

Dopravněinženýrské podklady pro akci

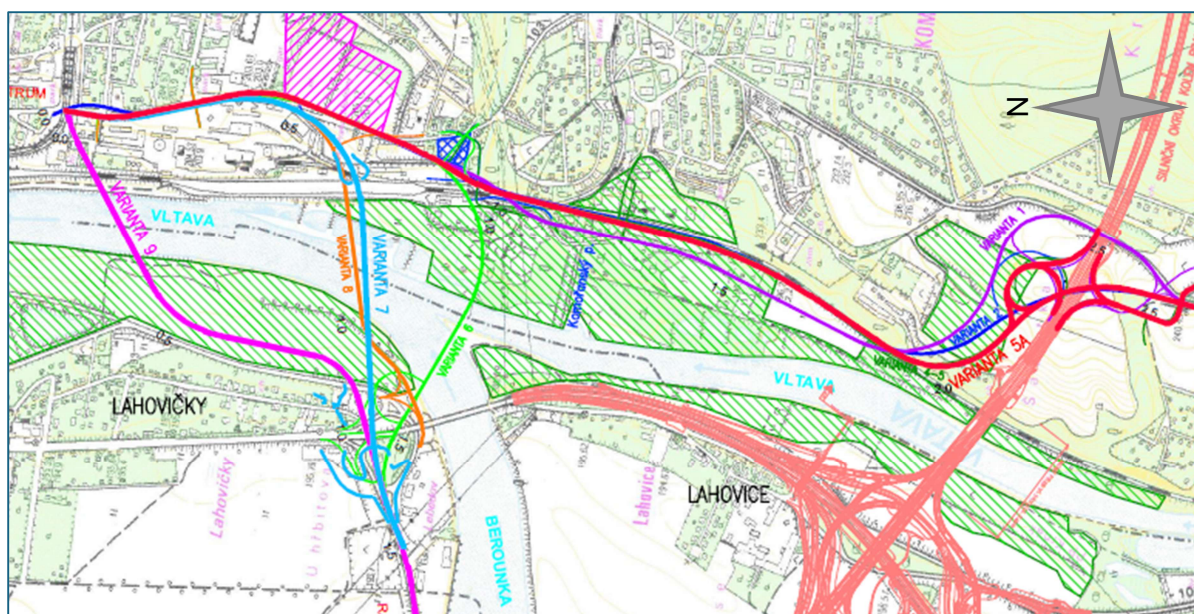
„Dopady zprovoznění MÚK Komořany na nejbližší okolí“

(25-2135-078d)

Hlavní náplní DIP bylo zpracování modelových výpočtů automobilové dopravy pro 4 vybrané scénáře (kombinace zprovoznění dopravních staveb v okolí Komořanské ulice).

Výchozí dopravní model pro stav 2025 (A0) byl kalibrován z dostupné databáze sčítání TSK, nezohledňoval však žádná krátkodobá dopravní omezení. Následně byly vypočteny 3 odvozené stavy. Souhrn zprovozněných dopravních staveb je uveden níže v tabulce.

Stav	MÚK Komořany	komunikace Modřany – Komořany (KOMOKO)	MÚK Břežany
A0	-	-	v provozu
A1	v provozu	-	-
A2	v provozu	-	v provozu
A3	v provozu	v provozu	v provozu



Obr. 1: Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okruhem (Pragoprojekt, 2008)

Pro účely tohoto posouzení byly z modelových výpočtů vykresleny tyto druhy výstupů:

- Stav A0: **Kartogram intenzit automobilové dopravy**, modelový výpočet pro rok 2025, viz příloha 1. Uvedené údaje jsou vztaženy pro pracovní den za 0-24 h, intenzity jsou uvedeny pro všechna vozidla v tisících (bez BUS PID). Tento výstup slouží pro ilustraci běžných zátěží.

- Stavy A1 – A3: **Rozdílové kartogramy** (příloha 2.1–2.3) jsou uvedeny opět v tisících vozidel. Tyto kartogramy jsou zvláštním druhem kartogramů, ve kterých se číselně zobrazují odlišnosti jednotlivých modelovaných variant, graficky tedy znázorňují rozdílnosti mezi těmito stavy v absolutních hodnotách intenzit. Přírůstky jsou zobrazeny červenou barvou, úbytky pak barvou modrou.

V rámci zpracování DIP poskytla organizace IPR Praha dále výstup:

- tzv. **rozpad nově vyvolané automobilové dopravy** z prostoru ohraničeného územní studií Komořany (Stav B, příloha 3). Kartogram vychází z Územní studie Komořany, UNIT architekti, s.r.o. (04/2018), resp. z DIP 4227/22, ve kterém byla aktualizována oblast bývalých strojíren. V kartogramu je znázorněn rozpad generované dopravy z této oblasti, která představuje 2 432 jízd všech vozidel, z toho 23 vozidel nad 3,5 t. Tento rozpad ilustruje rozdělení jízd, generovaných oblastí bývalých strojíren, na okolní komunikační síť ve variantě se zprovozněnou MÚK Komořany a bez komunikace Nová Komořanská.



Obr. 2 – Hlavní výkres z ÚS Komořany (Unit, 2018)

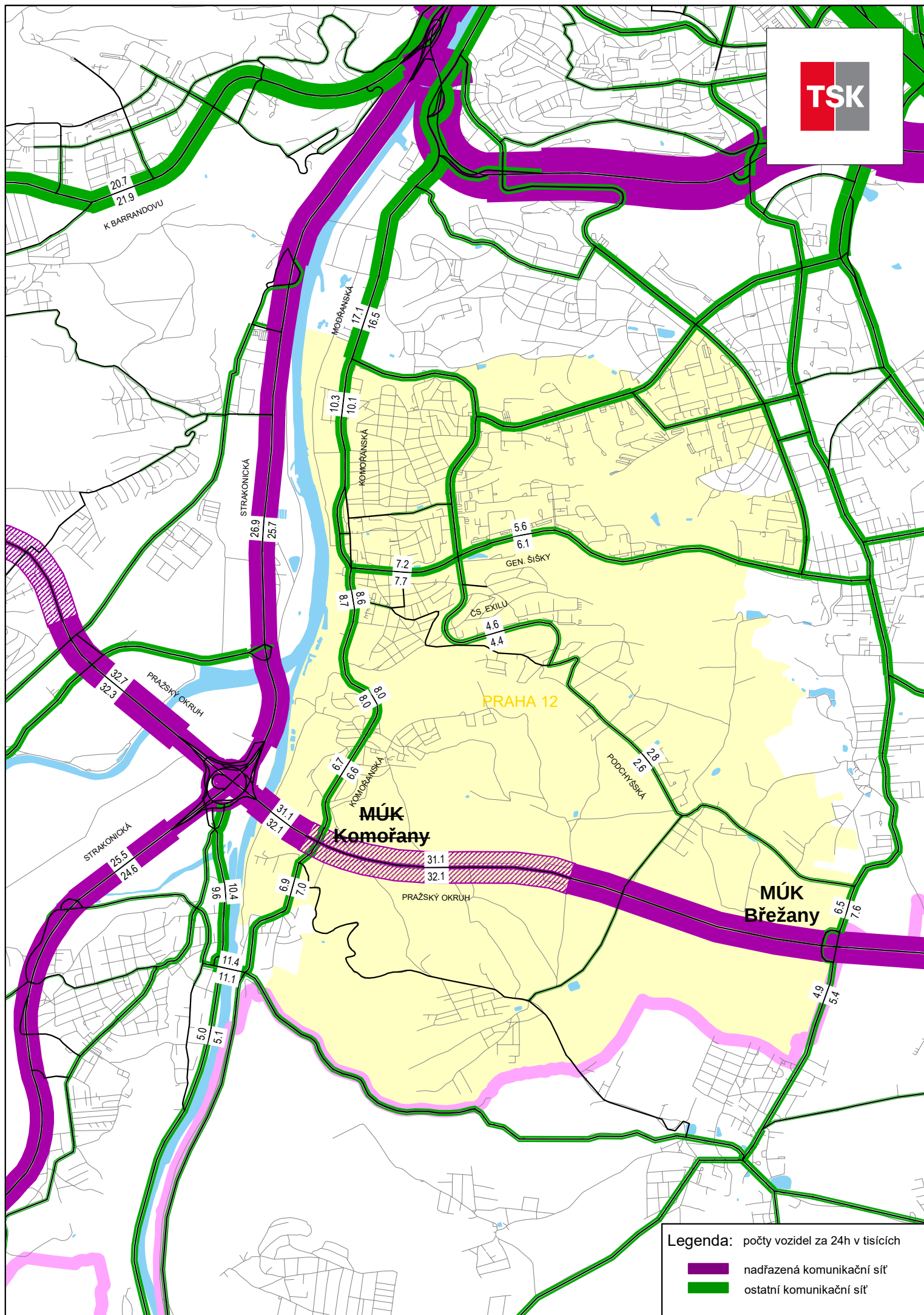
Závěr:

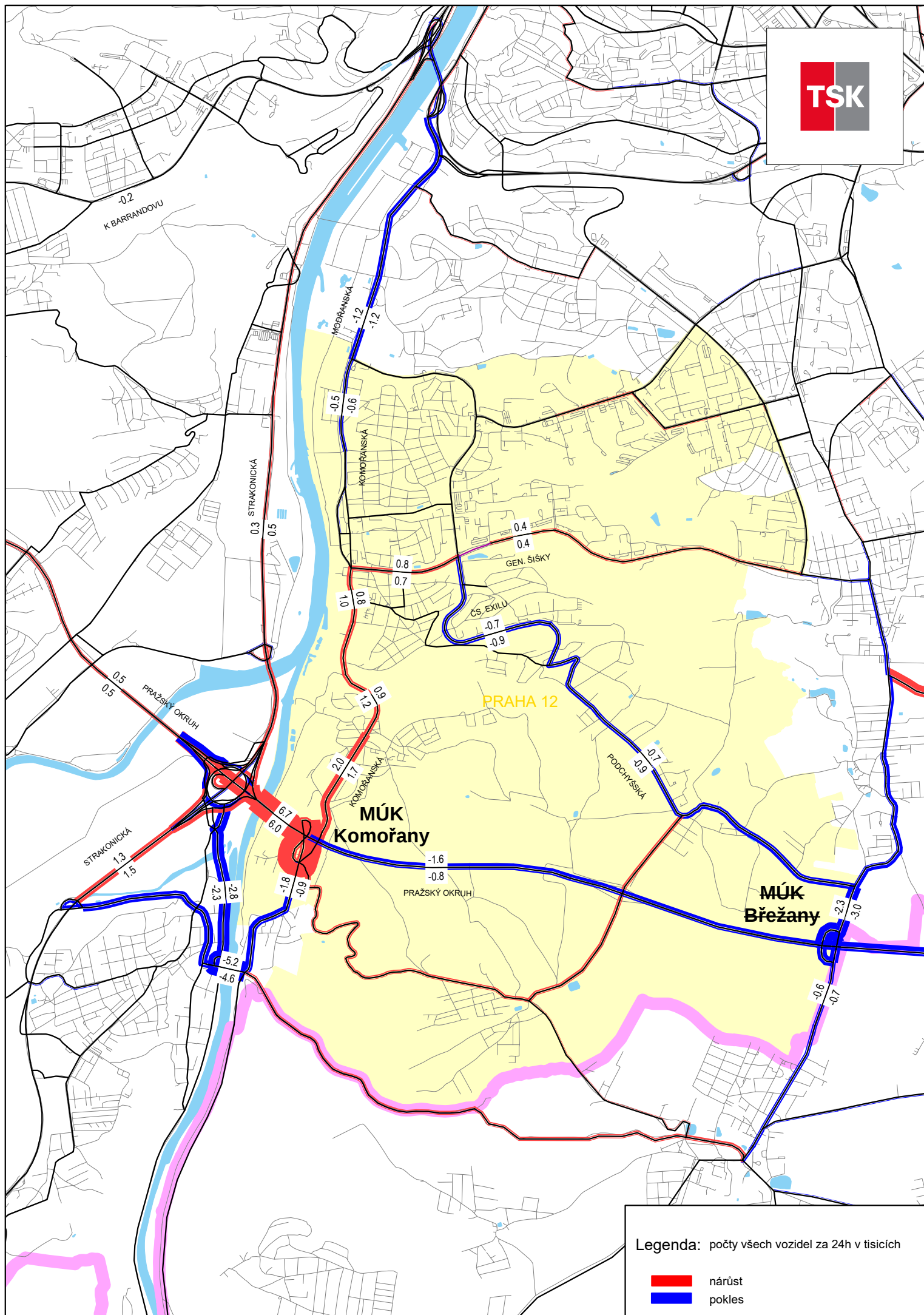
Z provedených výpočtů vyplývá, že při zprovoznění pouze MÚK Komořany a při současném uzavření MÚK Břežany (příloha 2.1, stav A1) by došlo k nárůstu intenzit v ulici Komořanská v řádu necelých 4 tis. vozidel / 24 h. Ve stavu se zachovaným provozem MÚK Břežany (příloha 2.2, stav A2) by byl tento negativní nárůst nižší (+ cca 3 tis. vozidel / den). Na Komořanskou ulici bude mít největší pozitivní dopad zprovoznění tzv. KOMOKO – tedy s výjimkou severní části, kde se očekává nárůst dopravy (příloha 2.3, stav A3).

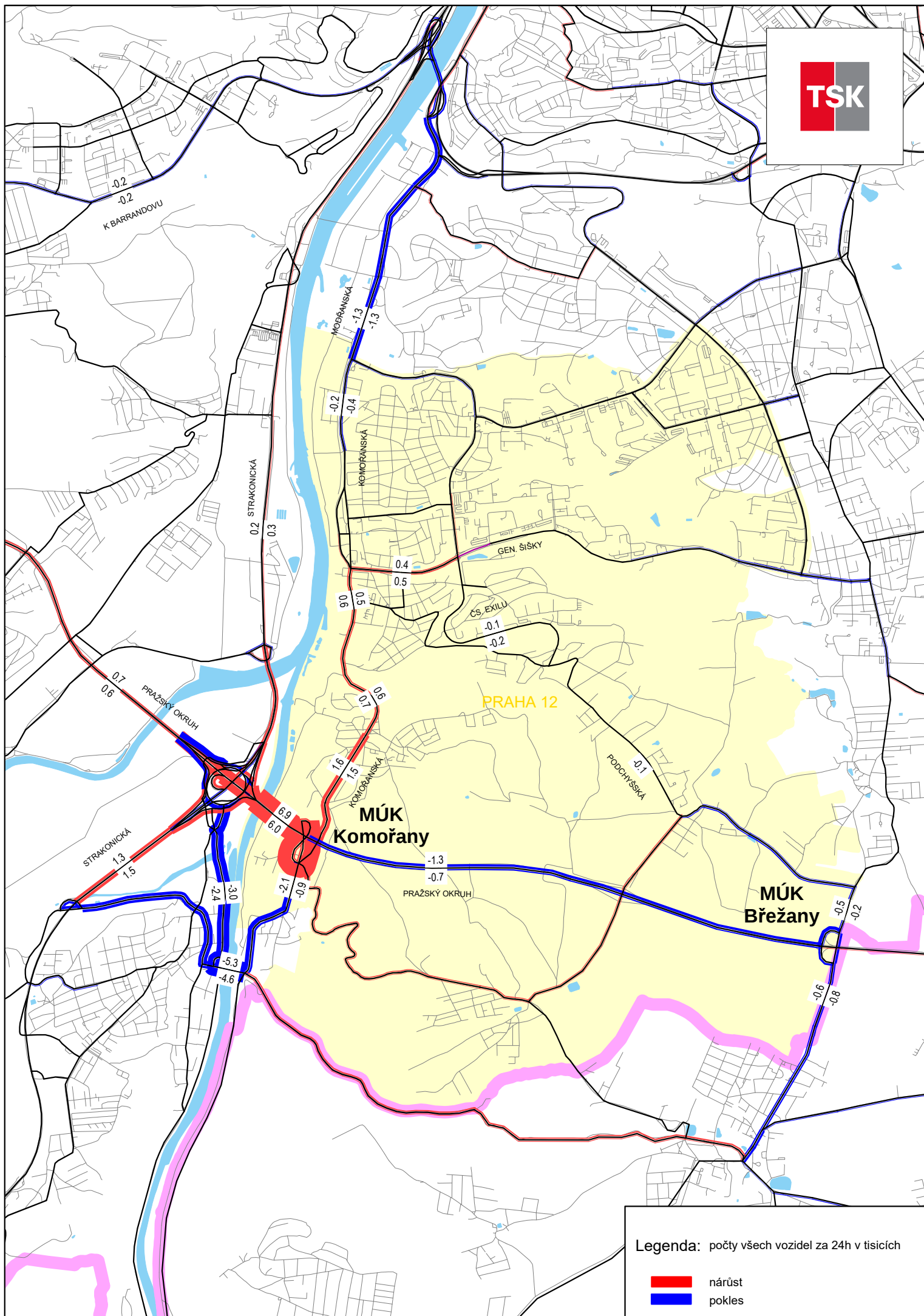
Plánovaná realizace zástavby dle ÚS Komořany pravděpodobně vygeneruje nových cca 2,4 tis. jízd vozidel (příloha 3). Z kartogramu je patrné, že téměř polovina z předpokládaného maximálního počtu jízd využije novou MÚK, které by se jinak realizovaly jinudy.

Přílohy:

Ozn.	Název přílohy	Zpracovatel
Příloha 1	Stav A0: kartogram intenzit automobilové dopravy, model 2025	TSK
Příloha 2.1	Stav A1: vliv zprovoznění MÚK Komořany a současného uzavření MÚK Břežany, rozdíl od současného stavu	TSK
Příloha 2.2	Stav A2: vliv zprovoznění MÚK Komořany, rozdíl od současného stavu	TSK
Příloha 2.3	Stav A3: vliv zprovoznění MÚK Komořany a KOMOKO, rozdíl od současného stavu	TSK
Příloha 3	Kartogram intenzit AD ÚP hl. m. Prahy (modelový výpočet), se záměrem ÚS Komořany, rozpad ze záměrů 360 RF a CG	IPR







 nárůst
 pokles

