

METODY PROGNÓZY INTENZIT DOPRAVY GENEROVANÉ VYBRANÝMI TYPY ZÁSTAVBY

Individuální automobilová doprava představuje pro naše sídla trvale jeden z hlavních determinantů kvality jejich prostředí, především pak prostředí obytného. Přes řadu pokusů a restriktivních opatření se intenzitu automobilové dopravy dlouhodobě nedaří snížit, a proto stále zůstává klíčovým hráčem v procesu plánování nejen sídel samotných, ale také vyšších územních celků. Optimálně fungující dopravní infrastruktura, správná koordinace a kooperace jednotlivých dopravních systémů přispívají k dobré funkci všech ostatních složek urbanistické struktury. V opačném případě, není-li doprava schopná přizpůsobit se flexibilně procesu urbanizace a změnám ve struktuře osídlení a sídel, stává se výraznou komplikací rozvoje, bariérou a zátěží životního prostředí.

Odhad objemu dopravy, který budou produkovat jednotlivá území sídla, stávající i rozvojová, respektive zástavba na nich, je nezbytným předpokladem pro optimální návrh a dimenzování lokálních i regionálních dopravních systémů, především pak systémů pozemních komunikací a souvisejících dopravních zařízení. Problematikou stanovení objemu dopravy generované územími vymezenými určitou funkcí a konkrétním typem zástavby se již od roku 2007 zabývá v rámci programu „Podpora udržitelného rozvoje dopravy“ projekt výzkumu „Metody prognózy intenzit dopravy generované obchodními zařízeními a dalšími vybranými typy zástavby“ podporovaný Ministerstvem dopravy.

Cíle projektu

Kvalitní řešení dopravních systémů sídel i krajů je nezbytnou součástí procesu územního plánování. Jedním z důležitých vstupních údajů pro posouzení požadavků dopravních systémů je dopravní produktivita a atraktivita území (tj. počet vozidel či osob v jednotlivých druzích dopravy, které mají v daném území svůj zdroj, respektive cíl cesty). Jiný objem dopravy bude generovat území zastavěné nízkopodlažní rozptýlenou bytovou zástavbou a jiný objem území zastavěné obchodním zařízením.

Cílem projektu je vytvoření jednotné metodiky výpočtu dopravní produktivity konkrétního území sídla s danou funkční náplní a intenzitou využití, která bude platná v podmínkách České republiky. Projekt se primárně zaměřuje na ty funkční typy území a typy zástavby, které dlouhodobě představují největší zdroje dopravní zátěže. Jedná se tak především o území určená pro obchodní zařízení, a to v celém svém spektru, od rozsáhlých komerčních zón a nákupních center až po jednotlivé hypermarkety, supermarkety či obchodní domy. Dále jsou sledována území pro obytnou zástavbu, individuální i hromadnou, průmyslové a logistické areály, ale také pro administrativní komplexy, kulturní a sportovní zařízení a další vybraná území a zařízení vyššího občanského vybavení.

Připravovaná metodika bude zohledňovat všechny druhy dopravy, tedy kromě

individuální automobilové také dopravu hromadnou, dopravu pěší a konečně dopravu cyklistickou. Výsledkem stanovení objemu generované dopravy tak bude rozdělení celkového počtu cest generovaných daným územím právě na jednotlivé druhy dopravy, a to v poměru dělby přepravní práce.

Jednou z podstatných součástí řešeného projektu a jednou z jeho významných „přidaných hodnot“ má být zohlednění vztahu mezi objemem generované dopravy a urbanistickými charakteristikami daného území, a to ve vztahu k prostorové, funkční a provozní struktuře nejen vlastního sídla, ale i širší struktury osídlení.

Vazba projektu na urbanismus a územní plánování

V rámci procesu plánování obnovy a rozvoje našich sídel se stále zřetelněji ukazuje, že mají-li být v území vzájemně sladěny a přizpůsobeny jednotlivé zájmy resortní, ale také společenské, ekonomické či estetické, stává se spolupráce mezi dopravními inženýry a urbanisty praktickou nezbytností. Jedině tak lze zajistit nutné předpoklady pro tvorbu kvalitních a funkčních územně plánovacích dokumentů a zabezpečit tak dlouhodobě udržitelný rozvoj.

Zpracování výzkumného projektu je tak od samého počátku založeno právě na úzké spolupráci specialistů

z oblasti dopravního inženýrství s urbanisty a odborníky na územní plánování. Výsledná metodika má být totiž určena především zpracovatelům jednotlivých stupňů územně plánovací dokumentace a má přispět k optimálnímu procesu posuzování a prognóze „chování“ dopravy na území sídla jako celku, a to jak v rámci nových rozvojových území, tak v rámci území obnovovaných či konsolidovaných.

Struktura metodiky, stejně jako postup stanovování objemu generované dopravy, bude na všech úrovních plně v souladu s obsahovými standardy územních a regulačních plánů. Například kategorizace sledovaných území vymezených danou funkcí a typem zástavby bude principiálně odpovídat vymezení ploch s rozdílným způsobem využití běžnému v územních a regulačních plánech.

Implementace metodiky

Výsledným výstupem řešeného projektu budou Technické podmínky Ministerstva dopravy, které budou obsahovat metodiku odhadu objemu generované dopravy včetně konkrétních číselných údajů. Metodika umožní dopravním inženýrům, urbanistům, ale i samosprávám našich obcí lépe posoudit dopad jejich záměrů na dopravní systémy ve všech fázích územního plánování. V úrovni územního plánu bude možné za pomoci matematického modelu komunikační sítě prognó-

zovat intenzity dopravy na navrhované komunikační síti, v úrovni studie pak prověřit kapacitu komunikací, křižovatek a dalších dopravních zařízení.

Závěr

Doba řešení projektu výzkumu je stanovena na období let 2007–2011. Do této chvíle byly provedeny vel-

mi podrobné urbanistické analýzy a na základě nich vytvořena kategorizace funkčních typů území a typů zástavby, a to s ohledem na specifické vlastnosti „chování dopravy“. V plném proudu jsou pilotní průzkumy konkrétních území a objektů. Získaná data jsou analyzována a byly již získány první odhady ukazatelů pro metodiku výpočtu objemu generované dopravy. Na konci letošního roku

se předpokládá zveřejnění první verze metodiky využitelné přímo v dopravně inženýrské praxi.

Podrobné informace o řešení projektu č. CG721-031-520, dílčí výstupy řešení, odborné zprávy o řešení projektu, odborné publikace nebo informace o konání doprovodných akcí, získáte na internetové adrese www.edip.cz.

*Ing. arch. Veronika Šindlerová
Ústav prostorového plánování
Fakulta architektury ČVUT v Praze*

*Ing. Jan Martolos
EDIP, s.r.o.*