

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:


Objednatel:



Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
příspěvková organizace
 Zborovská 11, 150 21 Praha 5

METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		Souprava číslo:
---	--	-----------------

HIP: Ing. Libor Martínek <i>Martinek</i> tel.: +420 296 154 504 martinek@metroprojekt.cz	Podpis: <i>Martinek</i>	Název a účel díla: Tramvajová trať depo Písnice-Vestec-Jesenice, Studie proveditelnosti a záměr EIA
Stupeň: STUDIE		

Zpracovatelský útvar/Vedoucí útvaru: Ing. Jiří Zeman TSK hl.m.Prahy, a.s. Řásnovka 770/8 110 00 Praha 1	Podpis: 	Název části díla: Etapa II. TES, Záměr a Ekonomické posouzení Stanovisko k vývoji poptávky po přepravě	B.
--	--	--	-----------

Odpovědný projektant: viz uvnitř	Podpis: viz uvnitř	Název přílohy:	Změna: -
Vypracoval: viz uvnitř	Podpis:		Číslo příl.: 000
Skart. znak: V20/2037	Datum: 10/2017	IČD:	
Počet formátů:	Měřítko:	16	7016
		002	02
		00	00



Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a. s.
Řásnovka 770/8
110 00 Praha 1 – Staré Město

**STANOVISKO K VÝVOJI POPTÁVKY PO PŘEPRAVĚ
na základě výstupů dopravního modelu pro Studii rozvoje
kolejové dopravy v oblasti Jesenice**

Úkol TSK-ÚDI č. 17-7500-H33

Ředitel úseku dopravního inženýrství:
Ing. Vladimír Kadlec

Odpovědný projektant:
Ing. Milan Kříž

Vedoucí oddělení dopravního modelování:
Ing. Jiří Zeman

Zpracovatelé:
Ing. Jan Kreml
Ing. Milan Kříž

Praha, říjen 2017

OBSAH

1 ÚVOD	3
2 SEZNAM ZKRATEK.....	4
3 VÝCHOZÍ PODKLADY.....	5
4 VARIANTY ŘEŠENÉ INVESTICE	6
4.1 Varianta bez investice.....	6
4.2 Prodloužení trasy metra D z Depa Písnice do centra Jesenice	6
4.3 Prodloužení trasy metra D z Depa Písnice podél Pražského okruhu do Jesenice	6
4.4 Prodloužení tramvajové tratě z Libuše do centra Jesenice.....	7
4.5 Prodloužení tramvajové tratě z Libuše podél Pražského okruhu do Jesenice	7
5 ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ	8
5.1 Princip vypracování stanoviska	8
6 VÝSLEDKY PROVEDENÝCH PRACÍ.....	10
6.1 Rok 2017	10
6.2 Rok 2030 – varianta bez investice.....	10
6.3 Rok 2030 – varianta prodloužení metra pod Jesenicí.....	11
6.4 Rok 2030 – varianta prodloužení metra podél dálnice D0	12
6.5 Rok 2030 – varianta prodloužení tramvajové trati pod Jesenicí	13
6.6 Rok 2030 – varianta prodloužení tramvajové trati podél dálnice D0.....	14
7 ZÁVĚR.....	15

1 ÚVOD

Úkol byl zpracován na základě smlouvy o dílo mezi firmou Metroprojekt Praha a.s. (objednatel) a Technickou správou komunikací hl. m. Praha (zhotovitel), č. objednatele 7016/MP, č. zhotovitele TSK/26827/17/5230/Mac.

Hlavním cílem prací bylo zpracování stanoviska k vývoji poptávky po přepravě na základě výstupů dopravního modelu pro Studii rozvoje kolejové dopravy v oblasti Jesenice. Jednalo se zejména o provedení odhadu intenzit veřejné hromadné dopravy a odhadu vlivu na individuální automobilovou dopravu pro roky 2017 a 2030. Posuzovány byly tyto stavy:

- Rok 2017
- Rok 2030 bez investice (nulová varianta)
- Rok 2030 varianta prodloužení metra – tunelová varianta pod Jesenicí (=bez tramvajové trati Libuš – Depo Písnice)
- Rok 2030 varianta prodloužení metra – varianta D0 (=bez tramvajové trati Libuš – Depo Písnice)
- Rok 2030 varianta tramvajové trati – tunelová varianta + tramvajová trať Libuš – Depo Písnice
- Rok 2030 varianta tramvajové trati – varianta D0 + tramvajová trať Libuš – Depo Písnice

Pro všechny tyto stavy byly odhadnuty vlivy na dopravní systém na základě dopravního modelu současného stavu a zkušeností ze zpracování Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí.

Výsledkem je vyčíslení vlivu stavby na dopravní systém města a okolí v jednotlivých variantách na reprezentativních relacích hromadné i automobilové dopravy ve spádové oblasti řešené trasy tramvajové trati, resp. metra, včetně grafických, textových a digitálních výstupů. Obsahem úkolu bylo mimo jiné vyčíslení dopravních výkonů a spotřeby času pro další analýzy objednatele.

2 SEZNAM ZKRATEK

ČSÚ	Český statistický úřad
D0	dálnice D0 (= PO)
DPP	Dopravní podnik hl. m. Prahy
IAD	individuální automobilová doprava
IDSK	Integrovaná doprava Středočeského kraje
MO	Městský okruh
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
PD	pracovní den
PID	Pražská integrovaná doprava
PO	Pražský okruh (= SOKP)
ROPID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
SN	sobota, neděle
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
SOKP	Silniční okruh kolem Prahy (= PO)
TSK	Technická správa komunikací hlavního města Prahy
TSK-ÚDI	Technická správa komunikací hlavního města Prahy - úsek dopravního inženýrství (od r. 2008)
TT	tramvajová trať
VHD	veřejná hromadná doprava

3 VÝCHOZÍ PODKLADY

- Intenzity automobilové dopravy na sledované komunikační síti hl. m. Prahy
v roce 2016 a jejich vývoj v období 1990-2016 (TSK-ÚDI, 2017)
- Ročenka dopravy, Praha (TSK-ÚDI, 2017)
- Situace, podklady o záměru (Metroprojekt, 2017)
- Průzkumy hromadné dopravy
(metro, tramvaje, autobusy PID a železnice) (DP, ROPID, 2008 - 2017)
- Projekce obyvatelstva v krajích ČR do roku 2050 (ČSÚ, 2013)
- Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (v rozpracovanosti) (2017)
- Soubor programů PTV - Vision (PTV Karlsruhe)

4 VARIANTY ŘEŠENÉ INVESTICE

Rozvoj příměstské kolejové dopravy v oblasti Vestce a Jesenice je navržen ve čtyřech variantách. Po projednání se zástupci objednatelů dopravy (ROPID, IDSK) a DPP byl na základě jejich podkladů stanoven návrh dopravního řešení pro jednotlivé varianty i variantu bez investice.

Pro všechny varianty včetně varianty bez investice bylo uvažováno, že k roku 2030 dojde ke zprovoznění následujících staveb:

- metro D v úseku Náměstí Míru – Depo Písnice
- TT Sídliště Modřany – Libuš
- dálnice D3 (dostavěna v úseku D0 – Nová Hospoda)
- Pražský okruh, st. 511 Modletice – Běchovice
- Vestecká spojka
- Komořanská spojka
- obchvat Písnice a zprovoznění MÚK na PO

Rozvoj území k roku 2030 byl převzat z připravovaného Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí. V rámci jednotlivých dopravních zón bylo na základě příslušných územních plánů odhadnuto v případě potřeby, kde v rámci dané zóny dojde k rozvoji území.

4.1 Varianta bez investice

V této variantě bude k roku 2030 provozována trasa metra D pouze po stanici Depo Písnice. Všechny radiální autobusové linky vedoucí přes Jesenici (332, 335, 337, 339) jsou v reakci na rozvoj území posíleny o 20 % spojů. Linky 335, 337 a 339 jsou zkráceny ke stanici metra D Depo Písnice, linka 332 je vedena přes stanici metra D Depo Písnice dále v původní trase až ke stanici metra C Budějovická.

4.2 Prodloužení trasy metra D z Depa Písnice do centra Jesenice

Tunelová varianta prodloužení metra pod Jesenicí spočívá v prodloužení linky metra D o úsek s mezilehlými zastávkami V Roháči, Náměstí a konečnou zastávkou Terminál Jesenice, kde je plánováno parkoviště P+R o maximální kapacitě 1000 parkovacích míst.

V úseku metra D Depo Písnice – Terminál Jesenice je provozován každý druhý spoj (interval PD 4 – 8 – 4 – 20 / SN 20 – 15 – 20). Všechny autobusové radiální linky jsou vedeny přes Terminál Jesenice. Linky 335, 337 a 339 jsou zkráceny do Terminálu Jesenice a linka 332 je vedena až ke stanici metra C Budějovická.

4.3 Prodloužení trasy metra D z Depa Písnice podél Pražského okruhu do Jesenice

Varianta prodloužení metra podél dálnice D0 je též řešena jako prodloužení linky metra D, přičemž se jedná o úsek s mezilehlou zastávkou Hodkovická, kde je plánováno parkoviště P+R o

maximální kapacitě 280 parkovacích míst, a konečnou zastávkou Potoční, kde je plánováno parkoviště P+R o maximální kapacitě 1000 parkovacích míst.

V úseku metra D Depo Písnice – Potoční je provozován každý druhý spoj (interval PD 4 – 8 – 4 – 20 / SN 20 – 15 – 20). Všechny autobusové radiální linky jsou vedeny přes terminál u stanice Potoční. Linka 335 je zkrácena do terminálu u stanice Potoční, linky 337 a 339 jsou zkráceny ke stanici metra D Depo Písnice a linka 332 je vedena až ke stanici metra C Budějovická.

4.4 Prodloužení tramvajové tratě z Libuše do centra Jesenice

Tunelová varianta tramvajové trati pod Jesenicí spočívá ve výstavbě tramvajové trati ze zastávky Modřanský vodojem na budoucí trati Sídliště Modřany – Libuš až do Jesenice. Na trati budou mezilehlé zastávky Písnice, Depo Písnice, Průmyslová, Hodkovická, V Roháči, Náměstí, Mladíkov a konečná zastávka Terminál Jesenice, kde je plánováno parkoviště P+R o maximální kapacitě 1000 parkovacích míst.

V úseku Sídliště Modřany / Levského – Terminál Jesenice je provozována linka 17, a to ve špičkách PD každý spoj, v ostatních obdobích každý druhý spoj (interval PD 4 – 10 – 4 – 20 / SN 20 – 15 – 20). Všechny autobusové radiální linky jsou vedeny přes Terminál Jesenice. Linky 335, 337 a 339 jsou zkráceny do Terminálu Jesenice a linka 332 je vedena až ke stanici metra C Budějovická.

4.5 Prodloužení tramvajové tratě z Libuše podél Pražského okruhu do Jesenice

Varianta tramvajové trati podél dálnice D0 spočívá též ve výstavbě tramvajové trati ze zastávky Modřanský vodojem na budoucí trati Sídliště Modřany – Libuš až do Jesenice, avšak v úseku Depo Písnice – Jesenice je stavba vedena podél dálnice D0. Na trati budou mezilehlé zastávky Písnice, Depo Písnice, Hodkovická (kde je plánováno parkoviště P+R o maximální kapacitě 280 parkovacích míst), Potoční (kde je plánováno parkoviště P+R o maximální kapacitě 1000 parkovacích míst) a konečná zastávka Jesenice, kde je plánováno parkoviště P+R o maximální kapacitě 150 parkovacích míst.

V úseku Sídliště Modřany / Levského – Jesenice je provozována linka 17, a to ve špičkách PD každý spoj, v ostatních obdobích každý druhý spoj (interval PD 4 – 10 – 4 – 20 / SN 20 – 15 – 20). Všechny autobusové radiální linky jsou vedeny přes terminál u stanice Potoční. Linka 335 je zkrácena do terminálu u stanice Potoční, linky 337 a 339 jsou zkráceny ke stanici metra D Depo Písnice a linka 332 je vedena až ke stanici metra C Budějovická.

5 ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ

5.1 Princip vypracování stanoviska

Základem posouzení přepravních výkonů bylo vyčíslení změn poptávky a nabídky na několika reprezentativních relacích, které se váží k posuzované investici. Tyto relace a jejich velikost ve stavu roku 2017 byly určeny na základě modelu současného stavu tak, aby reprezentovaly celou poptávku, která by mohla být investicí ovlivněna.

Pro rok 2030 bylo uvažováno s rozvojem území ovlivněného investicí a výstavbou okolní infrastruktury a změnami v okolní nabídce VHD. Dalším vstupem byly podklady o změně nabídky VHD vyvolané posuzovanou investicí.

Posouzení bylo provedeno na třech typech změn. Nejprve byly posouzeny změny trasování v rámci VHD (převod cestujících v rámci VHD). Pro toto posouzení bylo užito 6 relací. Na jedné straně byly zdrojem/cílem zastávky Jesenice, Horní Jirčany (reprezentant pro cestující přijíždějící autobusy od Kamenice/Jílového u Prahy, za touto zastávkou se již parametry nabídky nemění) a Jesenice, na druhé straně Muzeum (reprezentant pro oblasti, do kterých je použití metra D zřetelně rychlejší než použití tramvaje), Poliklinika Modřany (reprezentant pro oblast Modřan) a Jiráskovo náměstí (reprezentant pro část destinací širšího centra, do kterých je rychlejší tramvaj).

Dále bylo posouzeno využití nových parkovišť P+R vybudovaných v rámci posuzované investice. Poptávka po systému P+R byla odvozena na základě dlouhodobé koncepce P+R prosazované hl. m. Prahou a jeho podřízenými organizacemi. Bylo zohledněno i umístění dalších plánovaných parkovišť P+R v okolí posuzované investice. Pro tyto účely bylo uvažováno, že toto parkoviště využijí automobily přijíždějící z regionu na jih od Prahy a cílí v Praze budou opět relace Muzeum, Poliklinika Modřany a Jiráskovo náměstí. Ve variantě bez investice bylo uvažováno, že tato vozidla využijí živelné P+R v okolí stanice metra Budějovická, nebo dojedou až do cíle cesty (Modřany). Ve variantě s projektem, že využijí příslušná parkoviště P+R plánovaná v rámci posuzované investice. Při odhadu potřebné kapacity parkovišť P+R bylo uvažováno s obrátkovostí 1,2 automobilu na jedno parkovací stání a průměrnou obsazeností 1,3 osob na jedno vozidlo. Tyto hodnoty byly odvozeny z průzkumů provedených u parkovišť P+R v oblasti. Vzhledem k tomu, že hodnocená parkoviště P+R se nalézají až v pásmu 1 PID, bylo uvažováno s tím, že budou zdarma, aby byl vyvážen efekt vyššího jízdného VHD.

Posledním typem posouzení byl odhad změny dělby přepravní práce mezi VHD a IAD. Toto posouzení bylo provedeno pro relace mezi Jesenicí a výše jmenovanými reprezentanty cílů v Praze (Muzeum, Jiráskovo náměstí a Poliklinika Modřany). Změna dělby pro projektové varianty byla odhadnuta na základě dělby mezi VHD a IAD podobně dopravně dostupných zón modelu současného stavu.

Posouzení dopravních výkonů proběhlo pouze na úsecích linek VHD, které byly dotčeny posuzovanou investicí. Výpočty byly provedeny na základě podkladů od objednatelů dopravy, případně dopravců.

6 VÝSLEDKY PROVEDENÝCH PRACÍ

Pro každý stav byly vypočteny přepravní a dopravní výkony, případně další veličiny podle požadavků zpracovatelů ekonomického hodnocení a pro stavy s projektovými variantami byly dále zpracovány ilustrativní kartogramy zatížení úseků postavených v rámci jednotlivých variant investice. Tyto hodnoty byly vztaženy k 24 h průměrného pracovního dne.

Výsledky byly přepočteny na roční hodnoty. Po dohodě se zpracovateli ekonomického hodnocení byl rok 2017 poskytován jako reprezentativní pro období do roku 2029 a rok 2030 jako reprezentativní pro období od roku 2030 dále. Jak již bylo uvedeno, přepravní výkony byly posuzovány pouze na vybraných relacích, zatímco dopravní výkony byly posuzovány pouze na úsecích linek, které byly ovlivněny posuzovanou investicí, tak aby byly pro ekonomické hodnocení zachyceny změny mezi jednotlivými variantami.

6.1 Rok 2017

V následující tabulce jsou uvedeny hodnoty veličin vztažené k roku 2017, jedná se tedy o současný stav.

Dopravní systém	Přepravní výkony		Dopravní výkony	
	osobokilometry	osobohodiny	vozokilometry / vlakokilometry (metro/tram)	vozohodiny / vlakohodiny (metro/tram)
Metro	8 380 512	186 548	0	0
Tramvaj	187 394	17 351	0	0
Autobus	22 751 001	1 087 905	861 147	38 986
VHD - celkem	31 318 907	1 887 060	861 147	38 986
IAD	28 511 375	1 367 825	21 931 827	1 052 173

Tab. 1 - Přepravní a dopravní výkony – rok 2017

6.2 Rok 2030 – varianta bez investice

Hodnoty z následující tabulky odpovídají roku 2030. Je uvažováno výše uvedeným rozvojem využití území a s výstavbou všech okolních výše uvažovaných investic.

Dopravní systém	Přepravní výkony		Dopravní výkony	
	osobokilometry	osobohodiny	vozokilometry / vlakokilometry (metro/tram)	vozohodiny / vlakohodiny (metro/tram)
Metro	24 256 890	660 965	0	0
Tramvaj	1 003 842	59 031	0	0
Autobus	13 173 615	749 333	846 652	39 364
VHD - celkem	38 434 347	2 392 751	846 652	39 364
IAD	51 636 438	1 424 115	39 720 337	1 095 473

Tab. 2 - Přepravní a dopravní výkony – rok 2030, bez investice

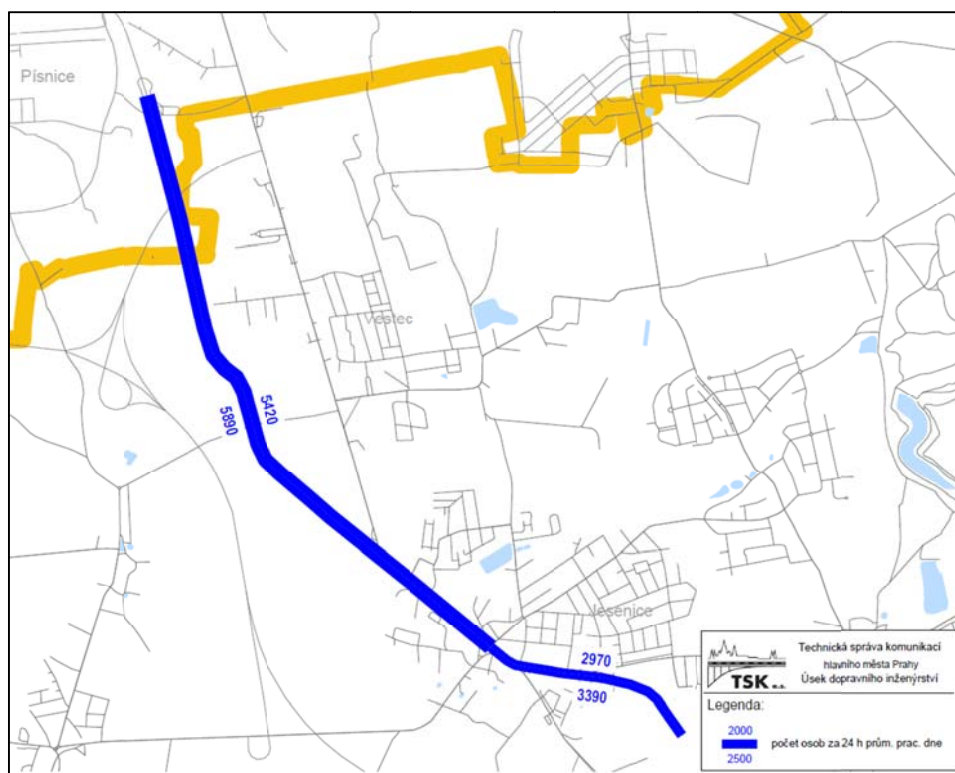
6.3 Rok 2030 – varianta prodloužení metra pod Jesenicí

Hodnoty z následující tabulky odpovídají roku 2030. Kromě využití území a výstavby všech okolních výše uvažovaných investic je posuzovaná investice uvažována ve variantě tunelového metra pod Jesenicí. Z parkoviště P+R u stanice Terminál Jesenice bude využito 600 míst.

Dopravní systém	Přepravní výkony		Dopravní výkony	
	osobokilometry	osobohodiny	vozokilometry / vlakokilometry (metro/tram)	vozohodiny / vlakohodiny (metro/tram)
Metro	48 750 786	1 420 881	533 267	18 138
Tramvaj	1 607 445	83 349	0	0
Autobus	3 281 985	95 130	747 100	31 203
VHD - celkem	53 640 216	2 609 271	1 280 367	49 341
IAD	29 718 045	872 918	22 860 035	671 475

Tab. 3 - Přepravní a dopravní výkony – rok 2030, metro Jesenice

Na následujícím obrázku je uveden ilustrativní kartogram zatížení metra v počtu osob za 24 hodin průměrného pracovního dne. Vzhledem k ilustrativnosti nejsou uvažovány všechny nácestné stanice.



Obr. 1 - Ilustrativní kartogram zatížení nového v roce 2030, metro Jesenice

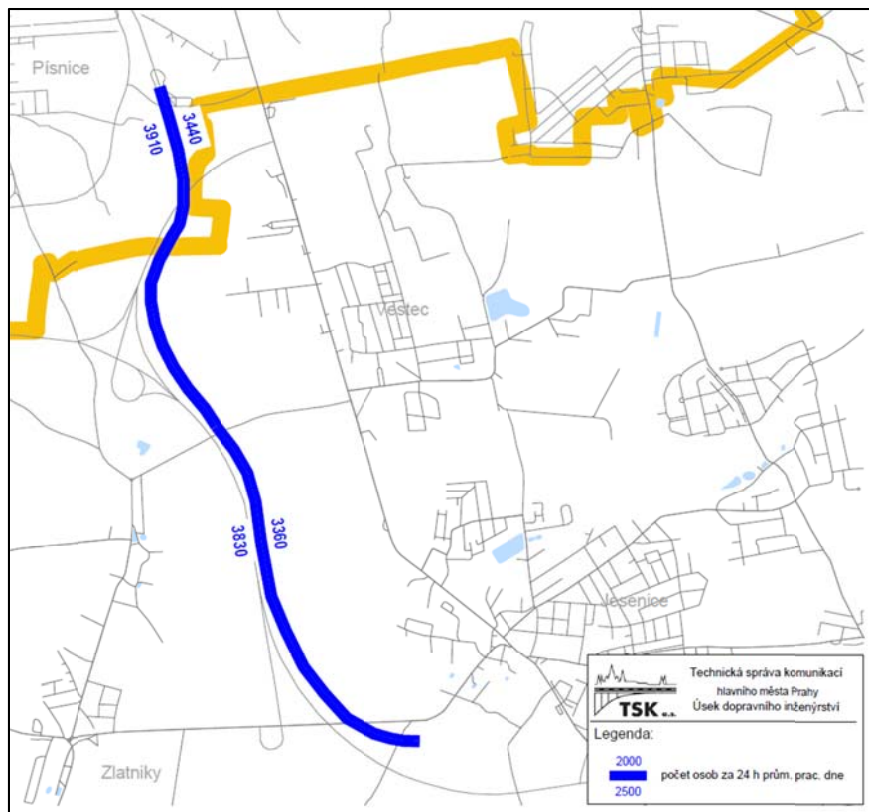
6.4 Rok 2030 – varianta prodloužení metra podél dálnice D0

Hodnoty z následující tabulky odpovídají roku 2030. Kromě využití území a výstavby všech okolních výše uvažovaných investic je posuzovaná investice uvažována ve variantě metra podél dálnice D0. Z parkoviště P+R u stanice Potoční bude využito 600 míst, u stanice Hodkovická bude využito 50 míst. U dopravních výkonů autobusů dochází k nárůstu oproti variantě bez investice z důvodu nutnosti zachování obsluhy Jesenice ve větší míře než u tunelové varianty a dále nutnosti obsluhy terminálu u stanice Potoční.

Dopravní systém	Přepravní výkony		Dopravní výkony	
	osobokilometry	osobohodiny	vozokilometry / vlakokilometry (metro/tram)	vozohodiny / vlakohodiny (metro/tram)
Metro	39 224 840	1 079 447	489 735	14 511
Tramvaj	1 311 314	69 458	0	0
Autobus	7 399 602	318 833	947 089	40 856
VHD - celkem	47 935 755	2 409 288	1 436 824	55 367
IAD	39 947 702	1 164 959	30 729 001	896 123

Tab. 4 - Přepravní a dopravní výkony – rok 2030, metro D0

Na následujícím obrázku je uveden ilustrativní kartogram zatížení metra v počtu osob za 24 hodin průměrného pracovního dne. Vzhledem k ilustrativnosti nejsou uvažovány všechny nácestné stanice.



Obr. 2 - Ilustrativní kartogram zatížení nového úseku v roce 2030, metro D0

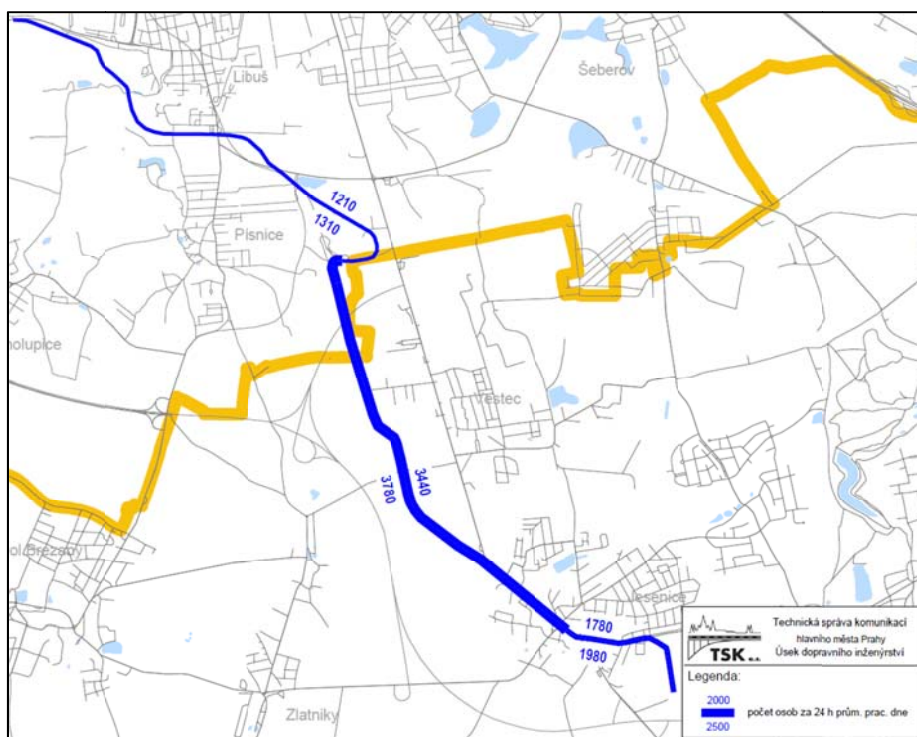
6.5 Rok 2030 – varianta prodloužení tramvajové trati pod Jesenicí

Hodnoty z následující tabulky odpovídají roku 2030. Kromě využití území a výstavby všech okolních výše uvažovaných investic je posuzovaná investice uvažována ve variantě tramvajové trati pod Jesenicí. Z parkoviště P+R u zastávky Terminál Jesenice bude využito 200 míst.

Dopravní systém	Přepravní výkony		Dopravní výkony	
	osobokilometry	osobohodiny	vozokilometry / vlakokilometry (metro/tram)	vozohodiny / vlakohodiny (metro/tram)
Metro	21 406 959	589 995	0	0
Tramvaj	18 652 662	755 612	1 006 957	39 794
Autobus	5 232 087	228 113	747 100	31 203
VHD - celkem	45 291 708	2 521 071	1 754 057	70 997
IAD	44 285 031	1 222 379	34 065 408	940 291

Tab. 5 - Přepravní a dopravní výkony – rok 2030, tramvaj Jesenice

Na následujícím obrázku je uveden ilustrativní kartogram zatížení metra v počtu osob za 24 hodin průměrného pracovního dne. Vzhledem k ilustrativnosti nejsou uvažovány všechny nácestné zastávky.



Obr. 3 - Ilustrativní kartogram zatížení nového úseku v roce 2030, tramvaj Jesenice

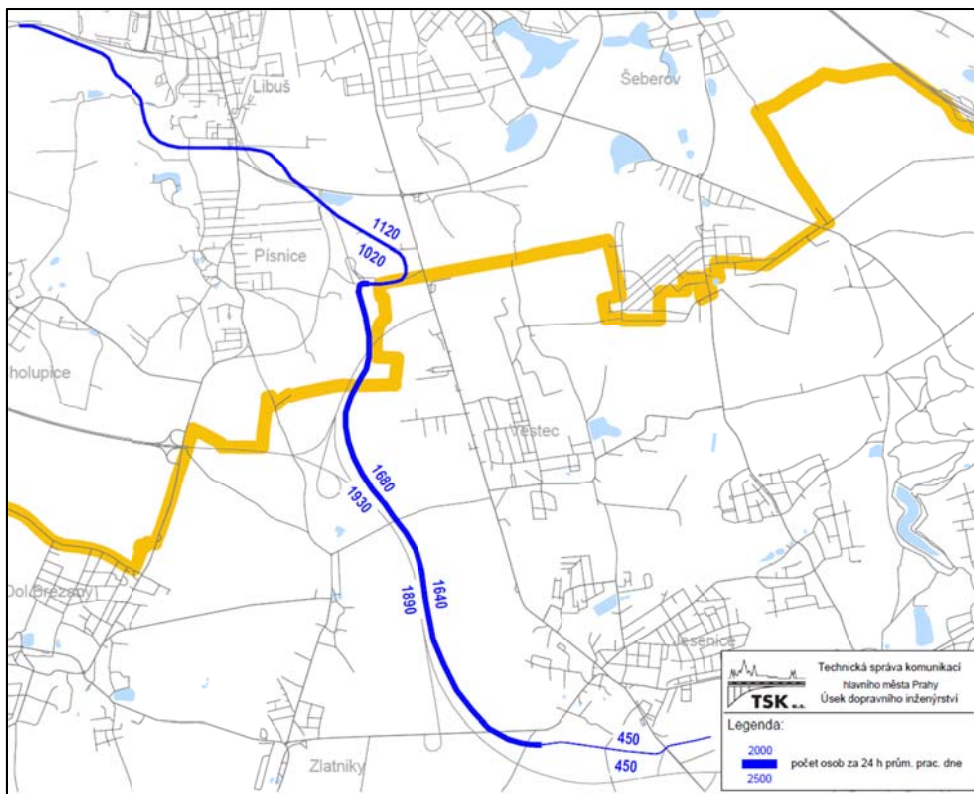
6.6 Rok 2030 – varianta prodloužení tramvajové trati podél dálnice D0

Hodnoty z následující tabulky odpovídají roku 2030. Kromě využití území a výstavby všech okolních výše uvažovaných investic je posuzovaná investice uvažována ve variantě tramvajové trati podél dálnice D0. Z parkovišť P+R u zastávek Jesenice a Potoční bude dohromady využito 200 míst, u zastávky Hodkovická bude využito 25 míst. U dopravních výkonů autobusů dochází k nárůstu oproti variantě bez investice z důvodu nutnosti zachování obsluhy Jesenice ve větší míře než u tunelové varianty a dále nutnosti obsluhy terminálu u stanice Potoční.

Dopravní systém	Přepravní výkony		Dopravní výkony	
	osobokilometry	osobohodiny	vozokilometry / vlakokilometry (metro/tram)	vozohodiny / vlakohodiny (metro/tram)
Metro	20 744 703	573 027	0	0
Tramvaj	12 073 982	443 562	1 069 243	38 064
Autobus	9 724 334	506 195	947 089	40 856
VHD - celkem	42 543 018	2 413 887	2 016 332	78 920
IAD	47 894 396	1 334 744	36 841 843	1 026 726

Tab. 6 - Přepravní a dopravní výkony – rok 2030, tramvaj D0

Na následujícím obrázku je uveden ilustrativní kartogram zatížení metra v počtu osob za 24 hodin průměrného pracovního dne. Vzhledem k ilustrativnosti nejsou uvažovány všechny nácestné zastávky.



Obr. 4 - Ilustrativní kartogram zatížení nového úseku v roce 2030, tramvaj D0

7 ZÁVĚR

Rozsah tohoto stanoviska k vývoji poptávky po přepravě byl stanoven na základě časových možností objednatele a zpracovatele. I když dává výsledky v dostatečné podrobnosti pro účely této studie, není v jeho silách odpovědět na všechny otázky, které mohou pomoci při rozhodování o podobě nabídky VHD v předmětném území.

Dále je nutné uvést, že je v současné době připravován tzv. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, jehož účelem je mimo jiné stanovení priorit v dopravním plánování pro území Prahy a jejího okolí. Tento dokument by měl určit směr vývoje investic do dopravní infrastruktury pro posuzovaný horizont roku 2030 a mohl by jasněji stanovit vývoj okolní infrastruktury. Pro přesnější výpočty proto v případě potřeby doporučujeme opětovné posouzení podrobným modelovým výpočtem po přijetí Plánu udržitelné mobility, který by měl být schválen do října roku 2018.