

Váš dopis zn.	Č. j. IPR	Vyřizuje/kancelář/linka	Datum
	2187/2015	Ing. Věrtelář INFR/ODI JUDr. Nováková/KRA/PRAV	18-03-2015

Věc: Žádost o informaci dle zákona č. 106/1999 Sb. – informaci k Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy

Vážená paní doktorko,

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace (dále jen „IPR Praha“), obdržel dne 4. 3. 2015 Vaši žádost o poskytnutí informace v souladu s ustanovením zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), konkrétně žádost o informaci k Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy.

V souladu se zákonem jsme Vaši žádost posoudili a dle ustanovení § 14 odst. 5 písm. d) zákona Vám poskytujeme k jednotlivým otázkám následující informace:

Otázka č. 1: K jakému výhledovému roku (a stavu) byl, prosím, tento dopravní model hl. m. Prahy vytvořen? Je zde pracováno s odhady budoucí dopravní zátěže řady komunikací, ale bohužel nedokážeme zde vyčíst, o jaký výhledový rok (a stav dostavby dopravní infrastruktury) se jedná.

Dopravní model hlavního m Prahy pro výhledové období je koncipován k platnému Územnímu plánu (dále jen „ÚP“) hlavního města Prahy, který nestanovuje konkrétní datum „výhledového roku“. Výhledový horizont platného ÚP je výhledový modelový stav, kdy se počítá s dostavbou celé dopravní infrastruktury a rovněž se předpokládá naplnění všech rozvojových ploch podle tohoto ÚP (viz. <http://mpp.praha.eu/VýkresyUP/>). Nejde tedy o konkrétní rok, ale modelový výhledový stav naplnění platného ÚP hlavního města Prahy. Lze předpokládat, že se jedná o období cca po roce 2030. Na základě výše uvedených skutečností chápeme vypočtené hodnoty zatížení na horní mezi hodnot skutečných, neboť v platném ÚP hlavního města Prahy jsou zaneseny takové předpoklady územního rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují

být obtížně naplnitelné (s vysokou pravděpodobností již nebude možné předpokládat pokračování extenzivního rozvoje města a z toho vyplývající nárůst výkonů vyvolané automobilové dopravy). Jedná se tedy o maximální scénář rozvoje.

Otázka č. 2: Schéma je tedy zpracováno pro všechnu dopravu/24 hodin dohromady?

Doložené rozdílové schéma je zpracováno pro osobní automobily za 24 hodin. V této souvislosti však zároveň uvádíme, že prognóza dopravy pro výhledový stav územně plánovací dokumentace na území hlavního města Prahy, ze které se vychází, je zpracována na základě modelového výpočtu rozvoje osobní dopravy a nákladní doprava je přiřazena k vypočtenému zatížení osobní dopravou procentním podílem podle typu komunikace a jejího umístění v území. Dopravní prognóza zahrnuje nejen poptávku po dopravě, ale i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Použitý dopravní model, který se k výpočtům využívá, není územně ohraničen hranicemi hlavního města Prahy, ale postihuje i silné dopravní vazby mezi Prahou a Středočeským krajem.

Otázka č. 3: Lze někde nalézt i rozlišení, kolik z tohoto nárůstu a poklesu je nákladní doprava?

Dopravní model byl zpracován ve standardní podrobnosti makromodelu. Samostatné rozlišení rozdílu nákladní dopravy není graficky doloženo. Nákladní automobilová doprava (s ohledem na mnohem větší nejistoty z hlediska jejího výhledového rozsahu) se do modelových výpočtů připočítává procentním podílem k vypočtenému zatížení osobní dopravou podle typu komunikace, jejího významu v systému komunikační sítě a v závislosti na poloze v území. Ke zpracování údajů se využívá též průzkumových hodnot současného stavu upravených na výhled při zohlednění předpokládaného vlivu změn mezi současným a výhledovým stavem též v závislosti na rozsahu komunikační sítě v jednotlivých časových horizontech.

Otázka č. 4: Proč ve schématu není zakreslena západní a jižní část Silničního okruhu kolem Prahy?

Ve schématu je zobrazena kompletní zatěžovaná síť komunikací včetně západní a jižní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy). Zobrazený rozdíl dopravního zatížení posuzovaných variant je v západní a jižní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) velmi malý, zobrazení rozdílu je proto špatně rozlišitelné a může se proto zdát, že tato část okruhu není v rozdílovém schématu obsažena. Rozdíl zatížení mezi variantami o velikosti cca 1 až 2 tisíc osobních automobilů na uvedených úsecích okruhu je ve schématu zobrazen tenkou čarou v jeho trase.

S pozdravem

IPR PRAHA
Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2
iČ : 70883858 – příspěvková organizace /2


Ing. arch. Petr Hlaváček
ředitel

Rozdělovník:

- 1/ Adresát (ID + doporučeně)
- 2/ IPR KRA/PRAV
- 3/ IPR INFR/ODI
- 4/ IPR KRA + kopie spisu
- 5/ IPR spisovna + spis