

FAKULTA
STAVEBNÍ
Ústav
pozemních
komunikací

V Brně dne 4. 6. 2000

Věc: Posouzení výsledků dopravně inženýrské studie severní části SO Praha

Na základě Vaší žádosti a objednávky jsem podrobně prostudoval Vámi dodanou studii „Dopravně inženýrské podklady pro přípravu staveb silničního okruhu v úseku Ruzyně – D8“. Studie byla zpracována v programovém systému AUTO s nímž pracuji již cca deset let a mohu tedy zodpovědně konstatovat, že tento programový systém detailně znám.

Vaším hlavním dotazem bylo, zda varianty 2 a 3 vedení severní části okruhu jsou z dopravně inženýrského hlediska totožné a zda lze tak i prezentovat výsledky studie. Na začátku musím podotknout, že nejsem autorem modelu dopravy a neznám základní vstupy pro modelování dopravy v hlavním městě Praze. Neprostudoval jsem matice přepravních vztahů ani tabulky rozdělení zdrojů a cílů, neviděl jsem základní parametry zatěžované sítě, nemohu tedy posoudit správnost tvorby modelu a zatěžovacích stavů. Mohu pouze porovnávat celkové výsledky zatěžovacích výpočtů a srovnávat zátěže sítě jednotlivých variant.

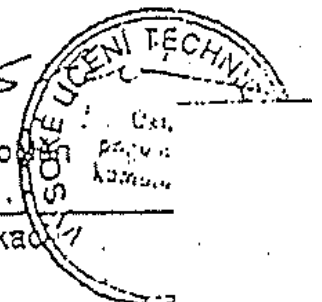
Mým úkolem bylo zaměřit se na varianty 2 a 3, které jsou v západní části vedeny stejnou trasou a liší se od sebe napojením na D8 ve své poloze. Dalším rozdílem obou variant je množství připojení do okolní sítě a jejich propojení s městským okruhem.

Shlednu-li celkové výsledky výpočtů zatížení sítě, nemohu s jistotou tvrdit, na rozdíl od autorů studie, že varianta 2 je jasným favoritem pro výběr nejlepší trasy. Rozdíly mezi těmito variantami se totiž pohybují v řádech jednotek a desetin procent. Pokud by se výsledky lišily alespoň v desítkách procent, mohl bych jasně delimitovat výhodnější variantu. Takto mohu konstatovat, že varianty jsou téměř shodné a není vhodné na argumentech veličin vozokm, spotřebovaného času atd. stavět hypotézu o výhodnosti vedení trasy.

Z příložených pentlogramů jsem vysledoval zajímavý fakt, že varianta 3 je ve většině úseků víc zatížena než varianta 2. Výjimkou je pouze jeden úsek se 70-ti tisícovou zátěží, která je však způsobena propojením s městským okruhem.

Závěrem mohu konstatovat následující. Model dopravy nesmí být jediným rozhodujícím faktorem v rozhodovacím procesu o vedení trasy. V tomto případě kde jsou výsledky variant 2 a 3 velice blízké není vhodným vodítkem vůbec. Model může sloužit k vybrání nejvhodnějších variant, které musí být následně podrobeny multikriteriální analýze, které v sobě zahrne veškeré aspekty výstavby silničního díla a to jak dopravně inženýrské, tak i ekologické, ekonomické, společenské, politické atd. Proto bych doporučil zadavateli projektu dostavby SO Praha provést tuto multikriteriální analýzu pro jasné prokázání nejvhodnějšího vedení severní trasy okruhu.

Ing. Petr Soudan



VUT V BRNĚ, FAKULTA STAVEBNÍ, ústav pozemních komunikací

Veveří 95, 662 37 Brno

tel.: (05) 41147352, fax: (05) 745147 e-mail: soldan@sil.fce.vutbr.cz

ozn. varianta 2 = trasa "J" dle přílohy č. 1
varianta 3 = trasa "Sc" dle přílohy č. 1