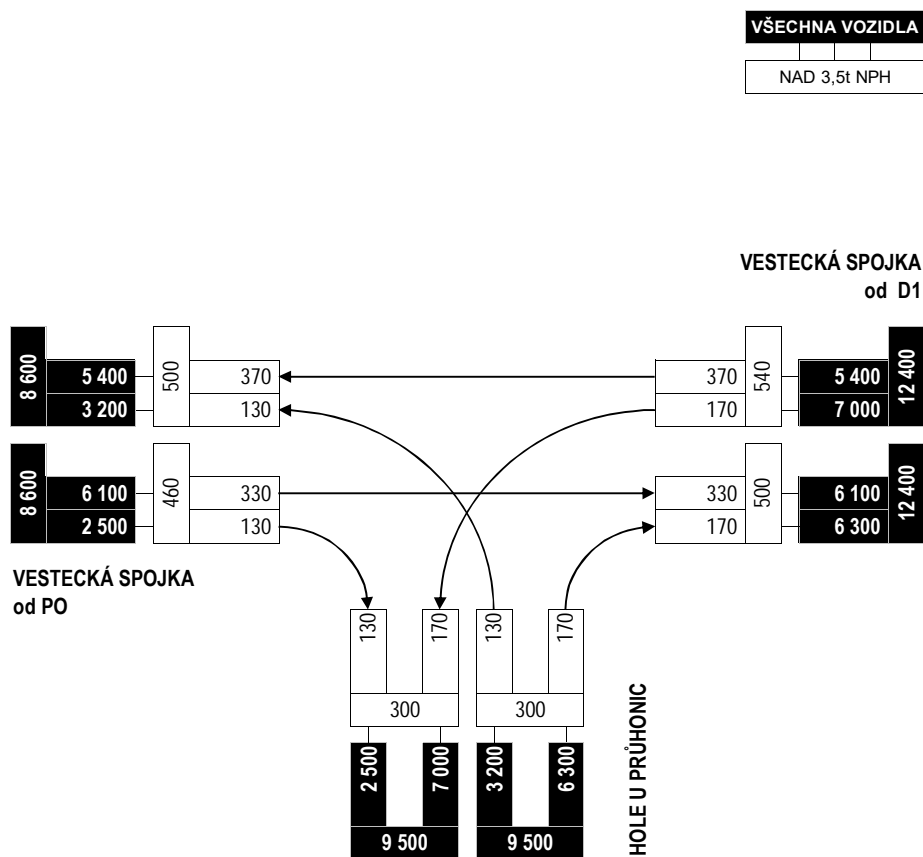
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne

Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID

Zpracováno: 06/2019



GRAFIKON KŘIŽOVATKY č. 2

**VESTECKÁ SPOJKA X HOLE U PRŮHONIC****STAV B.2, rok 2030, se záměrem VS, exit 4 bez východních ramp**

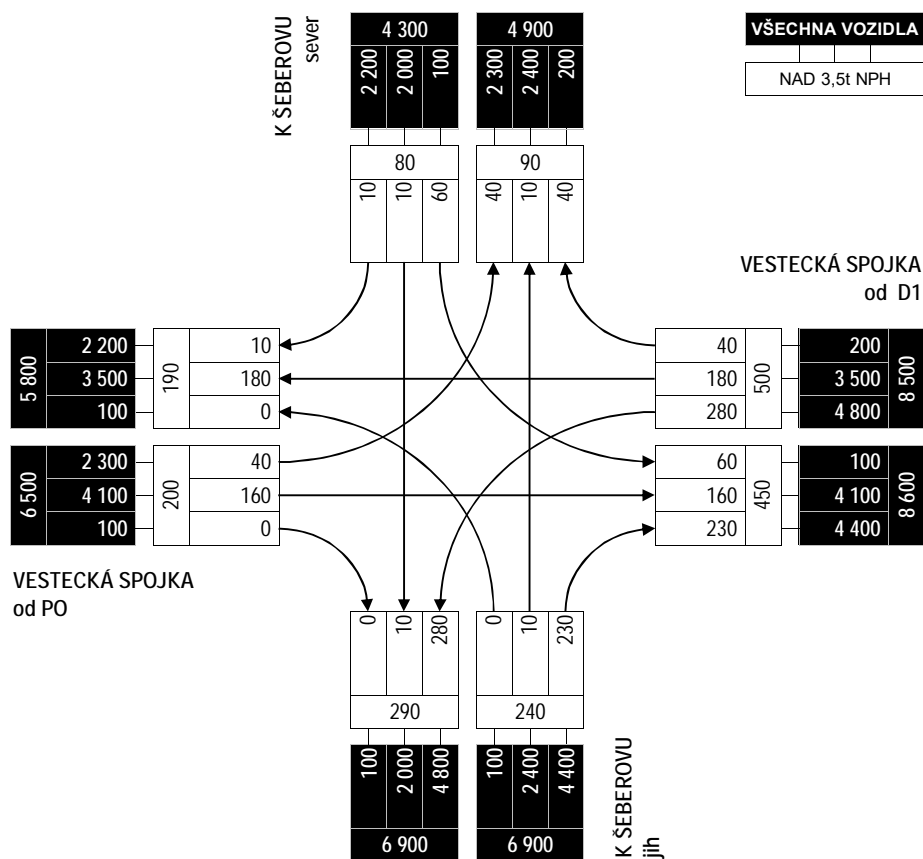
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne

Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID

Zpracováno: 06/2019



GRAFIKON KŘIŽOVATKY č. 3  
**VESTECKÁ SPOJKA X K ŠEBEROVU**



**STAV B.2, rok 2030, se záměrem VS, exit 4 bez východních ramp**

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne

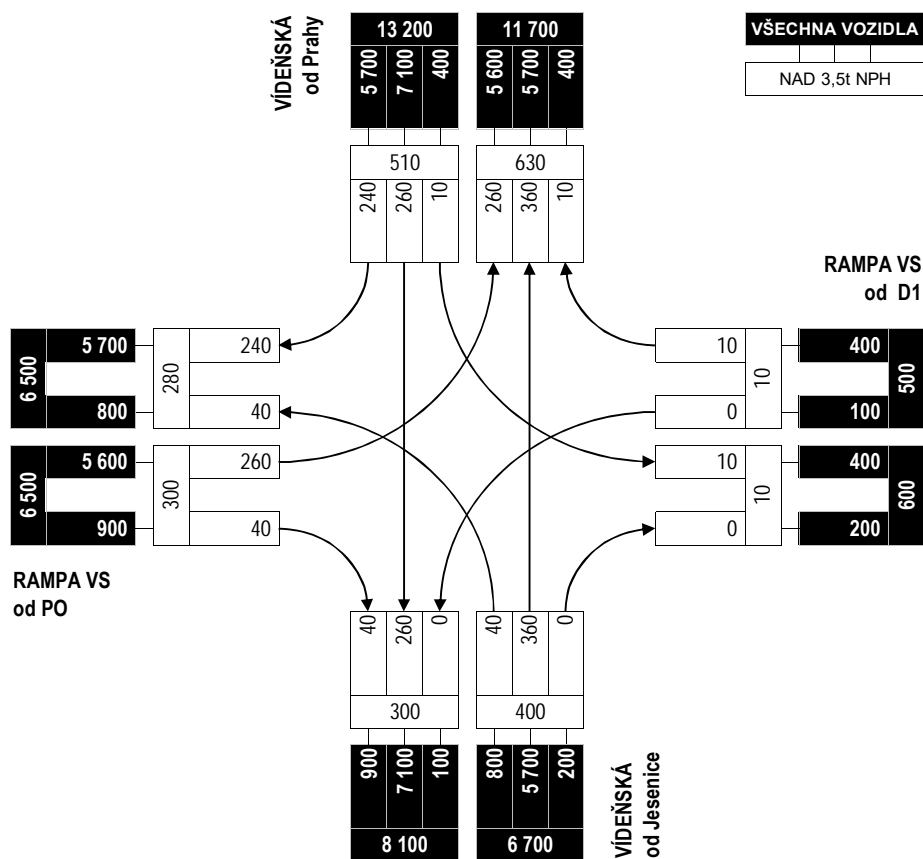
Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID

Zpracováno:06/2019





GRAFIKON KŘIŽOVATKY č. 4

**RAMPY VESTECKÉ SPOJKY X VÍDEŇSKÁ****STAV B.2, rok 2030, se záměrem VS, exit 4 bez východních ramp**

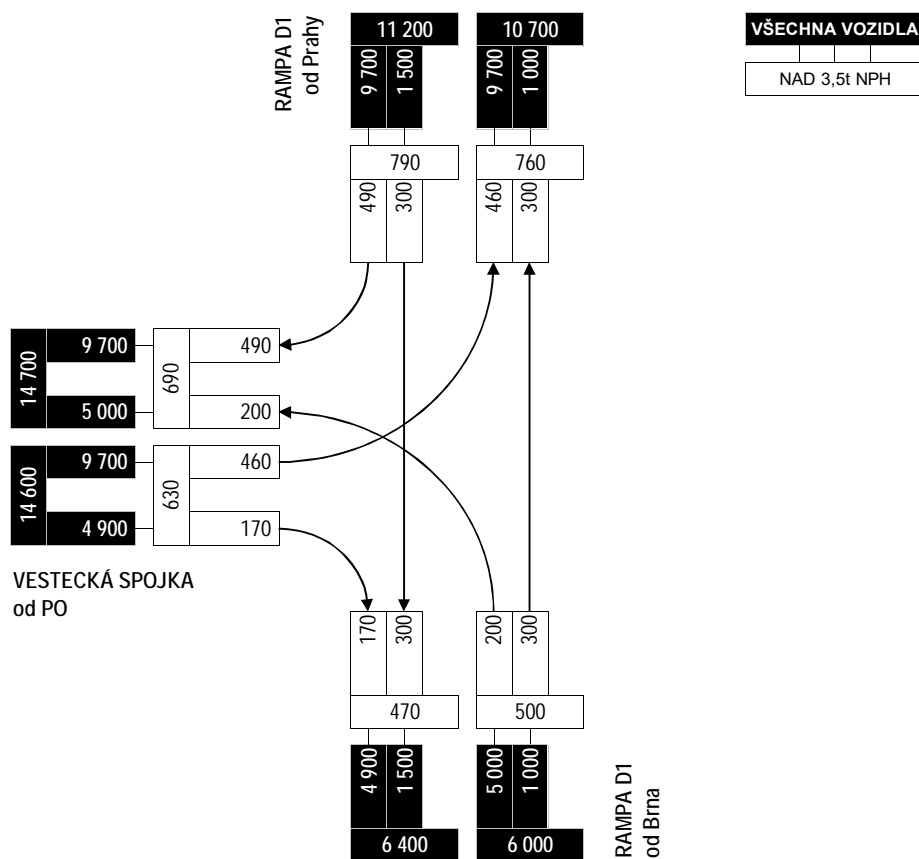
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne

Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID

Zpracováno:06/2019



GRAFIKON KŘIŽOVATKY č. 1

**VESTECKÁ SPOJKA X RAMPY D1****STAV B.3, rok 2030, se záměrem VS, kompletní exit 4**

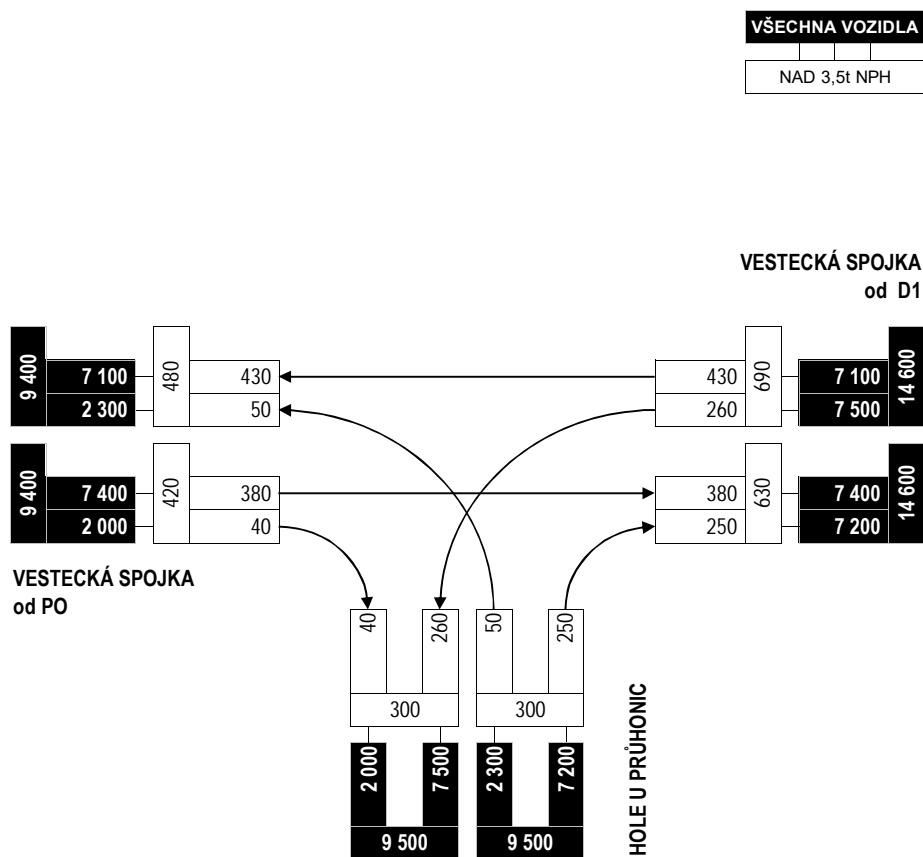
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne

Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID

Zpracováno:06/2019



GRAFIKON KŘIŽOVATKY č. 2

**VESTECKÁ SPOJKA X HOLE U PRŮHONIC****STAV B.3, rok 2030, se záměrem VS, kompletní exit 4**

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne

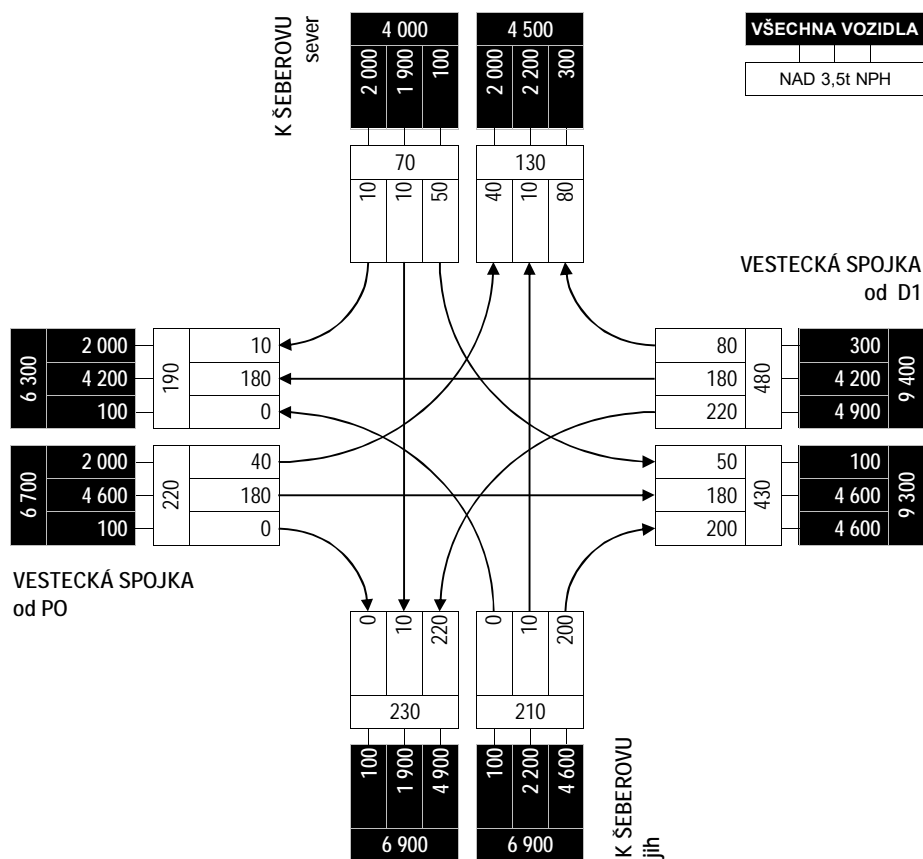
Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID

Zpracováno: 06/2019





GRAFIKON KŘIŽOVATKY č. 3  
**VESTECKÁ SPOJKA X K ŠEBEROVU**



**STAV B.3, rok 2030, se záměrem VS, kompletní exit 4**

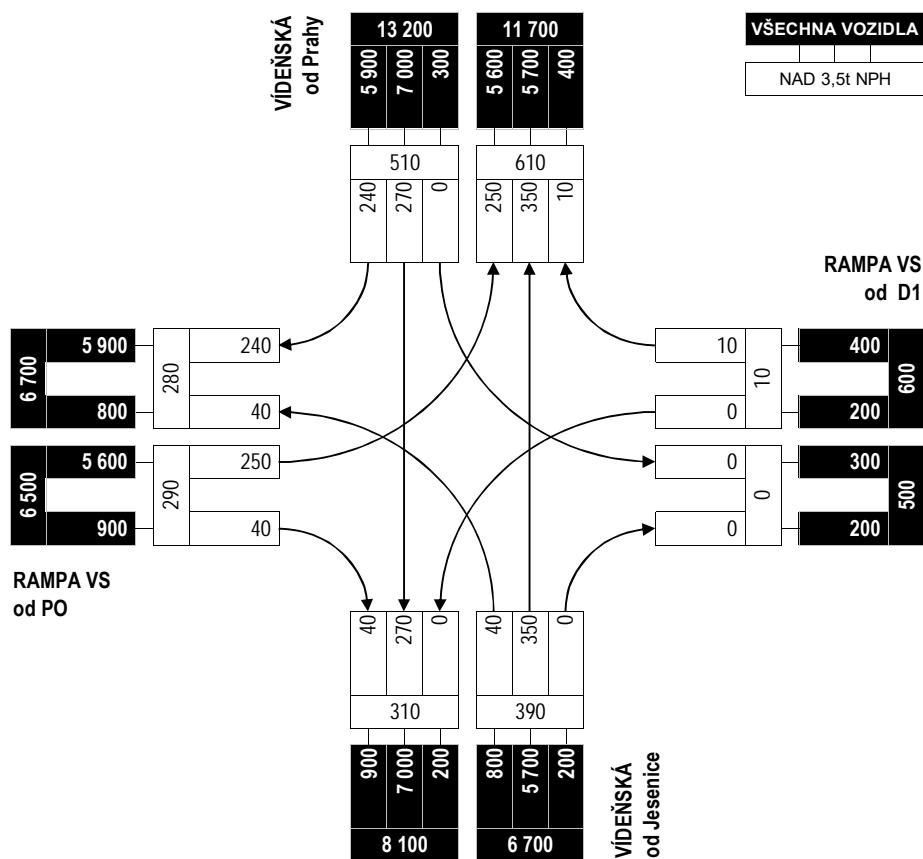
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne

Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID

Zpracováno:06/2019



GRAFIKON KŘIŽOVATKY č. 4

**RAMPY VESTECKÉ SPOJKY X VÍDEŇSKÁ****STAV B.3, rok 2030, se záměrem VS, kompletní exit 4**

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne

Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID

Zpracováno:06/2019

