



European Transportation Consultancy, s.r.o. | Tř. K. B. 135, Praha 1 | IČ: 252 22 123 | Zapsaná v obchodním rejstříku

PRAHA – DOLNÍ MĚCHOLUPY

PANATTONI PRAGUE CITY PARK

DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ PODKLADY

Klient	Panattoni Europe
7 práva zpracována	European Transportation Consultancy, s.r.o.
Kontaktní údaje zpracovatele	[REDACTED]
Účel zpracování	Dopravní studie pro účely zjišťovacího řízení
Datum zpracování / Revize dokumentu	BŘEZEN 2017 REV 02b

OBSAH

KAPITOLA	STRÁNKA
1 ÚVOD A ÚČEL STUDIE	1
2 VÝCHOZÍ PODKLADY	1
3 STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ PODMÍNKY	2
3.1 KOMUNIKACE	2
3.2 STÁVAJÍCÍ INTENZITY DOPRAVY	3
3.3 DOPRAVA GENEROVANÁ STÁVAJÍCÍM ÚZEMÍM KOVOŠROT	4
3.4 MHD	5
3.5 PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA	5
4 STRUČNÝ POPIS NOVÉ VÝSTAVBY A DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ	5
4.0 PLÁNOVANÁ VÝSTAVBA A DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	5
4.1 ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU	9
4.2 DOPRAVA VYVOLANÁ PROVOZEM NOVÉHO AREÁLU	9
5 VÝHLEDOVÉ DOPRAVNÍ PODMÍNKY, KUMULACE S DALŠÍMI ZÁMĚRY	12
5.0 DOPRAVNÍ PODMÍNKY	12
5.1 KUMULACE S DALŠÍMI ZÁMĚRY V ÚZEMÍ	12
6 INTENZITY DOPRAVY – MODELY DOPRAVY	14
6.0 ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ, VSTUPNÍ ÚDAJE A POPIS DOPRAVNÍCH MODELŮ	14
6.1 MODEL 1 – PŮVODNÍ STAV – 2000 (STARÁ HLUKOVÁ ZÁTĚŽ)	15
6.2 MODEL 2 – STÁVAJÍCÍ STAV – ROK 2016	15
6.3 MODEL 3 – VÝHLED ROK 2020	15
6.4 MODEL 4 – VÝHLED ÚZEMNÍHO PLÁNU (ORIENTAČNĚ ROK 2030)	17
7 KAPACITNÍ POSOUZENÍ	18
7.1 KŘÍŽOVATKA KE KABLU X PRŮMYSLOVÁ X RABAKOVSKÁ	19
7.2 KŘÍŽOVATKA ČERNOKOSTELECKÁ - PRŮMYSLOVÁ (SSZ 0.612)	20
8 STAVENIŠTNÍ DOPRAVA	23
8.1 ROZPAD STAVENIŠTNÍ DOPRAVY	24
9 DALŠÍ ÚDAJE NEZBYTNÉ PRO ZPRACOVÁNÍ STUDIE VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	27
<i>PRŮMĚRNÉ RYCHLOSTI NA KOMUNIKACÍCH, ZATŘÍDĚNÍ KOMUNIKACÍ</i>	27
<i>INTENZITY VOZIDEL MHD</i>	27
<i>INTENZITY DOPRAVY NA ÚČELOVÝCH KOMUNIKACÍCH A VÝPOČET DOPRAVNÍHO PROBĚHU V AREÁLU</i>	29
<i>ZDRŽENÍ VOZIDEL V PARKOVIŠTI</i>	29
10 ZÁVĚR	30

SEZNAM PŘÍLOH

- PŘÍLOHA 1: ŠIRŠÍ VZTAHY, SCHEMA SLEDOVANÝCH PROFILŮ
- PŘÍLOHA 2: SITUACE AREÁLU
- PŘÍLOHA 3: VÝPOČET DOPRAVY V KLIDU A INTENZITY DOPRAVY GENEROVANÉ AREÁLEM
- PŘÍLOHA 4: MODEL 1 - INTENZITY DOPRAVY – STAV V ROCE 2000 (STARÁ HLUKOVÁ ZÁTĚŽ)
- PŘÍLOHA 5: MODEL 2 - INTENZITY DOPRAVY – STAV 2016
- PŘÍLOHA 5.1: SCHÉMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI – STÁVAJÍCÍ STAV 2016*
- PŘÍLOHA 5.2: SOUČTOVÉ TABULKY – STÁVAJÍCÍ STAV 2016*
- PŘÍLOHA 6: MODEL 3 - INTENZITY DOPRAVY – VÝHLED 2020
- PŘÍLOHA 6.1: SCHÉMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI – VÝHLED 2020 (O-VÁ VARIANTA)*
- PŘÍLOHA 6.2: SCHÉMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI – VÝHLED 2020 S NOVÝM AREÁLEM*
- PŘÍLOHA 6.3: SCHÉMA DISTRIBUCE AREÁLOVÉ DOPRAVY*
- PŘÍLOHA 6.4: SOUČTOVÉ TABULKY – VÝHLED 2020*
- PŘÍLOHA 7: MODEL 2 - INTENZITY DOPRAVY – VÝHLED 2030
- PŘÍLOHA 7.1: SCHÉMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI – VÝHLED 2030*
- PŘÍLOHA 7.2: SCHÉMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI – VÝHLED 2030 S NOVÝM AREÁLEM*
- PŘÍLOHA 7.3: SCHÉMA DISTRIBUCE AREÁLOVÉ DOPRAVY*
- PŘÍLOHA 7.4: SOUČTOVÉ TABULKY – VÝHLED 2030*
- PŘÍLOHA 8: INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ UVNITŘ AREÁLU
- PŘÍLOHA 9: KAPACITNÍ POSOUZENÍ – SSZ PRŮMYSLOVÁ – RABAKOVSKÁ – KE KABLU
- PŘÍLOHA 10: KAPACITNÍ POSOUZENÍ – SSZ PRŮMYSLOVÁ – ČERNOKOSTELECKÁ
- PŘÍLOHA 11: PODKLADY

SEZNAM TABULEK A OBRÁZKŮ

Tabulka 1: Výsledky průzkumu na vjezdu areálu Kovošrot	4
Tabulka 2: Výpočet generované dopravy průmyslové části areálu	10
Tabulka 3: Souhrn kapacitních posouzení SSZ Černokostelecká - Průmyslová (odpolední špička)	21
Tabulka 4: Průměrné rychlosti a zatřídění komunikací	27
Tabulka 5: Počty spojů MHD v roce 2000	28
Tabulka 6: Počty spojů MHD v roce 2016 a 2020	28
Tabulka 7: Počty spojů MHD v roce 2030	29
Tabulka 8: Zdržení vozidel v parkovišti	29

1 ÚVOD A ÚČEL STUDIE

1.0.1 Tato zpráva byla vypracována společností **European Transportation Consultancy, s.r.o** (dále jen „ETC“) pro společnosti **Panattoni Europe** výhradně pro jejich užití. Použití těchto informací třetí stranou není povoleno bez předchozího souhlasu objednatele.

1.0.2 Hlavním úkolem tohoto projektu bylo zajištění dopravně-inženýrských podkladů pro zpracování projektu areálu „**PANATTONI PRAGUE CITY PARK**“ (dále také „PPCP“). Posouzení bylo uvažováno na stávající dopravní síti i ve výhledu. Záměr představuje přestavbu stávajícího brownfieldu na moderní multifunkční komerční plochy.

1.0.3 Zpráva je vytvořena na základě zpracovaného dopravního průzkumu a dat poskytnutých TSK hl. m. Prahy a IPR hl. m. Prahy.

2 VÝCHOZÍ PODKLADY

2.0.1 Při zpracování této studie byly použity tyto základní podklady:

- Digitální mapa zájmového území.
- Situace stávajících komunikací.
- Údaje o intenzitách dopravy - výsledky sčítání z roku 2015 (TSK/UDI).
- Dopravní průzkum na přílehlé komunikační síti – 2016 (ETC).
- Dopravně-inženýrské podklady pro komunikace Černokostelecká, Kutnohorská, Průmyslová, Jižní spojka, Štěrboholská spojka v Praze 10 a 15 pro současný stav (rok 2015) a střednědobý horizont (rok 2021), TSK hl. m. Prahy, leden 2017. [1]
- DIP pro řešení areálu „Prague city park“, Praha – Dolní Měcholupy, IPR Praha, březen 2017. [2]
- Průzkum příjezdů a odjezdů do areálu Kovošrot, Panattoni, prosinec 2016
- Podklady o náplni a rozsahu záměru od investora.
- Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy.
- Variace intenzit automobilové dopravy na komunikační síti (údaje TSK Praha).
- TP 189 – Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích
- TP 188 - Posuzování kapacity neřízených úrovnňových křižovatek
- TP 235 – Posuzování kapacity světelně řízených křižovatek
- ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací

3 STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ PODMÍNKY

3.0.1 Stávající území areálu Kovošrost se nachází v k. ú Dolní Měcholupy na jeho severozápadní okraji. Území je z jihu ohraničeno ul. Ke Kablu, odkud je i zpřístupněno. Západní hranu území tvoří stávající průmyslová zástavba, na kterou navazuje ul. Průmyslová. Z východu je území ohraničeno železniční vlečkou uvedenou paralelně s ul. Kutnohorskou. Ze severu je území vymezeno majetkoprávní hranicí a dalšími průmyslovými plochami. Celkově je areál součástí poměrně rozsáhlé historicky osvědčené průmyslové zóny sloužícího k výrobě, skladování, skládkování, logistice a obdobným funkcím. Rozsah řešeného území i jeho poloha v rámci města je patrná z **Přílohy 1: Širší vztahy**.

3.0.2 Vlastní pozemek je typickým příkladem brownfieldu, který je v současné době využíván především pro skladování odpadu, jeho třídění, skladování a přípravu pro další využití. Areál je pro tyto účely stále intenzivně využíván. V areálu se nachází minimální množství zeleně, převládají zpevněné plochy, tzn. využití extrémně nepříznivé z hlediska dlouhodobého udržitelného rozvoje. Celková plocha řešeného území je cca 130 557 m².

3.1 KOMUNIKACE

3.1.1 Území je velmi dobře dopravně dostupné po stávající komunikační síti. Vlastní pozemek je dopravně napojen jediným vjezdem z ulice Ke Kablu. Stávající sjezd napojuje nejenom řešený pozemek, ale i některé další přilehlé průmyslové areály. Ul. Ke Kablu je dále napojena na ul. Průmyslovou, která zprostředkovává velmi rychlou a kapacitní vazbu na nadřazenou komunikační síť – Jižní a Šterboholská spojka, která bude primárně využívána pro osobní, ale i nákladní dopravu z/do areálu. Dále pak tato spojka zprostředkovává velmi kvalitní vazbu i do všech dalších myslitelných směrů zejména pro osobní dopravu, kdy navazující síť představují zejména kapacitní komunikace (např. pokračování Průmyslové, Černokostelecká, Rabakovská, Švehlova atd.).

3.1.2 Samotná ulice Ke Kablu je obousměrná směrově nerozdělená komunikace s jedním jízdním pruhem v každém směru. Šířka komunikace je cca 12m a chodníky jsou oboustranné, avšak jsou odsazeny zelení od vozovky. Povrch vozovky i chodníků je asfaltový.

3.1.3 Jižní a Šterboholská spojka je součástí Městského okruhu, tzn., jedná se o směrově rozdělenou čtyřpruhovou komunikaci funkční skupiny A (rychlostní komunikace). Stávající intenzity se v zájmové oblasti se pohybují okolo 79 000 voz/den resp. 5 500 voz/hod v dopravní špičce (pro obousměrný profil).

3.1.4 Další významnou komunikací v území je ul. Průmyslová. Jedná se o čtyřpruhovou směrově rozdělenou komunikaci funkční skupiny B (místní komunikace I. třídy), s omezenou obsluhou. Komunikace prochází zhruba ve směru sever jih a tvoří velmi významné tangenciální spojení na východě Prahy, které svým uspořádáním, významem i návazností tvoří v podstatě náhradu za doposud nevybudovanou východní část Městského okruhu. Stávající intenzity se v zájmové oblasti se pohybují okolo 30 000 voz/den resp. 2 100 voz/hod v dopravní špičce (pro obousměrný profil).

- 3.1.5 Křižovatka Jižní spojky a ul. Průmyslová je řešena jako mimoúrovňová s tím, že odbočení z Průmyslové ulice jsou upraveny jako světelně řízené křižovatky.
- 3.1.6 Do dané křižovatky je současně napojena i ul. Černokostelecká. Opět se jedná o čtyřpruhovou směrově rozdělenou komunikaci funkční skupiny B. Křížení s výše uvedenými komunikacemi je řešeno formou světelně řízených křižovatek.
- 3.1.7 Východně od záměru leží ulice Kutnohorská, která je obousměrnou, směrově nerozdělenou komunikací s jedním jízdním pruhem v každém směru. Šířka komunikace je cca 10m a její povrch je z asfaltu. Komunikace má extravilánový ráz. Ve výhledu se v souladu s platným územním plánem hl. m. Prahy počítá s propojením ul. Ke Kablu a právě zmíněné ul. Kutnohorská. V současné době je ul. Ke Kablu zaslepena u vjezdu do areálu Zentivy.
- 3.1.8 Základní schéma komunikační sítě je opět patrné z **výkresu 1 – Širší vztahy**.

3.2 STÁVAJÍCÍ INTENZITY DOPRAVY

- 3.2.1 Pro potřeby vyhodnocení současného i výhledového stavu dopravy na okolní komunikační síti bylo nutné zajistit aktuální informace k intenzitám provozu na okolních komunikacích. Velká část z dotčené sítě v okolí záměru je součástí sledované sítě TSK. Na sledované síti komunikací tedy byly využity údaje z dopravně-inženýrských podkladů od TSK [1]. Sledovaná síť komunikací však nezahrnuje některé další úseky, které jsou zásadní pro vyhodnocení řešeného záměru. Jedná se především o ul. Ke Kablu a ul. Rabakovská. Dále bylo také zapotřebí vyhodnotit počty příjezdů do stávajícího areálu.
- 3.2.2 Z výše popsaného důvodu byl na zbylé síti komunikací zpracován průzkum intenzit dopravy, který proběhl v termínu běžného pracovního dne v 13. 10. 2016. Výsledky tohoto průzkumu byly použity ke zpedrobnění modelu stávajících intenzit dopravy, který je založen na datech TSK.
- 3.2.3 Prováděný dopravní průzkum byl zaměřen jak na stanovení celkových denních zátěží, tak i denních variací dopravy na předmetné síti. Zjištěné intenzity byly dále využity pro stanovení výhledových dopravních zátěží.
- 3.2.4 Dopravní průzkum byl vypracován na základě požadované metodiky podrobně popsané v TP 189 – STANOVENÍ INTENZIT DOPRAVY NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH (dále jen „TP 189“).
- 3.2.5 Vzhledem k účelu průzkumu a požadované přesnosti výsledků byl na základě daných TP 189 zvolen ruční průzkum. Průzkum byl prováděn skupinou řádně vyškolených a poučených osob, které zaznamenávali projíždějící vozidla do předem připravených formulářů. Intenzita vozidel byla sledována po jednotlivých směrech dopravních proudů na křižovatkách. Časově bylo sčítání rozděleno po 15 minutách.
- 3.2.6 V průběhu průzkumů nedošlo k žádným mimořádným událostem (nehody, významné kulturní události apod.), které by mohli výrazně ovlivnit průběh či výsledky dopravního průzkumu.
- 3.2.7 Vyhodnocení průzkumu a výpočet RPDÍ byl prováděn do Protokolu výpočtu definovaného dle TP 189. Tento protokol umožní stanovit RPDÍ i intenzity špičkové hodiny na základě předepsaných

přepočtových koeficientů (denní variace, týdenní variace, roční variace). Tyto koeficienty jsou voleny na základě doby průzkumu, dne v týdnu, měsíce v roce a dále vždy podle charakteru provozu (hospodářský, smíšený, rekreační) a skupiny komunikací. Koeficienty jsou dále samostatně stanoveny pro jednotlivé skupiny vozidel. Celková metodika výpočtu odhadu RPDÍ je podrobně popsána v rámci TP 189 – STANOVENÍ INTENZIT DOPRAVY NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH.

3.2.8 Na základě provedeného průzkumu bylo zjištěno, že dopravní špička na předmětné síti nastává v ranních hodinách mezi 7:00 až 8:00 a dále v odpoledních hodinách mezi 16:00-17:00. Na sledovaných křižovatkách se částečně mění směřování dopravy v průběhu ranní a odpolední špičky, v ranní špičce se zjištěné špičkové zatížení pohybovalo v sumě na očekávaných hodnotách okolo 6,9%, v odpoledních hodinách je pak však dosahováno vyšších hodnot až okolo 8%.

3.2.9 V rámci posouzení jsou dopravně-inženýrské podklady rozděleny na celkový počet vozidel a z toho osobní vozidla / lehká nákladní vozidla / těžká nákladní vozidla. Pro orientaci v čase byly informace zjišťovány za interval 24hod, za denní provoz (6:00 – 22:00), za noční provoz (22:00 – 6:00) na různých sledovaných profilech.

3.2.10 Podrobně jsou stávající celodenní intenzity dopravy popsány v **příloze 5.1**, která představuje grafické znázornění intenzit na přilehlé síti dle údajů TSK [1], které byly doplněny o údaje z výše zmíněného průzkumu a následně standartními dopravně – inženýrskými postupy zkalibrovány. V **příloze 5.2** je poté přiložena tabulka intenzit na jednotlivých profilech.

3.3 DOPRAVA GENEROVANÁ STÁVAJÍCÍM ÚZEMÍM KOVOŠROT

3.3.1 Stávající areál je typickým příkladem brownfieldu, který je v současné době využíván především pro skladování odpadu, jeho třídění, skladování a přípravu pro další využití. Ze současného využití území je patrné, že velké procento v současnosti generované dopravy je zajišťováno pomocí nákladních vozidel. Celý areál má pouze jeden reálně fungující vjezd a výjezd, a to z ulice Ke Kablu. V těsném sousedství záměru se nachází ještě menší průmyslový areál, který je napojen na současný Kovošrot a využívá tu samou vjezdovou komunikaci z ul. Ke Kablu.

3.3.2 Pro potřeby zhotovení budoucích výhledových dopravních modelů bylo třeba určit generovanou dopravu ze současného areálu Kovošrot a vedlejšího přilehlého areálu Heim Trade. Za tímto účelem byl proveden týdenní průzkum příjezdů a odjezdů na začátku prosince 2016. Jeho výsledky jsou prezentovány v tabulce níže.

		VJEZD	VÝJEZD
		voz/24h	voz/24h
Středa	30.11.2016	683	703
Čtvrtek	1.12.2016	751	761
Pátek	2.12.2016	667	673
Pondělí	5.12.2016	761	744
Úterý	6.12.2016	760	748
Průměr		725	730

Tabulka 1: Výsledky průzkumu na vjezdu areálu Kovošrot

3.3.3 Dále bylo průzkumem zjištěno, že z výše uvedeného počtu příjezdů a odjezdů je zhruba 70% vyvoláno samotným areálem Kovošrot. Dále bylo z průzkumu potvrzeno velké procento nákladní dopravy generované areálem. Konkrétně se jedná o cca 65% nákladních vozidel z celkového počtu příjezdů a z toho je pak 60% realizovaných těžkými nákladními vozidly (nad 6,5t).

3.3.4 Hodnoty vzešlé z tohoto průzkumu byly zpětně porovnány s hodnotami z průzkumu dne 13. 10. 2016 (ETC) a lze konstatovat, že dosahovaly obdobných intenzit. Na základě těchto dat byla teda intenzita generované dopravy současným územím stanovena na **730 příjezdů a 730 odjezdů/24h**. Z toho **250 příjezdů/odjezdů je realizováno osobními vozidly, 190 příjezdů/odjezdů lehkými nákladními vozidly a dokonce 290 příjezdů/odjezdů těžkými nákladními vozidly**.

3.4 MHD

3.4.1 Z hlediska obsluhy území městskou hromadnou dopravou má zásadní význam především autobusová doprava. Ve vzdálenosti cca 100m od vjezdové brány do areálu se nachází autobusová zastávka Kovošrot. Zde jezdí linka 138. V docházkové vzdálenosti 450m (cca 7 min chůze) se pak na ul. Průmyslová nachází zastávka Kablo. Zde jezdí linky 181,182, 183 i noční autobus linky 509. Ve vzdálenosti cca 1,4 km jižně se pak nachází železniční stanice Praha – Hostivař. Vedle ní leží i zastávka a obřiště tramvajových linek – Nádraží Hostivař.

3.4.2 Celkově lze konstatovat, že území je dobře obsluženo hromadnou dopravou.

3.5 PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

3.5.1 Území je kvalitně napojeno na pěší trasy, chodníky se nachází podél většiny významných komunikací v území a umožňují pěší docházku jak k zastávkám MHD tak, i k místní občanské vybavenosti

4 STRUČNÝ POPIS NOVÉ VÝSTAVBY A DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

4.0 PLÁNOVANÁ VÝSTAVBA A DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

4.0.1 Záměr představuje přestavbu části stávajícího brownfieldu na moderní multifunkční komerční plochy. Hlavní náplní území by mělo být především: skladování a distribuce, drobná výroba spočívající pouze v mechanickém montování součástek, logistika poslední míle, datová centra, prezentační prostory, drobné prodejní plochy, výdejny e-shopů, kancelářské plochy spojené s výše uvedeným využitím atd. Celkové navrhované řešení areálu je patrné z **přílohy 2**.

4.0.2 Celkem jsou v území navrženy **4 nové objekty** formou velkoprostorových hal různých velikostí, které budou dále děleny na jednotlivé sekce dle požadavků jednotlivých nájemců. Celková výška hal se předpokládá 15 m, přičemž tyto haly budou jednopodlažní. Každý z objektů bude obsahovat vestavěné části pro kancelářské či drobné komerční a prezentační plochy, které budou řešeny jako třípodlažní se obdobnou celkovou výškou. Dále je navržen dvoupodlažní objekt, který bude rozdělen na dvě části – školku a občanské vybavení dle požadavků městské části (např.

ordinace či obdobné občanské vybavení, restaurace apod.) a bude doplněn o prostor pro dětské hřiště.

4.0.3 Velikost plánovaných hal zapadá do kontextu průmyslové zástavby v okolí. Rozmístění i velikost jednotlivých objektů je do značné míry definována jak pozemkem investora, tak i infrastrukturou v území. Objekty jsou odsazeny od ul. Ke Kablu jednak z důvodu úpravy stávajícího územního plánu (zeleň ZMK, rozhraní SV – VS), ale zejména pak z důvodu stávající Čistírny odpadních vod, která se nachází v pozici jižně od řešeného území. Obdobně záměr reflektuje na území zachované pro redukovaný provoz Kovošrotu, který by měl být přemístěn do jihovýchodního cípu stávajícího areálu.

4.0.4 Průmyslové haly jsou umístěny kolmo na ul. Ke Kablu tak, aby jejich čelní strana tvořená moderně designovanou kancelářskou frontou byla vedena paralelně s výhledovou ulicí ke Kablu.

4.0.5 Celková plocha řešeného území je cca 130 557 m². Celková zastavěná plocha činí 57 318 m², tj. 43,9 % celkové plochy. Zastavěná plocha největší haly činí 28 080 m², v případě nejmenší pak 5155 m².

4.0.6 Hrubá podlažní plocha záměru (bez objektu veřejné vybavenosti) činí cca 69 378 m², z této plochy bude cca 19 350 m² HPP tvořeno kancelářskými či dalšími doplňkovými provozy (drobné prodejny, prezentační prostory, showroomy apod.). V případě objektu veřejného vybavení (školka/ordinace/restaurace) je uvažováno s objektem o maximální HPP cca 1 200 m² doplněné o venkovní prostory a navazující dětské hřiště/sportoviště o celkové výměře 1 000 m².

4.0.7 Klimatická opatření - v návrhu je kladen vysoký důraz na kvalitu prostředí a dostatečné množství zeleně. Návrh předpokládá, že přes 33.834 m² plochy bude vyčleněn formou zeleně na rostlém terénu, což představuje více než 25% z celkové plochy záměru. Tato rostlá zeleň bude dále doplněna o stromy nejenom ve volných prostorech, ale i zpevněných plochách. Dále se předpokládají částečně zelené fasády zejména na stranách přivrácených do veřejných prostorů. Jedním z dalších opatření budou světlé nátěry střech spolu se světlíky, které napomůžou odrazu světla a sníží tak možnost přehřívání budov a vytápění celého areálu bude ve formě napojení na CZT. Návrh zeleně a případných vodních ploch, bude v dalších stupních projektové přípravy podobně rozpracován s ohledem na udržitelný rozvoj, snížení dopadu z přehřívání povrchů apod. a budou přijata taková opatření, která zajistí minimalizaci dopadu celého záměru na životní prostředí.

4.0.8 Při porovnání se stávajícím stavem areálu, který je téměř výhradně tvořen zpevněnými plochami je zřejmé, že dojde k významnému navýšení podílu zeleně v celé ploše záměru. Zároveň před vlastní výstavbou dojde k dekontaminaci vlastního území zasaženého starou ekologickou zátěží. Z pohledu vlastního provozu záměru lze konstatovat, že se bude jednat o moderní provozy vybavené nejnovějšími technologiemi, jejichž dopad na celé území a zejména pak životní prostředí bude významně příznivější než v případě zachování stávajícího provozu areálu Kovošrot tvořeného zejména tříděním a svozem odpadu.

4.0.9 V souvislosti s budováním záměru budou realizována i další doprovodná opatření, která by měla napomoci fungování vlastního areálu i fungování celé širší oblasti a zároveň budou přínosem místní komunitě. Vyjma výše uvedeného vybudování mateřské školy (nejenom pro firemní využití,

ale i pro okolní zástavbu – např. vznikající zástavba u ul. Kutnohorské) či prostoru pro ordinace (či obdobnou občanskou vybavenost dle potřeby), se bude jednat i o investice do pěší a cyklistické infrastruktury (např. rozšíření chodníků a stezek pro pěší – propojení k nádraží Hostivař, propojení na stezku A44 apod.), úprava stávajícího přechodu přes ul. Kutnohorskou atd. Tato doprovodná opatření budou provedena po dohodě s MČ Dolní Měcholupy a Praha 15 a budou řešena v samostatných řízeních.

4.0.10 Princip obsluhy území bude řešen po stávajících komunikacích. Areál bude napojen na ul. Ke Kablu v místě stávajícího dopravního připojení, které bude pro potřeby záměru rekonstruováno. Dále bude vytvořen sekundární vjezd z ul. Kutnohorská ve stopě stávajícího příjezdu, ten však bude využíván pouze jako nouzový, pro potřeby příjezdu vozidel IZS, případně jako pěší přístup. Tento příjezd není využíván ani ve stávajícím stavu.

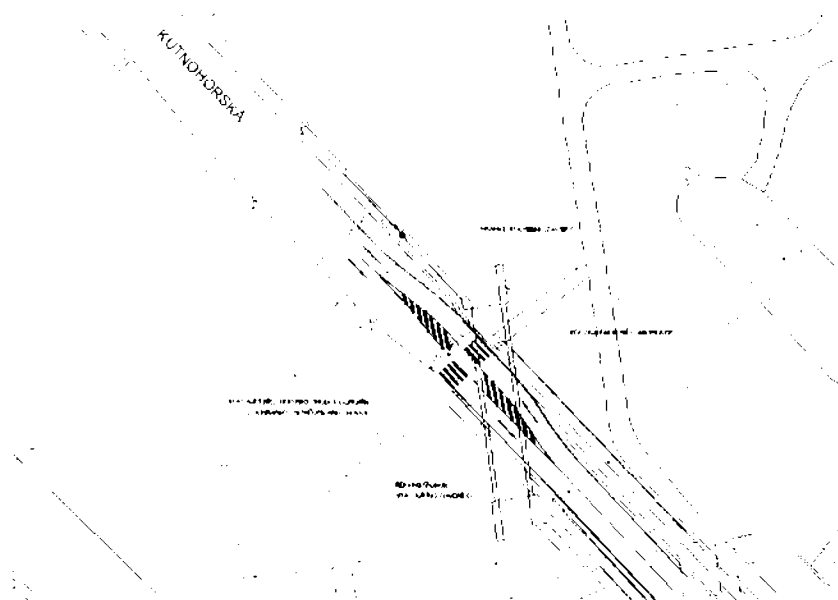
4.0.11 V samotném areálu bude vybudována nová páteřní komunikace podél jižního okraje řešeného území, která zajistí distribuci do všech částí areálu. Tato komunikace zajistí i napojení sousedního areálu přiléhajícího k západnímu okraji záměru, který využívá také stávající vjezd do areálu Kovošrot, stejně jako napojení nového redukovaného areálu Kovošrotu v jihovýchodním cípu stávajícího areálu. Na páteřní komunikaci budou navazovat 2 hlavní parkoviště umístěné v blízkosti jednotlivých hal.

4.0.12 Jednotlivé komunikace budou vždy doprovázeny minimálně jednostrannými chodníky, které budou navázány na stávající chodníky či plochy pro pěší.

4.0.13 Část území mezi halami a ul. Ke Kablu bude řešena jako veřejná, s volným pohybem osob. Cílem návrhu je tedy i významné zlepšení prostupnosti území zejména z hlediska pěší dopravy.

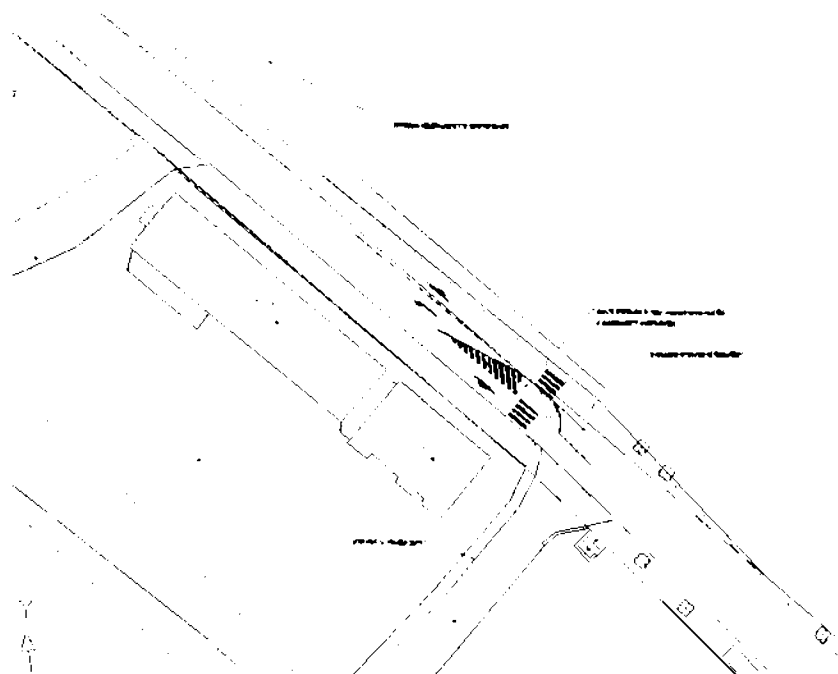
4.0.14 V souvislosti s plánovanou výstavbou by v souladu s požadavky MČ Dolní Měcholupy a Prahy 15 mělo dojít k úpravě stávajících a vybudování nových přechodů pro chodce přes ulici Kutnohorskou. Tyto přechody mají sloužit jak pro obsluhu plánovaného blízkého areálu Kovošrotu, tak i pro přístup dalších stávajících areálů v území, stejně jako obecné pěší či cyklistické dopravě v území.

4.0.15 V rámci navržené stavby dojde tedy k úpravě stávajícího přechodu pro chodce v blízkosti autobusové zastávky Kutnohorská. Tento přechod je považován v současné době za problémový, zejména z důvodu špatné viditelnosti (přechod se vyskytuje pod konstrukcí bývalého mostu, kterým je často zastíněn a je zde tedy omezena viditelnost). Přechod bude nově vybaven středním ostrůvkem, čímž dojde ke zkrácení délky přechodu a bude doplněno přisvětlení přechodu. Současně dojde k úpravě stávající vozovky a navazujících chodníků. Předběžný návrh úpravy přechodu je doložen na následujícím obrázku 1.



Obrázek 1: návrh úpravy přechodu u zastávky Kutnohorská

4.0.16 Druhý přechod (nový) je navržen v blízkosti stávajícího napojení přílehlých areálů na západní straně Kutnohorské ulice. Tento sjezd bude i nadále zajišťovat výhledově přístup ke stávajícím přílehlým areálům a dále jako krizový vjezd pro vozidla IZS do upraveného areálu Kovošrotu a pro přístup pěších do areálu. Z důvodu plánované výstavby blízkého obchodního centra bylo městkou částí požadováno zřízení přechodu pro chodce, v dané pozici, který zajistí bezpečnou pěší vazbu mezi OC a průmyslovou oblastí na opačné straně ulice Kutnohorská. Stavba přechodu bude koordinována s připravovanou výstavbou nové světelně řízené křižovatky na vjezdu do areálu OC.



Obrázek 2: Návrh nového přechodu na ul. Kutnohorská

4.0.17 Upravované a nově zřizované přechody tedy budou sloužit pro zajištění chybějících či nevyhovujících pěších vazeb mezi oběma stranami ul. Kutnohorská, jejichž možnosti jsou v současné době významně omezené vzhledem k uspořádání území i dopravním podmínkám (např. vysoká intenzita provozu). Dojde tak ke zlepšení prostupnosti území po obou stranách ul. Kutnohorská a současně i vylepšení přístupnosti MHD (zastávka BUS).

4.0.18 Prostor mezi jednotlivými halami bude řešen formou technických dvorů, které budou obsahovat jak parkovací stání pro osobní dopravu, tak manipulační prostory pro nákladní dopravu. Technické dvory jsou tvořeny 3-mi osami, které vzájemně oddělují jednotlivé objekty. Odstupy budou definovány jednotně na 60 m. Tyto prostory budou z důvodu bezpečnosti veřejně nepřístupné a odděleny vrátnicemi. Jsou navrženy 2 vjezdy do technických dvorů, přičemž vnitřní cirkulace zajistí přístup do všech částí areálu.

4.0.19 V rámci návrhu je uvažováno i s využitím stávajících vleček. Rozsah kolejiště bude sice redukován, ovšem přístup k jednotlivým zachovávaným kolejím bude zajištěn tak, aby pro dopravu materiálu/zboží mohla být využita i železniční doprava a tím i potencionálně snížen dopad nákladní dopravy do záměru.

4.0.20 Celkové řešení plánovaného záměru je patrné z **přílohy 2 – situace plánovaného areálu**.

4.1 ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU

4.1.1 V rámci zpracování této studie byl stanoven potřebný počet parkovacích stání dle výpočtu definovaného PSP. Výpočet vychází z aktuálně dostupných podkladů o funkčním využití a hrubých a čistých podlažních plochách budov.

4.1.2 Dle metodiky Pražských stavebních předpisů je území zařazeno do Zóny 06, tj. zóny se stanovenou redukcí počtu stání. U návštěvnických stání bydlení a vázaných stání nebytových funkcí je určen minimální počet stání na 80 % ze základního počtu parkovacích stání, maximální pak na 110% ze základního počtu stání. Konkrétní výpočet je uveden v **příloze 3 – tabulka 3.2** a výsledná čísla použita v následujících kapitolách.

4.1.3 Na základě výpočtu dle platných PSP je nutné pro daný záměr vybudovat **minimálně 519 parkovacích stání, maximálně smí být vybudováno 713 stání**. V rámci návrhu se předpokládá, že vzhledem k udržitelnému rozvoji, minimalizaci dopadu záměru na životní prostředí i komunikační síť, stejně tak s ohledem na velmi dobrou dostupnost areálu MHD, bude vybudováno **519 parkovacích stání** na povrchu, což odpovídá minimálnímu počtu stání dle PSP. Je tedy možné konstatovat, že požadavky PSP jsou z pohledu návrhu dostatečného počtu parkovacích stání splněny.

4.2 DOPRAVA VYVOLANÁ PROVOZEM NOVÉHO AREÁLU

4.2.1 Výpočet generované osobní dopravy pro průmyslovou a administrativní část, a také mateřskou školu a ordinaci lékaře, je založen na plánovaném počtu parkovacích stání a dále na předpokládaných koeficientech obrátkovosti vozidel na 1 parkovací stání za den ve vztahu k funkčnímu využití daného parkovacího stání. Tyto koeficienty jsou stanoveny na základě databáze

dopravních průzkumů prováděných v obdobných areálech. Souhrnně je tento výpočet předpokládané generované osobní dopravy uveden v příloze 3 – tabulka 3.1. Pro plánované funkční využití areálu se uvažuje s následující obrátkovostí:

- Výrobní/skladovací hala ≈ 1,1 obrátu na PS a den
- Administrativa s malou návštěvností ≈ 1,2 obrátu na PS a den
- Jesle, mateřská škola ≈ 8 obrátu na PS a den
- Poliklinika, ordinace ≈ 5 obrátu na PS a den

4.2.2 Na základě tohoto výpočtu bylo stanoveno, že průmyslová část areálu by měla ve výsledku generovat cca 594 příjezdů a odjezdů osobní dopravy/24h. Dále je nutno počítat s cca 46 cestami do objektu občanské vybavenosti.

4.2.3 Pro stanovení generované nákladní dopravy průmyslové a administrativní části a ověření předchozího výpočtu bylo provedeno porovnání s obdobným areálem. Pro toto srovnání posloužil areál Westpoint distribution park v Praze – Dolní Libocí. Ten se svou rozlohou (cca 65 000m² pronajimatelné plochy) a využitím přibližuje navrhovanému záměru. U výše zmíněného areálu byl proveden dopravní průzkum zaměřený na stanovení počtu příjezdů/odjezdů do/z areálu a na rozdělení jednotlivých typů vozidel. Následně byly pomocí údajů o počtu pohybů a velikosti pronajimatelné plochy vypočteny koeficienty obrátkovosti. Tyto koeficienty byly dále aplikovány na posuzovaný záměr a jeho pronajimatelnou plochu. Z tohoto poměru vzešly hodnoty o počtu příjezdů do záměru Prague city park. Ty byly následně zaokrouhleny na pětky a jsou uvedeny v tabulce níže.

Westpoint distribution park					
Období	Směr	Celkové hodnoty (vozidel)			
		VV	OV	LNV	TNV
24 h	Příjezdy	720	550	125	45
	Odjezdy	720	550	125	45
Obrátkovost na 100 m ² pronajimatelné plochy				Pron.plocha	65000
24 h	Příjezdy	1,11	0,85	0,19	0,07
	Odjezdy	1,11	0,85	0,19	0,07

Prague city park					
Období	Směr	Celkové hodnoty (vozidel)		Pron.plocha	
		VV	OV	LNV	TNV
24 h	Příjezdy	770	590	130	50
	Odjezdy	770	590	130	50

Tabulka 2: Výpočet generované dopravy průmyslové části areálu

4.2.4 Z výše uvedené tabulky je zřejmé, že se obě metody výpočtu v podstatě shodují v množství osobní dopravy příjezdějící a odjíždějící z průmyslové části areálu (594 vs. 590 cest). V dalších výpočtech je dále uvažován mírně vyšší údaj stanovený první metodikou – 594 příjezdů/24h. K tomu je třeba připočíst ještě 46 cest, které bude generovat objekt občanské vybavenosti.

- 4.2.5 Dále byl pomocí této metodiky určen počet příjezdů nákladní dopravy do nového záměru, který je možný očekávat na úrovni 130 příjezdů a odjezdů lehkých nákladních vozidel denně a 50 příjezdů a odjezdů těžkých nákladních vozidel.
- 4.2.6 Dle výše uvedeného je tedy po **dostavbě posuzovaného záměru očekáváno celkem 820 příjezdů a 820 odjezdů vozidel z/do areálu denně**. Z tohoto objemu vozidel je počítáno s 640 příjezdy/odjezdy realizovaných osobními automobily, 130 příjezdy a odjezdy lehkých nákladních vozidel denně a 50 příjezdy a odjezdy těžkých nákladních vozidel.
- 4.2.7 Ve špičkové ranní hodině lze očekávat zhruba 89 příjezdů a 22 odjezdů/h osobních vozidel a dále 14 příjezdů a 14 odjezdů/h nákladních vozidel, celkem tedy 103 příjezdů a 36 odjezdů. Ve špičkové odpolední hodině pak do 24 příjezdů a 67 odjezdů/h osobních vozidel, 14 příjezdů a 14 odjezdů nákladních vozidel, tzn. celkem 38 příjezdů a 81 odjezdů. V noci (22:00-6:00) lze očekávat maximálně 43 příjezdů a 26 odjezdů osobních vozidel a zhruba 6 příjezdů a 6 odjezdů nákladních vozidel.
- 4.2.8 Je zapotřebí upozornit, že se **nejedná o čistě novou dopravu v území**, jelikož dojde k odstranění převážné části stávajícího provozu areálu Kovošrot. Reálný nárůst dopravy na okolí komunikační sítě bude tedy pouze částečný. Jak je uvedeno výše, současný provoz v předmětném areálu se průměrně pohybuje na rovní cca **730 příjezdů a 730 odjezdů/ 24h**. Z toho **250 příjezdů/odjezdů je realizováno osobními vozidly, 190 příjezdů/odjezdů lehkými nákladními vozidly a dokonce 290 příjezdů/odjezdů těžkými nákladními vozidly**.
- 4.2.9 Dále je tedy nutné předpokládat, že zhruba třetina současného areálu Kovošrotu bude zachována i po stavbě záměru PPCP. Důvodně lze předpokládat, že i doprava generovaná touto zbylou a omezenou částí areálu bude také na úrovni cca 1/3 ze stávajících intenzit, tj. zhruba 70 cest osobními vozidly, 50 cest lehkých nákladních vozidel a 70 cest těžkých nákladních vozidel jednosměrně. Stejně tak zůstane zachován sousední areál HEIM Trade, který je napojen na stejný vjezd. Ten generuje cca 50 příjezdů osobních vozidel, 40 příjezdů lehkých nákladních vozidel a 90 příjezdů těžkých nákladních vozidel. Proto je nutné počítat s dopravou generovanou těmito areály i ve výhledovém stavu po dokončení posuzovaného záměru. **Celkově bude tedy zájmové území po dostavbě posuzovaného záměru generovat 1190 vozidel, z toho 760 osobních vozidel, 220 lehkých nákladních vozidel a 210 těžkých nákladních vozidel**.
- 4.2.10 Reálný nárůst dopravy na okolní síti komunikací se vlivem nového záměru PPCP bude **pohybovat na úrovni okolo 460 vozidel/24h**. Současně je patrné, že po dostavbě nového areálu budou převládat cesty osobními automobily. To se v daném případě jeví jako příznivé zejména proto, že stávající území generuje velké množství především těžké nákladní dopravy, jejíž dopad na hlukovou situaci v území je horší.

5 VÝHLEDOVÉ DOPRAVNÍ PODMÍNKY, KUMULACE S DALŠÍMI ZÁMĚRY

5.0 DOPRAVNÍ PODMÍNKY

5.0.1 Z krátkodobého hlediska (výhled 5 let) se v širším území nepředpokládají významné změny komunikační sítě, které by zásadně změnili směřování dopravy na okolních komunikacích.

5.0.2 Z dlouhodobého hlediska, bude mít velký na celou oblast významný vliv napojení Rabakovské ulice mimoúrovňovou křižovatkou na Jižní spojku, která je součástí Městského okruhu. To poskytne odlehčení zatížené mimoúrovňové křižovatce u obchodního centra Štěrboholy a nabídne kvalitní a rychlou vazbu Ke Kابلu – Městský okruh. Tento záměr je v souladu s platným územním plánem hl. m. Prahy. Vzhledem k časové náročnosti přípravy a realizace této stavby je s jeho vlivem počítáno až v dlouhodobém výhledu (2030).

5.0.3 Z hlediska navazující komunikační sítě je třeba také počítat s prodloužením a narovnáním ul. Ke Kابلu a jejím napojení na ul. Kutnohorská – tzv. Hostivařskou spojku. Stejně tak je nutno uvažovat s výstavbou obchvatu Měcholup. Tato změna komunikační sítě je uvažována v souladu se stávajícím platným ÚP a je zohledněna v dlouhodobém výhledu (2030). Vjezd do budoucího areálu je zachován v současné stopě a respektuje tuto změnu ul. Ke Kابلu ve výhledu.

5.0.4 Z drobných staveb je pak nutno uvažovat např. s výstavbou nové světelně řízené křižovatky na ul. Kutnohorská, která má zpřístupnit plochu plánovaného obchodního centra.

5.0.5 Další významné dopravní stavby v širším území se v krátkodobém ani dlouhodobém horizontu dle dostupných informací neočekávají.

5.1 KUMULACE S DALŠÍMI ZÁMĚRY V ÚZEMÍ

5.1.1 V širším území je uvažováno či je již povolena výstavba dalších záměrů, z nichž část bude generovat dopravu (zdroj dopravy – běžně byty, domy) a část bude dopravu přitahovat (cil dopravy – např. kanceláře, obchody), přičemž značná část dopravy z těchto záměrů bude využívat obdobnou komunikační síť, jaká bude využívána záměrem, který je předmětem této studie.

5.1.2 Jako příklad těchto záměrů je možné uvést, např.: Komerční zóna Štěrboholy, Rekonstrukce a dostavba areálu TOPTRANS EU, Heavy Metal s.r.o. Praha, Datové centrum Hostivař, Ekologická likvidace vozidel, Odstavné stání Hostivař, Obytný soubor Hostivař, Obytná zóna Štěrboholy – Dolní Měcholupy (obchodní park, bytové domy G1, 2, 3 atd.), Sklad odpadů (hala č. 26), Datové centrum Sazečská, objekt DEKTRADE Malešice, Logistický areál APB Plzeň, Výstavba nové skladové haly v areálu Durchema, Dočasné parkoviště v areálu Zentiva, Parkovací dům v areálu Linde Gas a.s. a bydlení Nad Přehradou. Časový horizont realizace jednotlivých záměrů aktuálně není přesně znám, ovšem lze očekávat, že v příštích 3-5 letech bude část z těchto záměrů realizována. Tyto významné záměry jsou vyhodnoceny v rámci podkladových dopravně-inženýrských podkladů a zapracovány do výhledových dopravních modelů.

5.1.3 V dlouhodobém výhledu je také zohledněna výše zmíněná dostavba komunikační sítě a naplnění rozvojových ploch dle platného územního plánu hl. m. Prahy.

5.1.4 Je nutné upozornit, že v případě povolených záměrů s kapacitou menší jak 100 parkovacích stání, jejichž výsledkem je generovaná doprava na úrovni nižší jak 20-50 vozidel za hodinu (v závislosti na jejich funkci), což je významně nižší hodnota, než běžné variace dopravy na komunikační síti v okolí, nejsou tyto záměry detailně vyčíslovány a sledovány v celkových modelech intenzit na komunikační síti, které byly připraveny TSK a IPR hl. m. Prahy. V těchto případech je zřejmé, že jejich dopad je dále zmenšen, jakmile se doprava začne dále dělit na komunikační síti a to v již relativně krátké vzdálenosti od těchto záměrů, tj. ihned jakmile tato doprava projede první křižovatkou, na které se doprava dále rozdělí do jednotlivých směrů. Dopad těchto záměrů na síť je evidentně minimální. Tyto záměry jsou zohledněny obecnou náplní územního plánu a předpokládaným růstem dopravy.

5.1.5 Dále je nutné upozornit, že kumulativní dopad jednotlivých záměrů v území není možné vyčísřit jako jednoduchý součet dopravních proudů směřujících do/z každého záměru. Tento přístup by vedl k „dvojímu započtení“ řady cest a nadhodnocení celkové dopravy v území. Například residenční areály generují dopravu, která je následně doprava přitahována do obchodních záměrů, či do kancelářských objektů, tzn. o některé cesty se potencionálně rozdělí 2 záměry. Modely TSK (i IPR) musí tento efekt zohlednit.

5.1.6 Je zřejmé, že vždy může nastat situace, kdy některý konkrétní záměr není detailně vyčíslen v rámci zpracovaných modelů. Město se již z podstaty své definice neustále vyvíjí a mění a to v podstatě na denní bázi. Nicméně skutečnost, že by teoreticky některý ze záměrů v širším území a jím generovaná doprava mohl být z nějakého důvodu opomenut, je více než vykompenzována řadou předpokladů, které jsou zakomponovány do dopravní studie a které jednoznačně vyvažují případný dopad záměru, který by teoreticky mohl být opomenut.

5.1.7 První předpoklad se vztahuje k obecnému růstu dopravy. Růstové faktory dopravy jsou aplikovány v rámci zpracovaných modelů tak, aby odráželi předpokládaný růst dopravy na komunikačním systému. Významná část takto predikovaného růstu se však vztahuje právě k dopravě generované novými záměry v území. Na tomto základě je zřejmé, že přiřčení každého dílčího záměru k již k navýšené dopravě v území vede k dvojímu započtení těchto cest a celkovému nadhodnocení dopravy. Např. v případě, že po stávající komunikaci projíždí 15 000 voz/24h a je dále aplikován předpokládaný růst dopravy o 1 % ročně v průběhu příštích 5 let, je ve výsledku započten nárůst dopravy o 750 voz/den. Významná část tohoto nárůstu se vztahuje k záměrům, které budou dokončeny v širším území v tomto 5-letém výhledovém období a jejichž doprava bude projíždět pro přilehlé síti hlavních komunikací.

5.1.8 Druhý předpoklad se vztahuje k postupnému naplňování Územního plánu. Model připravovaný TSK uvažuje, že až 1/2 ze všech ploch definovaných Územním plánem k zástavbě bude v provozu a generovat dopravu již v krátkodobém výhledu 5-let. Významná část takto definovaného růstu dopravy se vztahuje právě k již povoleným či uvažovaným záměrům v území. Tato skutečnost by tedy teoreticky vedla opět k dvojímu započtení některých záměrů. Takto definovaným nárůstem jsou pak v modelu zohledněny veškeré v úvahu připadající záměry v území s dostatečnou rezervou (reálně lze předpokládat, že nebude takováto náplň ÚP v daném horizontu realizována). Model tedy

zohledňuje předpokládaný nárůst dopravy v oblasti Šterbohol, Malešic, Dolních Měcholup, Hostivaře i dalších oblastí v širším okolí.

5.1.9 Ve světle výše uvedených skutečností je zřejmé, že postup, který byl zvolen v rámci této studie ve vztahu k dalším záměrům v území je velmi robustní, jednotlivé předpoklady pak vytváří více než opodstatněnou rezervu pro zohlednění efektu kumulované dopravy generované dalšími případnými záměry v území, které mohou ovlivnit provoz na sledované síti komunikací.

5.1.10 Je tedy možné konstatovat, že základní model pro rok 2020, založený na výhledovém modelu TSK, který již zohledňuje etapovou výstavbu vybraných významných záměrů v okolí, stejně jako dalších menších záměrů v území formou postupného naplňování územního plánu, i předpokládaný růst obecné dopravy na území hl. m. Prahy, je vytvořen s takovými předpoklady, které jednoznačně definují kumulativní dopad záměru s dalšími v úvahu připadajícími záměry v širším území, jejichž realizace připadá v úvahu v daném časovém horizontu.

5.1.11 Stav dopravy pro výhledový model Územního plánu (orientačně 2030) je uvažován dle podkladů od IPR hl. m. Prahy pro platný výhled územního plánu hl. m. Prahy, který počítá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch na území Prahy podle tohoto plánu. Z hlediska dopravní situace je zohledněna především výstavba navazující nadřazené komunikační sítě (např. dokončení předpokládaných částí Městského a Pražského okruhu atd.). Současně jsou do modelu zaneseny nejenom veškeré známé projekty v širším území, ale i celková náplň rozvojových ploch na území hl. m. Prahy. V rámci tohoto modelu jsou tak vyhodnoceny i kumulace se všemi v úvahu připadajícími záměry v území.

5.1.12 Výše uvedené skutečnosti prokazují, že v rámci dopravní studie jsou dostatečně vyhodnoceny kumulativní dopady se všemi v úvahu připadajícími záměry v okolí a to i bez ohledu na skutečnost, zda jsou tyto záměry taxativně vyjmenovány v některé z částí této studie.

6 INTENZITY DOPRAVY - MODELY DOPRAVY

6.0 ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ, VSTUPNÍ ÚDAJE A POPIS DOPRAVNÍCH MODELŮ

6.0.1 S ohledem na harmonogram výstavby a zprovoznění komunikační sítě byly dopravně-inženýrské podklady zpracovány ve čtyřech horizontech. Konkrétně se jedná o tyto postupné horizonty:

- **Model 1** – Původní stav – rok 2000 (stará hluková zátěž)
- **Model 2** – Stávající stav – rok 2016
- **Model 3** – Výhled – rok 2020 – a) obecný stav b) po zprovoznění nového záměru
- **Model 4** – Výhled ÚP – rok 2030 – a) obecný stav b) po zprovoznění nového záměru

6.0.2 V rámci posouzení jsou dopravně-inženýrské podklady rozděleny na celkový počet vozidel a z toho osobní vozidla / lehká nákladní vozidla / těžká nákladní vozidla. Pro orientaci v čase byly informace zjišťovány za interval 24hod, za denní provoz (6:00 – 22:00), za noční provoz (22:00 – 6:00) na různých sledovaných profilech.

6.0.3 Podíl nočních intenzit (22:00-06:00) v % z celodenního množství byl stanoven na základě koeficientů poskytnutých TSK Praha.

6.0.4 Širší vztahy a schéma sledovaných profilů je patrné z **přílohy 1**.

6.1 MODEL 1 – PŮVODNÍ STAV – 2000 (STARÁ HLUKOVÁ ZÁTĚŽ)

6.1.1 Údaje o původních intenzitách průměrného pracovního dne v roce 2000 (stará hluková zátěž) ve sledovaných úsecích byly stanoveny a na základě dat společností TSK Praha v rozsahu sledované sítě. Model navíc zohledňuje i stav komunikační sítě a organizaci dopravy v území v roce 2000.

6.1.2 Celkové intenzity dopravy na dané komunikační síti uvedené v součtových tabulkách pro jednotlivé měřené profily (uvedeny obousměrné intenzity ve výše uvedeném rozdělení) jsou v **příloze 4**.

6.2 MODEL 2 – STÁVAJÍCÍ STAV – ROK 2016

6.2.1 Údaje o stávajících intenzitách průměrného pracovního dne ve sledovaných úsecích byly stanoveny a na základě dat z dopravně-inženýrských podkladů společnosti TSK Praha [1]. Tyto údaje byly doplněny o data z dopravního průzkumu ETC, který byl zaměřen především na získání intenzit generované dopravy stávajícím funkčním využitím v ploše záměru a získání údajů o intenzitách na ulicích Rabakovská a Ke Kablu. Tato data byla klasickými dopravně-inženýrskými postupy zkalibrována a byl vytvořen model stávajícího stavu.

6.2.2 Celkové intenzity dopravy na dané komunikační síti schematicky znázorněny v **příloze 5.1**. V **příloze 5.2** jsou pak dále uvedeny součtové tabulky pro jednotlivé měřené profily (uvedeny obousměrné intenzity ve výše uvedeném rozdělení).

6.3 MODEL 3 – VÝHLED ROK 2020

6.3.1 Model 3 představuje výhledový stav po zprovoznění záměru. Navazující komunikační síť je uvažována ve stávajícím stavu.

6.3.2 Model byl připraven zvláště pro stav bez výstavby (Ová varianta), tj. při zachování stávajícího funkčního využití areálu a dále pro stav po dokončení vlastního záměru (tj. po demolici zhruba dvou třetin stávajícího areálu a dokončení nového). Ve výhledovém stavu bude tedy zachována zhruba třetina stávajícího areálu Kovošrot a přilehlý vedlejší areál, který využívá stejného vjezdu z ulice Ke Kablu.

6.3.3 Výhledový stav obecné dopravy je uvažován dle podkladů od TSK [1]. V **příloze 6.1** jsou tedy graficky znázorněny intenzity dopravy v případě zachování stávajícího funkčního využití a je v něm

uvažováno i s výstavbou nejvýznamnějších záměrů v blízkém okolí a současně i částečným naplněním dalších rozvojových ploch na území hl. m Prahy. V rámci tohoto modelu jsou tak vyhodnoceny i kumulace se všemi záměry v území, u nichž lze očekávat zprovoznění v daném časovém horizontu.

6.3.4 V rámci modelového stavu se stávajícím areálem Kovošrot (0-vá varianta) se předpokládá výše uvedené množství dopravy vyvolané stávajícím provozem areálu Kovošrot, tj. celkem **730 vozidel, z čehož je 250 osobních, 190 lehkých nákladních a 290 těžkých nákladních vozidel** (zjištěno v rámci zpracovaných průzkumů popsanych výše).

6.3.5 Dále byl vytvořen modelový výhled roku 2020 po zprovoznění nového záměru. V modelu je zohledněna i demolice zhruba dvou třetin stávajícího areálu Kovošrot. V modelu bylo tedy třeba odečíst část demolovaného areálu a přičíst dopravu generovanou novým záměrem. Doprava generovaná sousedním areálem a nedemolovanou částí Kovošrotu zůstává na síti beze změny. Celkově tedy po demolici části areálu Kovošrot zůstává v daném území 370 vozidel, z čehož je 90 lehkých nákladních a 160 těžkých nákladních vozidel. K tomuto objemu dopravy je třeba přičíst množství vyvolané dopravy novým záměrem PPCP. Celkový stav po zprovoznění nového areálu je patrný v **příloze 6.2.**

6.3.6 V rámci modelového stavu se záměrem se předpokládá výše uvedené množství vyvolané dopravy novým záměrem, tj. celkem **820 příjezdů a 820 odjezdů z areálu denně**. Z tohoto objemu vozidel je počítáno s 640 příjezdy/odjezdy realizovaných osobními automobily a vzhledem k funkci jednotlivých částí areálu **130 příjezdy a odjezdy lehkých nákladních a 50 těžkých nákladních vozidel denně**. Celková vyvolaná doprava z daného území bude ovšem vyšší, jelikož, jak je popsáno v předchozích kapitolách, zde bude zachována zhruba třetina areálu Kovošrot i sousední areál HEIM Trade napojený stejným vjezdem na ulici Ke Kablu. Celkově bude tedy zájmové území po dostavbě posuzovaného záměru generovat 1190 vozidel denně, z toho 760 osobních vozidel, 220 lehkých nákladních vozidel a 210 těžkých nákladních vozidel. Jak je ale zmíněno výše, část z těchto cest se na síti již odehrává.

6.3.7 Z výše zmíněných hodnot generované dopravy je jasně patrné, že po dostavbě nového areálu budou převládat cesty osobními automobily. To se v daném případě jeví jako příznivé zejména proto, že stávající území generuje velké množství především těžké nákladní dopravy, jejíž dopad na hlukovou situaci v území je horší. Dojde tedy k částečnému navýšení dopravy generované areálem, ovšem v příznivější skladbě dopravního proudu.

6.3.8 Rozpad areálové dopravy na komunikační síť byl proveden standartními dopravně-inženýrskými metodami, tj. zejména na základě rozboru zdrojů a cílů dopravy a ohodnocení příjezdových a odjezdových tras z/do areálu, s přihlédnutím ke stávajícímu směřování dopravy z území, zjištěnému na základě dopravního průzkumu. Rozpad dopravy z nové části areálu (820 příjezdů a odjezdů/24h) je znázorněn v **příloze 6.3.**

6.3.9 Podrobně jsou výhledové celodenní intenzity dopravy v případě zachování stávající komunikační sítě a stávajícího využití území – model 3 - popsány v **Příloze 6.4 – tabulka 6.4A.**

V příloze/tabulce 6.4a je tedy popsán výhledový stav intenzit dopravy v případě zachování stávající funkce areálu, tzn. v podstatě 0-ová varianta (stav bez výstavby).

6.3.10 V **tabulce 6.4B** je uvedena doprava vyvolaná záměrem v roce 2020. V **příloze/tabulce 6.4C** je uveden výhledový stav intenzit dopravy po zprovoznění nového záměru. Model zohledňuje i další výše uvedené skutečnosti (nárůst obecné dopravy, uzavření stávajícího areálu atd.).

6.4 MODEL 4 – VÝHLED ÚZEMNÍHO PLÁNU (ORIENTAČNĚ ROK 2030)

6.4.1 Model 4 představuje předpokládaný stav dopravy území ve výhledu územního plánu (orientačně rok 2030) po plném dokončení plánovaného areálu.

6.4.2 Výhledový stav obecné dopravy je uvažován dle modelového podkladu od IPR hl. m. **Prahy** pro platný výhled územního plánu hl. m. Prahy, který počítá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch podle tohoto plánu. V rámci tohoto modelu jsou tak vyhodnoceny i kumulace se všemi v úvahu připadajícími záměry v území. Podkladový model IPR je doložen v **příloze 11 - Podklady.**

6.4.3 **Příloha 7.1** zobrazuje stav intenzit ve výhledovém roce 2030 bez nového záměru. V tomto stavu je uvažováno se současným provozem v území.

6.4.4 Rozpad areálové dopravy na komunikační síť byl určen pomocí modelového systému IPR hl. m. Prahy, tj. zejména na základě rozboru zdrojů a cílů dopravy a ohodnocení příjezdových a odjezdových tras z/do areálu. Model rozpadu generované dopravy je přiložen v **příloze 7.3.**

6.4.5 V rámci modelového stavu se záměrem se předpokládá výše uvedené množství vyvolané dopravy novým záměrem, tj. celkem **820 příjezdů a 820 odjezdů z areálu denně.** Spolu se zbytkem areálu Kovošrot a sousedním areálem, které jsou ve výhledu zachovány, bude celkové území generovat 1190 příjezdů a 1190 odjezdů denně.

6.4.6 **Příloha 7.2** dále zobrazuje celkové **výsledné intenzity** dopravy na jednotlivých profilech sledované sítě komunikací, vč. změn vyvolaných dokončením nového záměru. Rozpad areálové dopravy ve výhledu 2030 je uveden v **příloze 7.3.**

6.4.7 **Součtové tabulky** obousměrných intenzit v roce 2030 na jednotlivých profilech uvádí **příloha 7.4.** Výhledové celodenní intenzity dopravy v případě zachování stávajícího využití území jsou popsány v **tabulce 7.4A.** tzn. v podstatě 0-ová varianta (stav bez výstavby).

6.4.8 V **tabulce 7.4B** je uvedena doprava vyvolaná záměrem v roce 2030. V **příloze 7.4C** je uveden výhledový stav intenzit dopravy po dokončení záměru na každém z úseků, odvozený z předpokládaného směrového rozdělení. Model zohledňuje i další výše uvedené skutečnosti (nárůst obecné dopravy, dostavbu komunikační sítě atd.).

7 KAPACITNÍ POSOUZENÍ

7.0.1 Na základě zpracovaných modelů byla vyhodnocena kapacita komunikační sítě v širším území, kde lze předpokládat větší dopad dopravy generované areálem.

7.0.2 Ze zpracovaných modelů a rozpadů areálové dopravy je zřejmé, že hlavní dopad nového záměru lze očekávat zejména v nejbližší světelně řízené křižovatce Průmyslová – Ke Kablu a dále pak ve směru na sever v nejbližší křižovatce Průmyslová – Černokostelecká. V dalších navazujících křižovatkách pak již dochází k postupnému rozpadu areálové dopravy a dopad záměru na provoz těchto křižovatek se dále významně snižuje. Dopad do těchto navazujících křižovatek je pak již natolik malý, že jej možné je zanedbat (nárůsty jsou hluboko pod úroveň běžných variací dopravy v průběhu dne, týdne či roku, které mohou dosahovat až 10 % z celkových intenzit). Příkladem takovéto křižovatky je např. i křižovatka ul. Černokostelecká – Kutnohorská – Ústřední, kde dopad záměru ve špičkové hodině bude pohybovat na úrovni do max. 10 průjezdů za hodinu, což jsou natolik nízké intenzity, které se nemohou nijak projevit ve fungování dané křižovatky.

7.0.3 Dále byly tedy kapacitně posuzovány dvě výše uvedené křižovatky, kde se záměr může nejvíce projevit. Další křižovatky v širším území, kde je dopad záměru velmi omezený, tedy není v souvislosti s jeho realizací zapotřebí posuzovat.

7.0.4 Celkově je nutné zohlednit předpokládanou úroveň špičkového přetížení od areálu, který by se měl pohybovat v ranní špičce na úrovni zhruba 103 příjezdů (116 jednotkových vozidel = 89 osobních + 14 nákladních) a 36 odjezdů (49 jednotkových vozidel = 22 osobních vozidel + 14 nákladních vozidel). Ve špičkové odpolední hodině pak celkem 38 příjezdů (51 jednotkových vozidel = 24 osobních + 14 nákladních) a 81 odjezdů (94 jednotkových vozidel = 67 osobních + 14 odjezdů nákladních vozidel). Nejedná se však o čistě novou dopravu v území, jelikož dojde k odstranění části dopravy generované stávajícím funkčním využitím areálu Kovošrotu.

7.0.5 Doprava generovaná v současné době provozovanou avšak ve výhledu demolovanou částí areálu se pohybuje na úrovni až 48 příjezdů a 39 odjezdů jednotkových vozidel v ranní špičce, resp. 51 příjezdů a 43 odjezdů jednotkových vozidel v odpolední špičce. Nárůst zatížení v jednotlivých křižovatkách v okolí záměru bude tedy tvořen rozdílem původně generované dopravy z demolované části areálu a nově generované dopravy.

7.0.6 **Reálný dopad záměru na kapacitu křižovatek v území je tedy jednoznačně významně menší než absolutní počet vozidel vjíždějících do nového areálu v dané špičkové hodině.** Tato skutečnost byla zohledněna v kapacitních výpočtech křižovatek. Při porovnání stávajících a výhledových špičkových intenzit je zřejmé, že nárůst od areálu bude na úrovni do 80 cest jednotkových vozidel/h (v sumě za oba směry) v ranní špičce, v odpolední špičce pak na úrovni do 40 cest jednotkových vozidel/h. Tyto cesty se navíc rozdělí mezi jednotlivé směry příjezdu. Vyjma nejbližší křižovatky ul. Ke Kablu a Průmyslová je tedy předpokládaný dopad na úrovni do maximálně 65 průjezdů křižovatkou /h, tj. cca 1 vozidlo za minutu. Z celkového pohledu se jedná o natolik nízké hodnoty, které se nemohou žádným způsobem negativně projevit na kapacitě jednotlivých křižovatek v území. Tyto hodnoty jsou výrazně nižší, než jsou běžné variace dopravy v průběhu dne, týdne či ročního období, které běžně dosahují i 10%.

7.0.7 Jako vstupní hodnoty pro kapacitní výpočty byly použity intenzity stávajícího stavu roku 2016 a dále výhledového stavu roku 2020 (vč. záměru), z kterých byly odvozeny špičkové hodinové intenzity průměrného pracovního. Současně byla využita dostupná data o stávající úrovni intenzit špičkové hodiny (sčítače křižovatek) či bylo zohledněno i průměrné předpokládané špičkové zatížení na úrovni 8% z celodenních intenzit (na základě konzultace s TSK; tento údaj byl potvrzen i provedeným průzkumem). Ze zpracovaného průzkumu vyplývá, že podíly špičkové intenzity na jednotlivých komunikacích, resp. vstupech do jednotlivých křižovatek, reálně zjištěné v průběhu průzkumu rámcově odpovídali tomuto zatížení. Takto stanovené špičkové zatížení tedy odpovídá jak reálnému stavu, tak i běžně používaným hodnotám při návrhu komunikační sítě na území hl. m. Prahy.

7.0.8 Dle aktuálního oficiálního stanoviska IPR, dochází z hlediska vývoje automobilové dopravy podle údajů TSK-UDI publikovaných v Ročenkách dopravy Prahy celopražsky ke kulminaci, resp. poklesu (a v centrální části dokonce už několik let) výkonů automobilové dopravy. Ve výhledovém modelu odvozeném z platného ÚP hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy). Z pohledu vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj se sice jedná o výsledky na straně bezpečnosti, protože jde o scénář maximálního rozvoje, ale pro přípravu staveb, etapizaci, dimenzování a modelování křižovatek se ukazují být tyto podklady v kontextu výše popsání a s postupujícím časem pravděpodobně nadhodnocené. Model IPR se jeví jako vhodný podklad pro vyhodnocení udržitelného rozvoje (hluk a rozptyl, nikoliv jako vhodný podklad pro kapacitní posouzení jednotlivých křižovatek). Tento výhledový stav tedy není v rámci kapacitních posouzení uvažován.

7.0.9 Kapacita světelně řízených křižovatek byla ověřena pomocí metodiky TP 81 – ZÁSADY PRO NAVRHOVÁNÍ SVĚTELNÝCH SIGNALIZAČNÍCH ZAŘÍZENÍ NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH (II. vydání).

7.1 KŘÍŽOVATKA KE KABLU X PŮMYSLOVÁ X RABAKOVSKÁ

7.1.1 Hlavním uzlem, který tvoří přístup k řešenému území je křižovatka ulic Ke Kable x Půmyslová x Rabakovská. Jedná se o světelně řízenou, čtyřramennou, úrovňovou křižovatku, přičemž ramena ulice Půmyslové jsou odděleny zeleným středovým pásem, takže tento prostor v křížení tvoří jakýsi propojovací čekací prostor, který je také světelně řízený v koordinaci s ostatními směry křižovatky. Na ulici Půmyslová jsou v každém směru tři řadící pruhy, z čehož jeden je samostatný pro odbočení vpravo. Ramena Rabakovská a Ke Kable mají po dvou řadících pruzích, přičemž jeden z nich je vždy také pro samostatné odbočení vpravo. Propojení uprostřed umožňuje řazení do dvou pruhů, z čehož jeden je pro samostatné levé odbočení. Jedná se tedy o poměrně rozlehlou světelně řízenou křižovatku. Kvůli provedení výpočtu byla tedy křižovatka rozdělena na dvě části – Půmyslová x Ke Kable a Půmyslová x Rabakovská.

7.1.2 Křižovatka byla posuzována pro výhledový stav roku 2020 bez záměru a s novým záměrem PPCP. Intenzity špičkové hodiny byly na základě konzultace s TSK uvažovány na úrovni 8% z celodenních zatížení. Jak je uvedeno výše, podíly špičkové intenzity na jednotlivých komunikacích, resp. vstupech do jednotlivých křižovatek, reálně zjištěné v průběhu průzkumu odpovídali tomuto

zatížení, případně byly nižší. Takto stanovené špičkové zatížení tedy odpovídá jak reálnému stavu, tak i běžně používaným hodnotám při návrhu komunikační sítě na území hl. m. Prahy.

7.1.3 Dle ČSN 736202 a TP 235 – posuzování kapacity světelně řízených křižovatek se hodinová kapacita světelně řízených křižovatek pohybuje mezi 2 000 až 6 400 průjezdy v hodině v závislosti na uspořádání a systému řízení. Celkový počet vjezdů do dané křižovatky se v nejhorsím zatěžovacím stavu pohybuje (po realizaci záměru) se pohybuje na úrovni až kolem 4 800 voz/hod, což by měla být schopna křižovatka při stávajícím uspořádání přenést.

7.1.4 Vzhledem k úpravě křižovatky, kde jsou oba jízdní pásy odděleny širokým středním pásem, byly obě části křižovatky posuzovány jako dvě samostatné křižovatky v koordinaci. V rámci posouzení byl vytvořen předpokládaný signální plán křižovatky, přičemž koordinace obou křižovatek byla řešena programem Transyt 15. Konkrétní kapacitní posouzení byla pak provedena pomocí autorizovaného programu Edip eL verze 3.00. Všechna posouzení předmětné křižovatky, předpokládaný signální plán i pentlogramy zatížení křižovatky v jednotlivých stavech jsou doloženy v příloze 9.

7.1.5 Z kapacitního posouzení vyplývá, že **úroveň kvality dopravy** v křižovatce bude ve výhledu 2020 ve stavu bez záměru i se záměrem pohybovat na stejném **stupni C**, tj. uspokojivá. Rezerva kapacity křižovatky poměrně vysoká a to na úrovni nad 25%. Vlivem záměru dochází k poklesu rezervy kapacity na úrovni cca 2%. Provoz na hlavní komunikaci, tj. ul. Průmyslová, nebude vznikem nového záměru významně ovlivněn.

7.1.6 Z posouzení je tedy zřejmé, že **předmětná křižovatka bude disponovat i ve výhledu dostatečnou kapacitou** a nepředstavuje zásadní omezení pro rozvoj řešeného území a disponuje dostatečnou kapacitou pro přenesení předpokládaných zátěží od záměru. V křižovatce není zapotřebí provádět v souvislosti se záměrem úpravy.

7.2 KŘIŽOVATKA ČERNOKOSTELECKÁ - PRŮMYSLOVÁ (SSZ 0.612)

7.2.1 Dalším hlavním uzlem pro dané území je křížení ulic Černokostelecká x Průmyslová (SSZ 0.612). Tento uzel je pro řešené území důležitý hlavně z hlediska toho, že dle rozpadu generované dopravy se tímto směrem ubírá velké procento vyvolané dopravy z posuzovaného záměru. Jedná se o rozlehlou, čtyřramennou, světelně řízenou křižovatku. Na každém rameni jsou provedena samostatná pravá odbočení i samostatné pruhy pro levá odbočení. Na severním rameni Průmyslové ulice a západním rameni Černokostelecké ulice jsou celkově čtyři řadící pruhy. Na jižním rameni Průmyslové a na východním rameni Černokostelecké ulice jsou řadící pruhy tři. Jelikož se křižovatka nachází v blízkosti nájezdů na Jižní spojkou, jedná se velmi zatížený uzel.

7.2.2 V nedávné době prošla křižovatka obnovou, jejíž součástí byla i optimalizace provozu křižovatky. Obnova byla provedena dle dokumentace spol. DIS, ze září 2016. Dostupné údaje z realizační dokumentace jsou součástí **přílohy 10**, kde je doloženo i kapacitní posouzení dané křižovatky.

7.2.3 Dle ČSN 736202 a TP 235 – posuzování kapacity světelně řízených křižovatek se hodinová kapacita světelně řízených křižovatek pohybuje mezi 2 000 až 6 400 průjezdy v hodině v závislosti na

uspořádání a systému řízení. Z dokumentace (RDS) pro obnovu SSZ vyplývá, že celková zaznamenaný počet průjezdů danou křižovatkou se již v současné době pohybuje na úrovni okolo 5050 průjezdů jvoz v ranní špičkové hodině, v odpolední pak dokonce až na úrovni 5610 jvoz/h. Tato intenzita rámcově odpovídá předpokládanému špičkovému zatížení 8% z celodenních intenzit.

7.2.4 Z kapacitních posouzení zpracovaného v rámci realizační dokumentace stavby (doloženo v příloze 10.1) vyplývá, že se předmětná křižovatka pohybuje v současné době na hranici své kapacity a to zejména v odpolední dopravní špičce, kdy se rezerva kapacity pohybuje na úrovni cca 1% a to konkrétně na vjezdu z ul. Černokostelecká ve směru příjezdu od západu (přímý směr + pravé odbočení). Ostatní směry v křižovatce vykazují mírně vyšší rezervu kapacity křižovatky na úrovni na 5%. Obdobnou rezervou kapacity (5%) disponuje křižovatka i v ranní dopravní špičce.

7.2.5 Ve stavu po dokončení záměru lze očekávat další mírné navýšení počtu průjezdů křižovatkou a to na cca 5115 průjezdů v ranní špičce, resp. 5650 průjezdů jvoz v odpolední špičkové hodině. Je tedy zřejmé, že navýšení počtu průjezdů danou křižovatkou ve špičkové hodině je poměrně malé a to na úrovni do 65 průjezdů/h, což je vzhledem k velmi vysoké intenzitě provozu v dané křižovatce relativně malým nárůstem na úrovni 1% z celkových intenzit.

7.2.6 Z důvodu předpokladu navýšení intenzit provozu v dané křižovatce vlivem záměru a pro přesné stanovení dopadu provozu záměru na provoz dané křižovatky, bylo nejdříve zpracováno kapacitní posouzení pro nový zatěžovací stav křižovatky (stávající špičkové intenzity (2016)+ intenzity od nového záměru). Jedná se o nejpřesnější metodu stanovení reálného dopadu vlastního záměru na kapacitu křižovatky, aniž by byl výpočet dále zatížen ostatními vlivy. Kapacitní posouzení v ranní a odpolední dopravní špičce je doloženo v přílohách 10.2 a 10.3. Souhrnně jsou výsledky kapacitních posouzení doloženy v následující tabulce. V tabulce je souhrn posouzení pro odpolední dopravní špičku, kdy je zatížení křižovatky vyšší. V ranní špičce je celková úroveň dosahovaných intenzit mírně nižší a křižovatka disponuje vyšší rezervou kapacity (posouzení jsou doložena v přílohách).

7.2.7 Z posouzení stavu se záměrem vyplynulo, že vlivem záměru dojde k vyčerpání stávající rezervy křižovatky, případně dojde k nepatrnému překročení její kapacity. Problém s překročením kapacity se soustředí zejména na rameno ul. Průmyslové od jihu, kde je dopad záměru nejvyšší a dále na levé odbočení z ul. Černokostelecké (od Kutnohorské) směrem na Průmyslovou. Dopad záměru na ostatní ramena křižovatky je nižší a nezpůsobí zde vyčerpání dostupné kapacity.

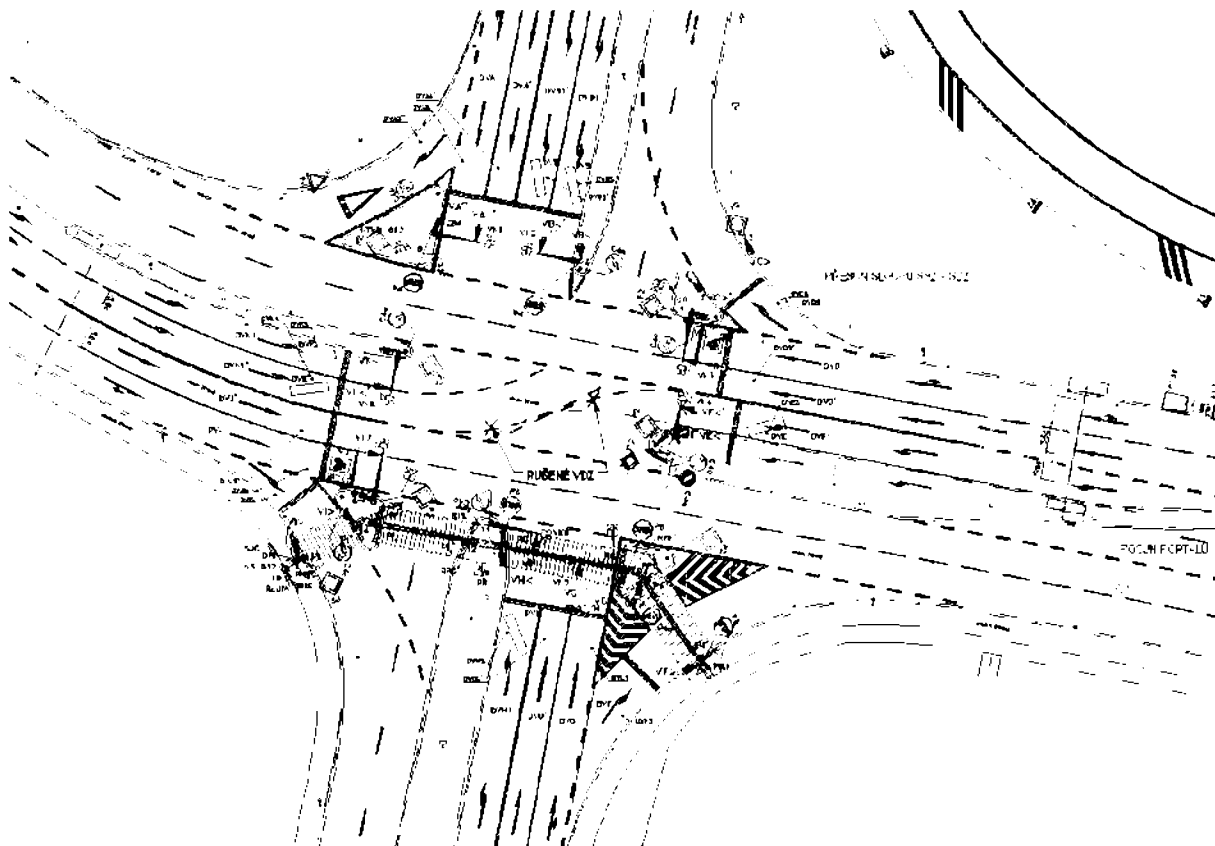
PŘÍJEZD	STAV BEZ ZÁMĚRU		STAV SE ZÁMĚREM (BEZ ÚPRAVY)		STAV SE ZÁMĚREM (S ÚPRAVOU KŘIŽOVATKY)	
	REZ [%]	UKD	REZ [%]	UKD	REZ [%]	UKD
ČERNOKOSTELECKÁ (ZÁPAD)	1	E	1	E	3	E
PRŮMYSLOVÁ (OD JIHU)	3	E	-1	F	4	D
ČERNOKOSTELECKÁ (VÝCHOD)	4	E	4	E	4	D
PRŮMYSLOVÁ (OD SEVERU)	3	E	3	E	3	E
REZERVA/STANOVENÁ UKD	1	E	-1	F	3	E

Tabulka 3: Souhrn kapacitních posouzení SSZ Černokostelecká - Průmyslová (odpolední špička)

7.2.8 Z tohoto důvodu byl zpracován **předběžný návrh navýšení kapacity křižovatky**, který by **kompensoval dopad záměru na její provoz**. Navržená úprava spočívá ve vybudování druhého levého odbočovacího pruhu na rameni ul. Černokostelecká na úkor stávající rezervy ve středním dělicím pásu. Toto řešení povede k navýšení kapacity daného kritického směru a současně lze následně uvažovat s částečným přerozdělením signálního plánu a mírným prodloužením doby zelené pro další kritické směry v křižovatce. Tím by mělo dojít k celkovému navýšení kapacity dané křižovatky. Navržená úprava je naznačena v níže doloženém obrázku. Předběžný návrh je také doložen v příloze 10.4. Součástí této přílohy je i ověření průjezdnosti upravovanými a novými jízdními pruhy v křižovatce vlečnými křivkami a předběžný návrh upraveného signálního plánu po realizaci tohoto rozšíření.

7.2.9 Jedná se o předběžný návrh řešení, který bude dále podrobně rozpracován v dalších stupních dokumentace.

7.2.10 Z předběžného kapacitního posouzení vyplývá, že vlivem úpravy dojde k posílení kapacity křižovatky v souhrnu až o cca 200 vozidel v hodině. Současně dojde k návratu rezervy kapacity křižovatky i úrovně kvality dopravy na hodnoty zhruba na úrovni bez realizace záměru či dokonce i na mírně lepší hodnoty, tj. celková rezerva kapacity 3% a ÚKD E. Vzhledem ke stanovenému dopadu záměru na danou křižovatku úrovni na úrovni max. 65 průjezdů ve špičkové hodině je zřejmé, že vlivem úpravy **dojde k úplnému vykompenzování dopadu dané stavby** a navíc i k **dalšímu navýšení kapacity celé křižovatky pro obecnou dopravu v území**.



Obrázek 3: Návrh navýšení kapacity SSZ Černokostelecká – Průmyslová

7.2.11 Z podkladu TSK je však zřejmé, že ve výhledu je zapotřebí uvažovat s další postupným nárůstem intenzit dopravy v dané křižovatce, a to jak na ul. Průmyslová, tak i na ul. Černokostelecká. Teoreticky lze tedy očekávat i nárůst intenzit ve špičkové hodině. Zde však další růst špičkových intenzit bude narážet na kapacitní omezení na dalších křižovatkách v širším území a to jak na tahu ul. Průmyslová, tak i na tahu ul. Černokostelecká/Kutnohorská. Kapacitní omezení na těchto vzdálenějších křižovatkách neumožní další významný nárůst intenzit dopravy ve špičkových hodinách v předmětné křižovatce, spíše bude docházet k postupnému rozmělnění špičkových intenzit do delšího časového období. Tato skutečnost je nezávislá na realizaci daného záměru a souvisí s obecným rozvojem města či významem předmětné komunikační sítě.

7.2.12 Jak je uvedeno výše, navržená úprava primárně kompenzuje dopad navrhovaného záměru na provoz této křižovatky tak, aby se **realizace záměru negativně neprojevila na propustnosti komunikační sítě a nedošlo k ovlivnění dalších účastníků provozu. Jedná se o opatření, které je dostačující z pohledu vlastního záměru a minimalizace jeho dopadu a odpovídá jeho významu.**

7.2.13 Případný nárůst obecné dopravy v území bude nutno řešit komplexní úpravou celé křižovatky vč. jejího propojení s Jižní spojkou, např. doplněním dalších mimoúrovňových ramen, případně doplněním řadících pruhů atd., a to naprosto nezávisle na realizaci daného záměru, který není příčinou tohoto nárůstu.

8 STAVENIŠTNÍ DOPRAVA

8.0.1 Pro potřeby projekční přípravy daného areálu byly vypracovány zásady organizace výstavby (ZOV). Ty stanovily předpokládané množství dopravy vyvolané v průběhu demolice stávajícího objektu a výstavby záměru a další prvky.

8.0.2 Za nejhorší možný stav z hlediska zatížení staveništní dopravou bylo označeno období **demolice části stávajícího areálu Kovošrot**. Při ní se počítá s demolicí stávajících objektů, technických zařízení sloužících stávajícímu areálu a zpevněných ploch. Maximální denní pohyb nákladních vozidel při bouracích pracích se uvažuje ve výši **50 NV/den**. Z hlediska denního průběhu staveništní dopravy lze uvažovat, že veškerá doprava bude probíhat v denním období mezi 6:00 a 22:00, v noci se doprava generovaná stavbou nepředpokládá.

8.0.3 Dále lze očekávat, že maximální počet zaměstnanců při demolici stávajících objektů bude zhruba 20. Vzhledem k běžné dělbě přepravní práce (IAD : MHD 40:60) a v daném případě vyšší předpokládané sdílené dopravě (spolujízdy), lze v nejhorší etapě předpokládat maximálně 8 příjezdů a 8 odjezdů osobních vozidel za 24h. Příjezd a odjezd osobních vozidel se bude odehrávat především před zahájením a po skončení pracovní doby.

8.0.4 Vlastní záměr je navržen tak, aby bilance zemin byla vyrovnaná. Lze předpokládat odvoz pouze části zeminy z důvodu její kontaminace případně nevhodnosti využití pro násypy či terénní úpravy. V průběhu zemních prací tedy bude docházet především k přesunu hmot v rámci staveniště. Dopad na vnější komunikační síť bude nižší než v období demolic.

8.0.5 V průběhu období **nové výstavby** se předpokládá maximální denní pohyb nákladních vozidel na obdobné výši **50 NV/den**. Znovu se počítá s tím, že veškerá doprava bude probíhat v denním období mezi 6:00 a 22:00, v noci se doprava generovaná stavbou nepředpokládá.

8.0.6 V období výstavby se předpokládá, že bude na stavbě pracovat 20-30 zaměstnanců. V tomto případě je tedy možno počítat maximálně 12 příjezdů a 12 odjezdů osobních vozidel za 24h. Příjezd a odjezd osobních vozidel se bude znovu odehrávat především před zahájením a po skončení pracovní doby. Vzhledem k minimálnímu dopadu osobní staveništní dopravy lze tuto dopravu v dalších úvahách zanedbat.

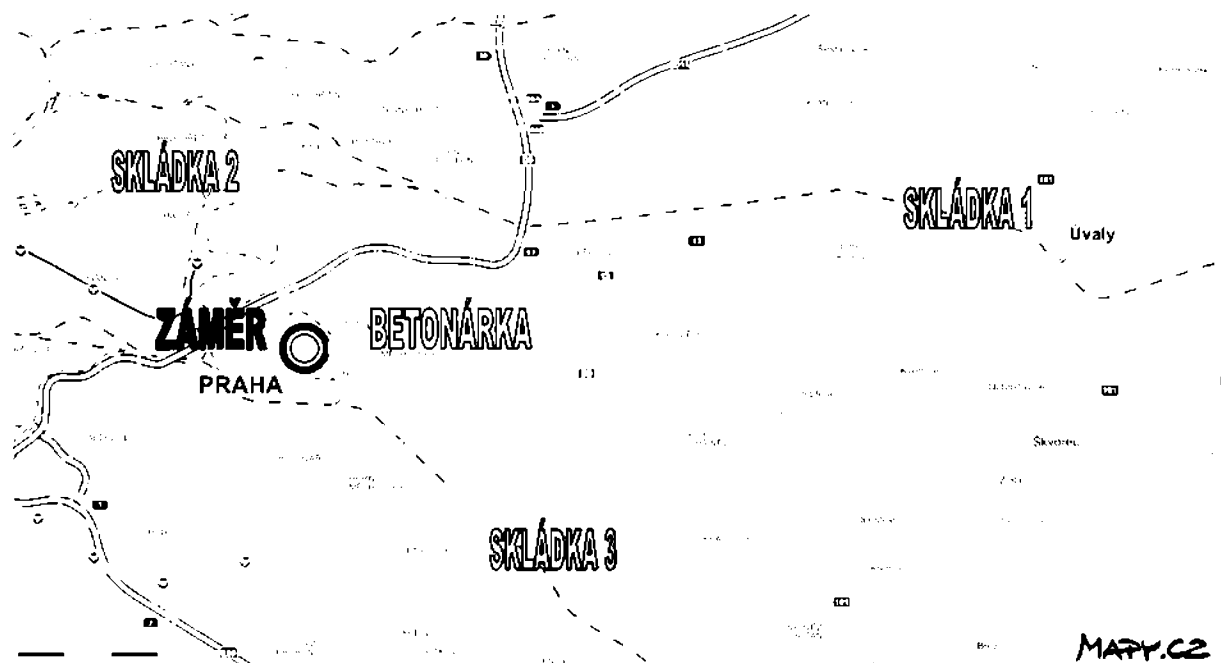
8.0.7 Jelikož se v období demolic i výstavby očekává zhruba obdobné zatížení staveništní dopravou je zřejmé, že nejvyšší zatížení z/do řešeného území v období výstavby bude dosahovat **cca 50 NV/den**. Současně je zřejmé, že tato intenzita je nižší, než počet příjezdu do stávajícího areálu, který bude z převážné části z důvodu nové výstavby uzavřen. Dopad staveništní dopravy na vnější síť tedy nebude horší, než již existující dopravy z/do provozovaného areálu Kovošrotu.

8.1 ROZPAD STAVENIŠTNÍ DOPRAVY

8.1.1 Rozpad staveništní dopravy bude nejvíce ovlivněn umístěním dostupných skládek materiálu, dovozem betonu a dovozem dalšího stavebního materiálu.

8.1.2 Odvoz materiálu z demolic bude probíhat průběžně na k tomu určenou skládku dle typu odpadu. Obecně lze předpokládat využití skládek mimo území hl. m Prahy, přičemž volba konkrétní skládky bude záviset na výběru zhotovitele stavby a aktuálních kapacitních možnostech jednotlivých skládek. Ačkoliv se nejbližší skládka zeminy se nachází na ul. Průmyslová ve vzdálenosti cca 3,3 km severně od areálu a další skládka zeminy je pak umístěna cca 8 km jižně na v Uhříněvesi (areál betonárky Skanska) na ulici Františka Diviše, předpokládá se odvoz stavebního materiálu či zeminy mimo území hl. m. Prahy. I vzhledem k tomu, že se nejedná o dlouhodobé skládky materiálu s dostatečnou kapacitou, je nutno primárně uvažovat s dalšími skládkami v širším území – např. skládka v Úvalech. Nutné je ale také zmínit, že výběr skládky bude záležet také na jednotlivých odvážených materiálech a jejich možnosti recyklace, aby byl zajistěn co nejmenší vliv na životní prostředí.

8.1.3 Obdobně je nutné uvažovat ve fázi výstavby s dovozem stavebního materiálu. V průběhu výstavby bude mít nevyšší zastoupení dovoz prefabrikovaných stavebních dílů, který bude probíhat ze vzdálenějších míst a po nadřazené komunikační síti. Dále bude nutný dovoz betonu, přičemž nejbližší betonárka se nachází u ul. Kutnohorské, tzn. téměř v těsné blízkosti záměru. Umístění jednotlivých skládek a betonárky je patrné z následujícího obrázku.



Obrázek 4: Umístění skládek materiálu a betonárky

8.1.4 Je tedy zřejmé, že především betonárka je umístěna v malé vzdálenosti od vlastního záměru, čímž je vytvořen důležitý předpoklad k minimalizaci dopadu na životní prostředí. V případě skládek se předpokládá, že finální svoz velké části materiálu bude prováděn směrem na východ mimo území hlavního města, po nadřazené komunikační síti (Štěrboholská spojka), např. na skládku v Úvalech.

8.1.5 Ve výše uvedených etapách stavby bude docházet k nejkoncentrovanějšímu příjezdu staveništní dopravy jak z pohledu jejího množství, tak i jejího směřování v rámci komunikační sítě. V etapách výstavby či montáže lze předpokládat jak celkové nižší zatížení staveništní dopravou, tak její větší rozmělnění a komunikační síti (více zdrojů dovozu materiálu), ačkoliv ten se bude stále soustředit téměř výhradně na nadřazenou komunikační síť. Další vyhodnocení je tedy provedeno pro tyto nejhorší předpokládané etapy výstavby. V ostatních etapách lze očekávat nižší dopad.

8.1.6 Jako příjezd pro staveništní dopravu bude využit stávající vjezd z ulice Ke Kablu. Staveništní doprava bude následovně pokračovat severním směrem po Průmyslové ulici.

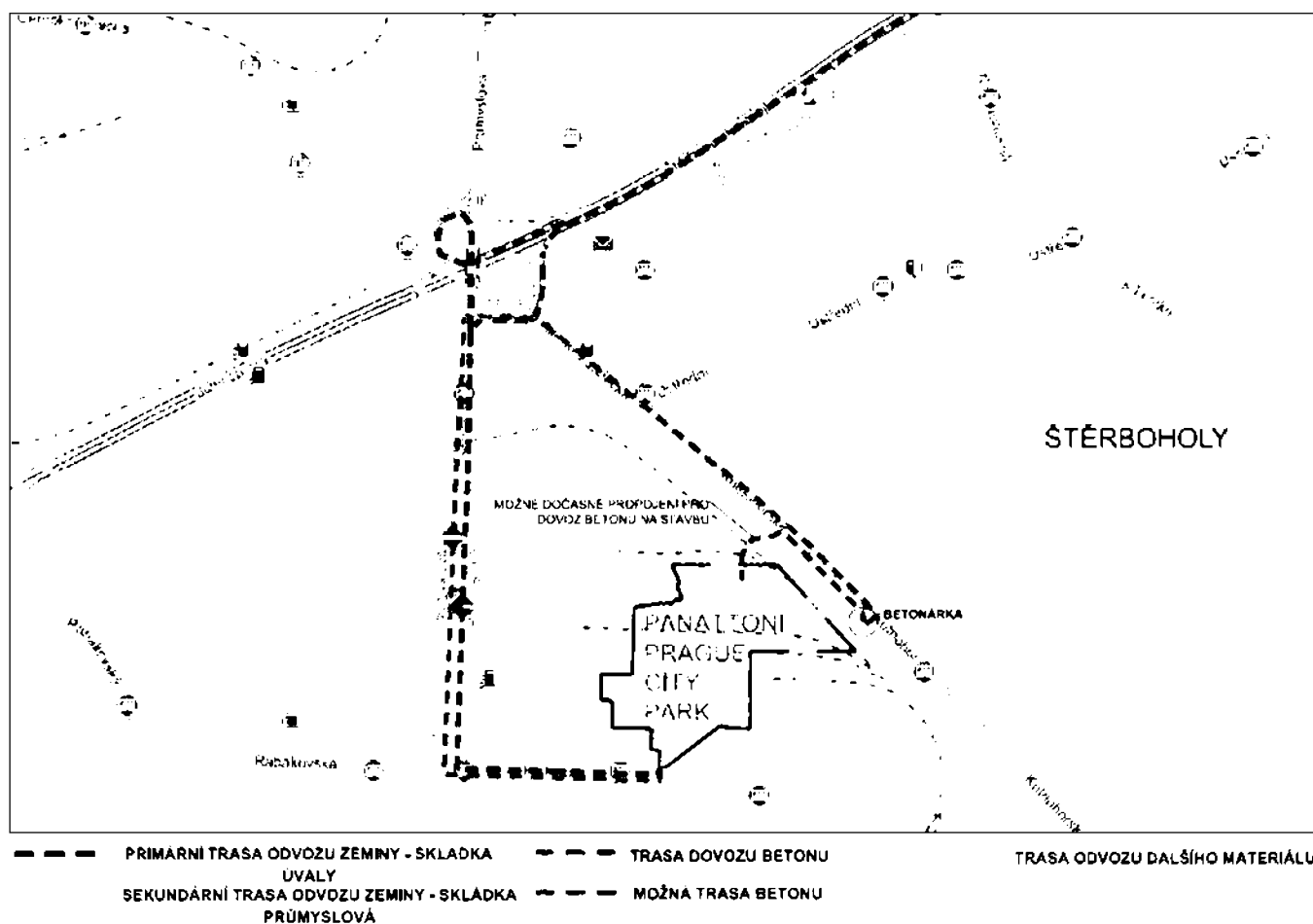
8.1.7 Odvoz materiálu na skládky či naopak dovoz stavebního materiálu pak bude dále pokračovat po trase Průmyslová – Štěrboholská spojka. Např. v případě volby skládky v Úvalech by pak trasa pokračovala po silnici I/12. V případě záložní skládky na Průmyslové ulici by staveništní doprava zatěžovala pouze tuto komunikaci. Dopad dopravy do ostatních ulic je tedy minimální.

8.1.8 V případě dovozu betonu z betonárky by trasa vozidel byla Ke Kablu - Průmyslová – Kutnohorská. Jako velice příznivé by se jevilo v období stavby umožnění dočasnýho průjezdu přímo z řešeného území severovýchodním směrem na ulici Kutnohorská, tedy skoro přímo k betonárce. Tímto propojením by měly být povoleno vjíždět pouze vozidla pro dovoz betonu. Toto řešení by mělo nulový negativní vliv na životní prostředí i okolní komunikační síť a výrazně by zrychlilo dovoz betonu na stavbu.

8.1.9 Zbývá nákladní staveništní doprava, tj. zejména dovoz ostatního stavebního materiálu bude probíhat prostřednictvím nadřazené komunikační sítě, zejména po ul. Průmyslová a Šterboholské spojce. Tyto trasy představují nejkratší cestu mimo obydlené území Prahy a zároveň při jejich využití dojde k nejmenšímu ovlivnění obydlených oblastí.

8.1.10 Příjezd osobní dopavy v průběhu výstavby bude odlišný a bude více ovlivněn jak rozmístěním místních cílů, tak i cílů v širším území (např. centrum Prahy). Jak je ale popsáno výše, objem osobní dopavy v průběhu stavby bude velmi malý.

8.1.11 Trasy staveništní dopavy pro odvoz zeminy z výkopu, dovoz betonu i dovoz stavebního materiálu jsou patrné z následujícího obrázku.



Obrázek 5: Trasy staveništní dopavy

8.1.12 Hlavní dopad dopavy bude tedy možné zaznamenat na ul. Ke Kablu a Průmyslová a v případě pak na Šterboholské spojce a ul. Kutnohorská. Dopad dopavy do ostatních ulic je minimální. Toto rozdělení je dáno jednak polohou lokality vůči centru a zároveň i uspořádáním komunikační sítě v okolí.

9 DALŠÍ ÚDAJE NEZBYTNÉ PRO ZPRACOVÁNÍ STUDIE VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

PRŮMĚRNÉ RYCHLOSTI NA KOMUNIKACÍCH, ZATŘÍDĚNÍ KOMUNIKACÍ

9.0.1 Pro potřeby výpočtu hluku způsobeného automobilovým provozem na posuzovaných komunikacích jsou v následující tabulce uvedeny průměrné jízdní rychlosti v denním období a zatřídění jednotlivých komunikací. V nočním období lze uvažovat s rychlostmi o 10 km/h vyššími.

	Komunikace (v úseku)	Průměrná rychlost [km/h]	Zatřídění komunikace
1	Průmyslová 1	40	I. třída
2	Průmyslová 2	40	I. třída
3	Průmyslová 3	45	I. třída
4	Průmyslová 4	45	I. třída
5	Průmyslová 5	45	I. třída
6	Rabakovská	45	II. třída
7	Ke Kablu 1	35	III. třída
8	Ke Kablu 2	35	III. třída
9	Jižní spojka 1	60	I. třída
10	Jižní spojka 2	80	I. třída
11	Černokostelecká	50	I. třída
12	Kutnohorská	35	I. třída
13	Záměr	20	úč. kom.

Tabulka 4: Průměrné rychlosti a zatřídění komunikací

INTENZITY VOZIDEL MHD

9.0.2 V následujících tabulkách jsou uvedeny stávající počty autobusových a tramvajových spojů během průměrného pracovního dne (uváděny obousměrně) pro rok 2000, současný stav a střednědobý výhled. Údaje pro rok 2000 jsou stanoveny na základě sčítaných intenzit automobilové dopravy na sledované síti od TSK pro daný rok. Údaje pro stávající stav a krátkodobý výhled jsou ustanoveny na základě podkladu TSK [1] s přihlédnutím k aktuálnímu jízdním řádům. Pro střednědobý výhledový období lze dle informace TSK očekávat počet spojů obdobný.

Komunikace (v úseku)		Počty spojů MHD - 2000					
		Autobusy			Tramvaje		
		24 h	6h-22h	22h-6h	24 h	6h-22h	22h-6h
1	Průmyslová 1	-	-	-	0	0	0
2	Průmyslová 2	418	345	73	0	0	0
3	Průmyslová 3	990	850	140	0	0	0
4	Průmyslová 4	990	850	140	0	0	0
5	Průmyslová 5	530	450	80	444	364	80
6	Rabakovská	64	56	8	0	0	0
7	Ke Kablu 1	-	-	-	0	0	0
8	Ke Kablu 2	-	-	-	0	0	0
9	Jižní spojka 1	0	0	0	0	0	0
10	Jižní spojka 2	0	0	0	0	0	0
11	Černokostecká	774	654	120	222	182	40
12	Kutnohorská	490	384	106	0	0	0
13	Záměr	0	0	0	0	0	0

Tabulka 5: Počty spojů MHD v roce 2000

Komunikace (v úseku)		Počty spojů MHD - 2016 - 2020					
		Autobusy			Tramvaje		
		24 h	6h-22h	22h-6h	24 h	6h-22h	22h-6h
1	Průmyslová 1	363	303	60	0	0	0
2	Průmyslová 2	502	414	88	0	0	0
3	Průmyslová 3	837	715	122	0	0	0
4	Průmyslová 4	785	671	114	0	0	0
5	Průmyslová 5	321	270	51	630	511	119
6	Rabakovská	404	355	49	0	0	0
7	Ke Kablu 1	68	61	7	0	0	0
8	Ke Kablu 2	68	61	7	0	0	0
9	Jižní spojka 1	0	0	0	0	0	0
10	Jižní spojka 2	0	0	0	0	0	0
11	Černokostecká	373	316	57	258	206	52
12	Kutnohorská	151	118	33	0	0	0
13	Záměr	0	0	0	0	0	0
-	ÚSTŘEDNÍ 1	328	286	42	0	0	0
-	ÚSTŘEDNÍ 2	268	227	41	0	0	0
	U TOVÁREN/ DOLNOMĚCHOLUPSKÁ	108	92	16	0	0	0

Tabulka 6: Počty spojů MHD v roce 2016 a 2020

9.0.3 Výhledové intenzity MHD pro rok 2030 byly stanoveny na základě podkladu IPR hl. m. Prahy, resp. ROPIDu. Hlavní změnu v území bude představovat prodloužení tramvajové trati od stávající konečné stanice „Ústřední dílny DP“ až do prostoru Europarku Štěrboholy. Vedení této je v současné době řešeno v rámci technické studie (zpracovatel IPR). Z pohledu autobusové dopravy je systém obsluhy daného území v současné době považován za stabilizovaný, přičemž v dlouhodobém horizontu se předpokládá především optimalizace intervalů (zkracování) na jednotlivých linkách. Pro výhledové období 2020-2030 lze očekávat vlivem optimalizace MHD či pokračující výstavby v území částečné navýšení počtu spojů na maximální úrovni okolo 5%.

9.0.4 Následující tabulka zohledňuje počet spojů na tramvajové trati odpovídající výhledovému vedení trati ve stopě ul. Ústřední.

Komunikace (v úseku)		Počty spojů MHD - 2030					
		Autobusy			Tramvaje		
		24 h	6h-22h	22h-6h	24 h	6h-22h	22h-6h
1	Průmyslová 1	370	309	61	0	0	0
2	Průmyslová 2	440	363	77	0	0	0
3	Průmyslová 3	880	752	128	0	0	0
4	Průmyslová 4	825	705	120	0	0	0
5	Průmyslová 5	340	286	54	650	530	120
6	Rabakovská	425	373	52	0	0	0
7	Ke Kablu 1	82	74	8	0	0	0
8	Ke Kablu 2	82	74	8	0	0	0
9	Jižní spojka 1	0	0	0	0	0	0
10	Jižní spojka 2	0	0	0	0	0	0
11	Černokostelecká	410	354	56	440	360	80
12	Kutnohorská	160	125	35	0	0	0
13	Záměr	0	0	0	0	0	0
-	ÚSTŘEDNÍ 1	340	296	44	340	280	60
-	ÚSTŘEDNÍ 2	280	237	43	0	0	0
	U TOVÁREN/ DOLNOMĚCHOLUPSKÁ	130	110	20	0	0	0

Tabulka 7: Počty spojů MHD v roce 2030

INTENZITY DOPRAVY NA ÚČELOVÝCH KOMUNIKACÍCH A VÝPOČET DOPRAVNÍHO PROBĚHU V AREÁLU

9.0.5 Pro potřeby výpočtu hluku způsobeného automobilovým provozem uvnitř areálu byl vyhotoven model dopravy pro účelové komunikace daného záměru. V příloze 8.1 je uvedena situace sledovaných úseků na jednotlivých účelových komunikacích. V příloze 8.2 je poté přiložena součtová tabulka, v které jsou uvedeny intenzity na úsecích za 24 hodin, a z toho jsou vyčleněny intenzity pro denní období (6:00-22:00) a noc (22:00-6:00). Současně jsou zde uvedeny i intenzity v 8 po sobě jdoucích nejzatíženějších hodinách ve během dne a nejzatíženější hodina v noci. Zároveň je v druhé části tabulky uveden výpočet vozokm určující dopravní proběh na území areálu.

ZDRŽENÍ VOZIDEL V PARKOVIŠTI

9.0.6 V následující tabulce je uveden odhad počtu vozidel, jejichž zdržení na parkovišti objektu bude do 1 hod, 3 hod, 5 hod a déle.

Funkce	Denní (24 h)	Počty vozidel dle zdržení v parkovišti			
		Příjezdů	do 1 h.	do 3 h.	do 5 h.
Skladovací / Výrobní hala	222	31	33	11	147
Administrativa	372	50	54	17	251
Jesle, mateřská škola	16	12	2	0	2
Poliklinika, ordinace	30	24	3	0	3
CELKEM	640	117	92	28	403

Tabulka 8: Zdržení vozidel v parkovišti

10 ZÁVĚR

10.0.1 Hlavním úkolem tohoto projektu bylo zajištění dopravně-inženýrských podkladů pro zpracování projektu areálu „PANATTONI PRAGUE CITY PARK“. Posouzení bylo uvažováno na stávající dopravní síti i ve výhledu.

10.0.2 Zpráva je vytvořena na základě zpracovaného dopravního průzkumu a podkladů a modelových výpočtů zpracovaných TSK hl. m. Prahy a IPR hl. m. Prahy.

10.0.3 Záměr představuje přestavbu části stávajícího brownfieldu na moderní multifunkční komerční plochy. Hlavní náplní území by mělo být především: skladování a distribuce, drobná výroba spočívající pouze v mechanickém montování součástek, logistika poslední míle, datová centra, prezentační prostory, drobné prodejní plochy, výdejny e-shopů, kancelářské plochy spojené s výše uvedeným využitím atd. Celkem jsou v území navrženy **4 nové objekty** formou velkoprostorových hal různých velikostí, které budou dále děleny na jednotlivé sekce dle požadavků jednotlivých nájemců. Celková výška hal se předpokládá 15 m, přičemž tyto haly budou jednopodlažní. Každý z objektů bude obsahovat vestavěné části pro kancelářské či drobné komerční a prezentační plochy, které budou řešeny jako třípodlažní se obdobnou celkovou výškou. Dále je navržen dvoupodlažní objekt, který bude rozdělen na dvě části – školku a občanské vybavení dle požadavků městské části (např. ordinace či obdobné občanské vybavení, restaurace apod.) a bude doplněn o prostor pro dětské hřiště.

10.0.4 Princip obsluhy území bude řešen po stávajících komunikacích. Areál bude napojen na ul. Ke Kablu v místě stávajícího dopravního připojení, které bude pro potřeby záměru rekonstruováno. Dále bude vytvořen sekundární vjezd z ul. Kutnohorská ve stopě stávajícího příjezdu, ten však bude využíván pouze jako nouzový, pro potřeby příjezdu vozidel IZS, případně jako pěší přístup. Tento příjezd není využíván ani v současné době.

10.0.5 V souvislosti s budováním záměru budou realizována i další doprovodná opatření, která by měla napomoci fungování vlastního areálu i fungování celé širší oblasti a zároveň budou přínosem místní komunitě. Vyjma výše uvedeného vybudování mateřské školy (nejenom pro firemní využití, ale i pro okolní zástavbu – např. vznikající zástavba u ul. Kutnohorské) či prostoru pro ordinace (či obdobnou občanskou vybavenost dle potřeby), se bude jednat i o investice do pěší a cyklistické infrastruktury (např. rozšíření chodníků a stezek pro pěší – propojení k nádraží Hostivař, propojení na stezku A44 apod.), úprava stávajícího přechodu přes ul. Kutnohorskou atd. Tato doprovodná opatření budou provedena po dohodě s MČ Dolní Měcholupy a Praha 15 a budou řešena v samostatných řízeních.

10.0.6 Na základě výpočtu dle platných PSP je nutné pro daný záměr vybudovat **minimálně 519 parkovacích stání, maximálně smí být vybudováno 713 stání**. V rámci návrhu se předpokládá, že vzhledem k udržitelnému rozvoji, minimalizaci dopadu záměru na životní prostředí i komunikační síť, stejně tak s ohledem na velmi dobrou dostupnost areálu MHD, bude vybudováno **519 parkovacích stání** na povrchu, což odpovídá minimálnímu počtu stání dle PSP. Je tedy možné konstatovat, že požadavky PSP jsou z pohledu návrhu dostatečného počtu parkovacích stání splněny.

10.0.7 Po dostavbě celého areálu je očekáváno celkem **820 příjezdů a 820 odjezdů vozidel z/do areálu denně**. Z tohoto objemu vozidel je počítáno s 640 příjezdy/odjezdy realizovaných osobními automobily a vzhledem k funkci jednotlivých částí areálu **130 příjezdy a odjezdy lehkých nákladních a 50 příjezdy a odjezdy těžkých nákladních vozidel denně**. Ve špičkové ranní hodině lze očekávat zhruba 89 příjezdů a 22 odjezdů/h osobních vozidel a dále 14 příjezdů a 14 odjezdů/h nákladních vozidel, celkem tedy 103 příjezdů a 36 odjezdů. Ve špičkové odpolední hodině pak do 24 příjezdů a 67 odjezdů/h osobních vozidel, 14 příjezdů a 14 odjezdů nákladních vozidel, tzn. celkem 38 příjezdů a 81 odjezdů. V noci (22:00-6:00) lze očekávat maximálně 43 příjezdů a 26 odjezdů osobních vozidel a zhruba 6 příjezdů a 6 odjezdů nákladních vozidel.

10.0.8 Je zapotřebí upozornit, že se **nejedná o čistě novou dopravu v území**, jelikož dojde k odstranění převážné části stávajícího provozu areálu Kovošrot. Reálný nárůst dopravy na okolí komunikační sítě bude tedy pouze částečný. Jak je uvedeno výše, současný provoz v předmětném areálu se průměrně pohybuje na rovní cca **730 příjezdů a 730 odjezdů/ 24h**. Z toho **250 příjezdů/odjezdů je realizováno osobními vozidly, 190 příjezdů/odjezdů lehkými nákladními vozidly a dokonce 290 příjezdů/odjezdů těžkými nákladními vozidly**.

10.0.9 Dále je tedy nutné předpokládat, že zhruba třetina současného areálu Kovošrotu bude zachována i po stavbě záměru PPCP. Důvodně lze předpokládat, že i doprava generovaná touto zbylou a omezenou částí areálu bude také na úrovni cca 1/3 ze stávajících intenzit, tj. zhruba 70 cest osobními vozidly, 50 cest lehkých nákladních vozidel a 70 cest těžkých nákladních vozidel jednosměrně. Stejně tak zůstane zachován sousední areál HEIM Trade, který je napojen na stejný vjezd. Ten generuje cca 50 příjezdů osobních vozidel, 40 příjezdů lehkých nákladních vozidel a 90 příjezdů těžkých nákladních vozidel. Proto je nutné počítat s dopravou generovanou těmito areály i ve výhledovém stavu po dokončení posuzovaného záměru. **Celkově bude tedy zájmové území po dostavbě posuzovaného záměru generovat 1190 vozidel, z toho 760 osobních vozidel, 220 lehkých nákladních vozidel a 210 těžkých nákladních vozidel**.

10.0.10 **Reálný nárůst dopravy na okolní síti komunikací se vlivem nového záměru PPCP bude pohybovat na úrovni okolo 460 vozidel/24h**. Současně je patrné, že po dostavbě nového areálu budou převládat cesty osobními automobily. To se v daném případě jeví jako příznivé zejména proto, že stávající území generuje velké množství především těžké nákladní dopravy, jejíž dopad na hlukovou situaci v území je horší.

10.0.11 S ohledem na harmonogram výstavby a zprovoznění komunikační sítě byly dopravně-inženýrské podklady zpracovány ve čtyřech horizontech. Konkrétně se jedná o tyto postupné horizonty:

- **Model 1** – Původní stav – rok 2000 (stará hluková zátěž)
- **Model 2** – Stávající stav – rok 2016
- **Model 3** – Výhled – rok 2020 – a) obecný stav b) po zprovoznění nového záměru
- **Model 4** – Výhled ÚP – rok 2030 – a) obecný stav b) po zprovoznění nového záměru

10.0.12 V rámci zpracovaných modelů jsou vyhodnoceny i kumulace se všemi záměry v území, u nichž lze očekávat zprovoznění v daných časových horizontech.

10.0.13 Na základě zpracovaných modelů byla vyhodnocena kapacita komunikační sítě v širším území, kde lze předpokládat větší dopad dopravy generované areálem. Ze zpracovaných modelů a rozpadů areálové dopravy je zřejmé, že hlavní dopad nového záměru lze očekávat zejména v nejbližší světelně řízené křižovatce Průmyslová – Ke Kablu a dále pak ve směru na sever v nejbližší křižovatce Průmyslová – Černokostelecká. V dalších navazujících křižovatkách pak již dochází k postupnému rozpadu areálové dopravy a dopad záměru na provoz těchto křižovatek se dále významně snižuje. Dopad do těchto navazujících křižovatek je pak již natolik malý, že jej možné je zanedbat (nárůsty jsou hluboko pod úroveň běžných variací dopravy v průběhu dne, týdne či roku, které mohou dosahovat až 10 % z celkových intenzit). Příkladem takovéto křižovatky je např. i křižovatka ul. Černokostelecká – Kutnohorská – Ústřední, kde dopad záměru ve špičkové hodině bude pohybovat na úrovni do max. 10 průjezdů za hodinu, což jsou natolik nízké intenzity, které se nemohou nijak projevit ve fungování dané křižovatky.

10.0.14 Kapacita křižovatky Průmyslová - Ke Kablu je dostačující a to i ve výhledu s novým záměrem, přičemž rezerva kapacity je poměrně vysoká (nad 25%).

10.0.15 Další významnou křižovatkou potencionálně ovlivněnou provozem areálu PPCP je SSZ 0.612 Průmyslová – Černokostelecká. V případě dané křižovatky je zřejmé, že její kapacita je v současné době téměř vyčerpána (rezerva kapacity se pohybuje v odpolední špičce na úrovni cca 1%). Jelikož navýšení dopravy vyvolané provozem areálu může způsobit další zhoršení situace v křižovatce a teoreticky i překročení její kapacity.

10.0.16 Z tohoto důvodu byl zpracován **předběžný návrh navýšení kapacity křižovatky**, který by **kompenzoval dopad záměru na její provoz**. Navržená úprava spočívá ve vybudování druhého levého odbočovacího pruhu na rameni ul. Černokostelecká na úkor stávající rezervy ve středním dělící pásu. Toto řešení poveden k navýšení kapacity daného kritického směru a současně lze následně uvažovat s částečným přerozdělením signálního plánu a mírným prodloužením doby zelené pro další kritické směry v křižovatce. Tím by mělo dojít k celkovému navýšení kapacity dané křižovatky. Jedná se o předběžný návrh řešení, který bude dále podrobně rozpracován v dalších stupních dokumentace.

10.0.17 Z předběžného kapacitního posouzení vyplývá, že vlivem úpravy dojde k posílení kapacity křižovatky v souhrnu až o cca 200 vozidel v hodině. Současně dojde k návratu rezervy kapacity křižovatky i úrovně kvality dopravy na hodnoty zhruba na úrovni bez realizace záměru či dokonce i na mírně lepší hodnoty, tj. celková rezerva kapacity 3% a ÚKD E. Vzhledem ke stanovenému dopadu záměru na danou křižovatku úrovní na úrovni max. 65 průjezdů ve špičkové hodině je zřejmé, že vlivem úpravy dojde k úplnému vykompenzování dopadu dané stavby a navíc i k **dalšímu navýšení kapacity celé křižovatky pro obecnou dopravu v území**.

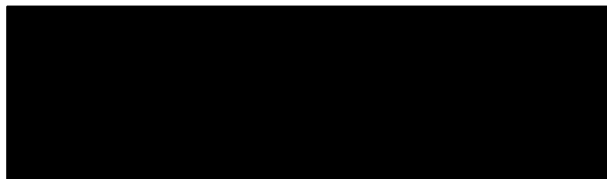
10.0.18 Navržená úprava primárně kompenzuje dopad navrhovaného záměru na provoz této křižovatky tak, aby se **realizace záměru negativně neprojevila na propustnosti komunikační sítě a nedošlo k ovlivnění dalších účastníků provozu**. Jedná se o opatření, které je dostačující z pohledu **vlastního záměru a minimalizace jeho dopadu a odpovídá jeho významu**.

10.0.19 Případný nárůst obecné dopravy v území bude nutno řešit komplexní úpravou celé křižovatky vč. jejího propojení s Jižní spojkou, např. doplněním dalších mimoúrovňových ramen, případně doplněním řadících pruhů atd., a to naprosto nezávisle na realizaci daného záměru, který není příčinou tohoto nárůstu.

10.0.20 Je tak možné konstatovat, že kapacita širší komunikační sítě ani kvalita dopravy nebude záměrem nijak negativně ovlivněna. **Plánovaný areál tedy bude fungovat na stávající komunikační síti, aniž by negativně ovlivnil podmínky pro stávající vozidla** pohybující se na dané komunikační síti.

10.0.21 Dopravní studie tedy prokázala, že **areál bude fungovat na stávající komunikační síti** bez zhoršení dopravní situace v lokalitě. Dopravní studie prokazuje, že dopravní připojení uvažované lokality výstavby je možné a nezpůsobí podstatné zhoršení dopravní situace a životního prostředí v okolí výstavby.

V Praze dne 28.4.2017

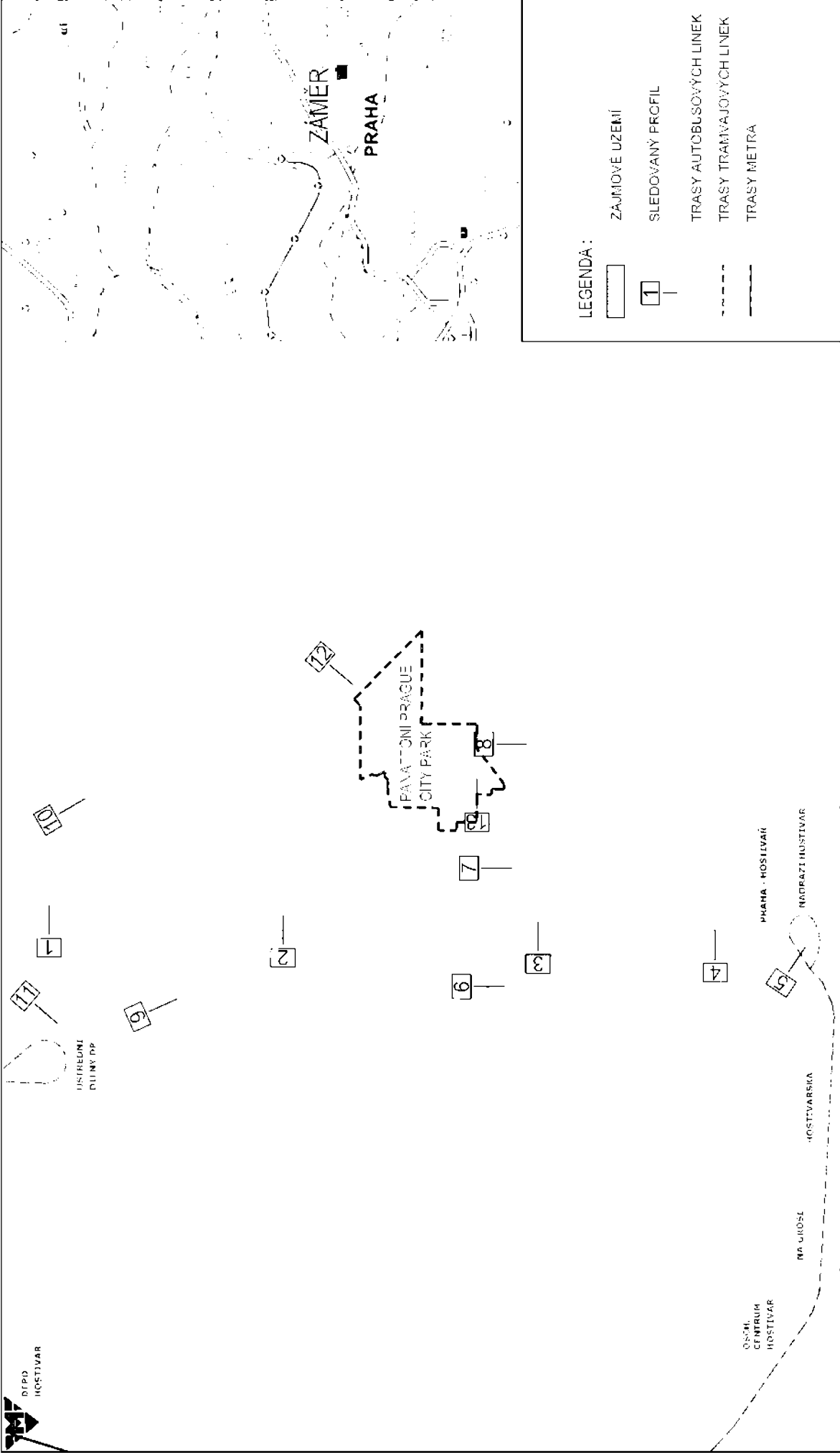



PŘÍLOHY

Společnost European Transportation Consultancy, s.r.o. připravila tyto podklady pro společnost Panattoni Europe výhradně pro jejich užití. Použití těchto informací třetí stranou je výhradně na jejich vlastní riziko.

© European Transportation Consultancy, s.r.o. 2016.





 <p>EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o. Dopravní a inženýringový projektový a konzultační středisko Anny Letenská 34/2, 120 90 Praha 2, ČR tel: +420 224 21 799 fax: +420 224 21 521 e-mail: info@etcs.cz www.etcs.cz</p>	<p>PANATTONI PRAGUE CITY PARK ŠIRŠÍ VZTAHY A SCHEMA SLEDOVANÝCH PROFILŮ</p> <p>Scale: NTS</p> <p>Date: 03/2017</p> <p>Project: PŘÍLOHA 1</p>
---	--



Příloha 3 : INTENZITY DOPRAVY GENEROVANÉ AREÁLEM - NOVÝ ZÁMĚR (2017) A VÝPOČET POČTU PARKOVACÍCH STÁNÍ PODLE PSP

Klient: Panattoni
Název: Panattoni Prague City Park
Lokalita: Praha - Dolní Měcholupy

Tabulka 3.1: Intenzity dopravy generované areálem

FUNKCE	POČET PS	OBRAT/ PS, DEN	DENNÍ INTENZITY (0:00-24:00)		INTENZITY RANNÍ ŠPIČKOVÉ HODINY (08:00-09:00)				INTENZITY ODPOLEDNÍ ŠPIČKOVÉ HODINY (17:00-18:00)				NOČNÍ INTENZITY (22:00-06:00)			
			PŘÍJEZDY	ODJEZDY	% Z DENNÍCH (24H)	% Z DENNÍCH (24H)	PŘÍJEZDY	ODJEZDY	% Z DENNÍCH (24H)	% Z DENNÍCH (24H)	PŘÍJEZDY	ODJEZDY	% Z DENNÍCH (24H)	% Z DENNÍCH (24H)	PŘÍJEZDY	ODJEZDY
			[VOZ/24H]	[VOZ/24H]	PŘÍJEZDŮ	ODJEZDŮ	[VOZ/H]	[VOZ/H]	PŘÍJEZDŮ	ODJEZDŮ	[VOZ/H]	[VOZ/H]	PŘÍJEZDŮ	ODJEZDŮ	[VOZ/8H]	[VOZ/8H]
Výrobní/skladovací hala	201	1,10	222	222	9,7	2,6	22	6	3,3	6,6	7	15	17,5	9,5	39	22
Administrativa s malou návštěvností	310	1,20	372	372	16,5	2,7	62	11	3,1	12,5	12	47	0,9	0,9	4	4
Jesle, mateřská škola	2	8,00	16	16	10	10	2	2	11	11	2	2	0	0	0	0
Poliklinika, ordinace	6	5,00	30	30	10	10	3	3	10	10	3	3	0	0	0	0
CELKEM	519		640	640			89	22			24	67			43	26

Tabulka 3.2: Výpočet pořadovaného počtu parkovacích stání dle PSP

Umístění záměru: ZÓNA 06
Ostatní funkce: min. 80% - max. 110% návštěvnických a vázaných stání
Bydlení: min. 100% vázaných stání, maximum bez omezení

Funkce	Výměra	UKAZATEL ZÁKL. POČTU STÁNÍ	ZÁKLADNÍ POČET STÁNÍ	VÁZANÁ STÁNÍ	NÁVŠTĚV NICKÁ STÁNÍ	PREPOČET MIN. POTŘEBNÉHO POČTU PS		PREPOČET MAX. POVOLENÉHO POČTU PS		Celkem	
						VÁZANÁ	NÁVŠTĚV NICKÁ	VÁZANÁ	NÁVŠTĚV NICKÁ	Min	Max
Výroba, skladování	50268,00	200,00	251,34	75,40	175,94	60,32	140,75	82,94	193,53	511	702
Administrativa	19350,00	50,00	387,00	348,30	38,70	278,64	30,96	383,13	42,57		
Školka	600,00	300,00	2,00	1,60	0,40	1,28	0,32	1,76	0,44	2	2
Věřejná vybavenost / Ordinace	400,00	50,00	8,00	2,40	5,60	1,92	4,48	2,64	6,16	6	9
			640	425	215	342	177	470	243	519	713
						519		713			

PŘÍLOHA 4: MODEL 1 – INTENZITY DOPRAVY – STAV V ROCE 2000 (STARÁ HLUKOVÁ ZÁTĚŽ)

Společnost European Transportation Consultancy, s.r.o. připravila tyto podklady pro společnost Panattoni Europe výhradně pro jejich užití. Použití těchto informací třetí stranou je výhradně na jejich vlastní riziko.

© European Transportation Consultancy, s.r.o. 2016.





PŘÍLOHA 4 SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVĚ, Z TOHO NOČNÍ A VE ŠPIČKOVÉ HODINĚ V ROCE 2000

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu TSK Praha (UDI).

Tabulka 4: Intenzity dopravních proudů pro rok 2000

Č.	Jméno	Komunikace	Charakter	Intenzity automob. dopravy															
				24 hod				z toho denní 06:00-22:00				z toho noční 22:00-06:00				navrhova špičková hod.			
1	Prumyslová 1	M-A		43600	35300	4565	3735	38700	31984	4200	3436	4900	4236	365	298	3006	2436	315	257
2	Prumyslová 2	M-A		21700	19300	1320	1080	19192	16984	1215	953	2508	2316	105	87	1497	1332	91	74
3	Prumyslová 3	M-A		23300	21000	1265	1035	20596	18480	1164	952	2734	2520	101	83	1608	1449	88	71
4	Prumyslová 4	M-A		22700	20700	1100	900	20056	18216	1012	828	2644	2484	88	72	1566	1428	76	62
5	Prumyslová 6	M-A		19100	17300	590	810	16880	15224	910	746	2220	2076	80	64	1317	1193	68	56
6	Rabacovská	M-C		6800	6200	420	180	5262	5704	390	168	538	496	30	12	458	428	28	12
7	Ke Kable 1	M-D		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	Ke Kable 2	M-D		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	Jižní spojka 1	M-A		81900	49900	4200	7800	54952	43912	3864	7176	6948	5988	336	624	4272	3444	289	539
10	Jižní spojka 2	M-A		40400	33900	2485	4615	35836	29304	2266	4246	4564	3996	199	369	2786	2296	172	318
11	Černokostelecká	M-C		23300	20800	1250	1250	21480	19136	1162	1162	1840	1664	88	88	1607	1435	86	86
12	Kutnohorská	M-A		19300	16800	1870	1530	17120	13992	1721	1407	2180	1908	149	123	1332	1097	129	106
13	Záměr	M-D		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

VV OV LNV TNV

Pozn.: V součtových tabulkách nejsou započítány cesty vozidel MHD, které je nutné k uvádění IAD připočíst (jsou uvedeny ve zprávě).

VV	Všechna vozidla
OV	Osobní vozidla z VV
LNV	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV

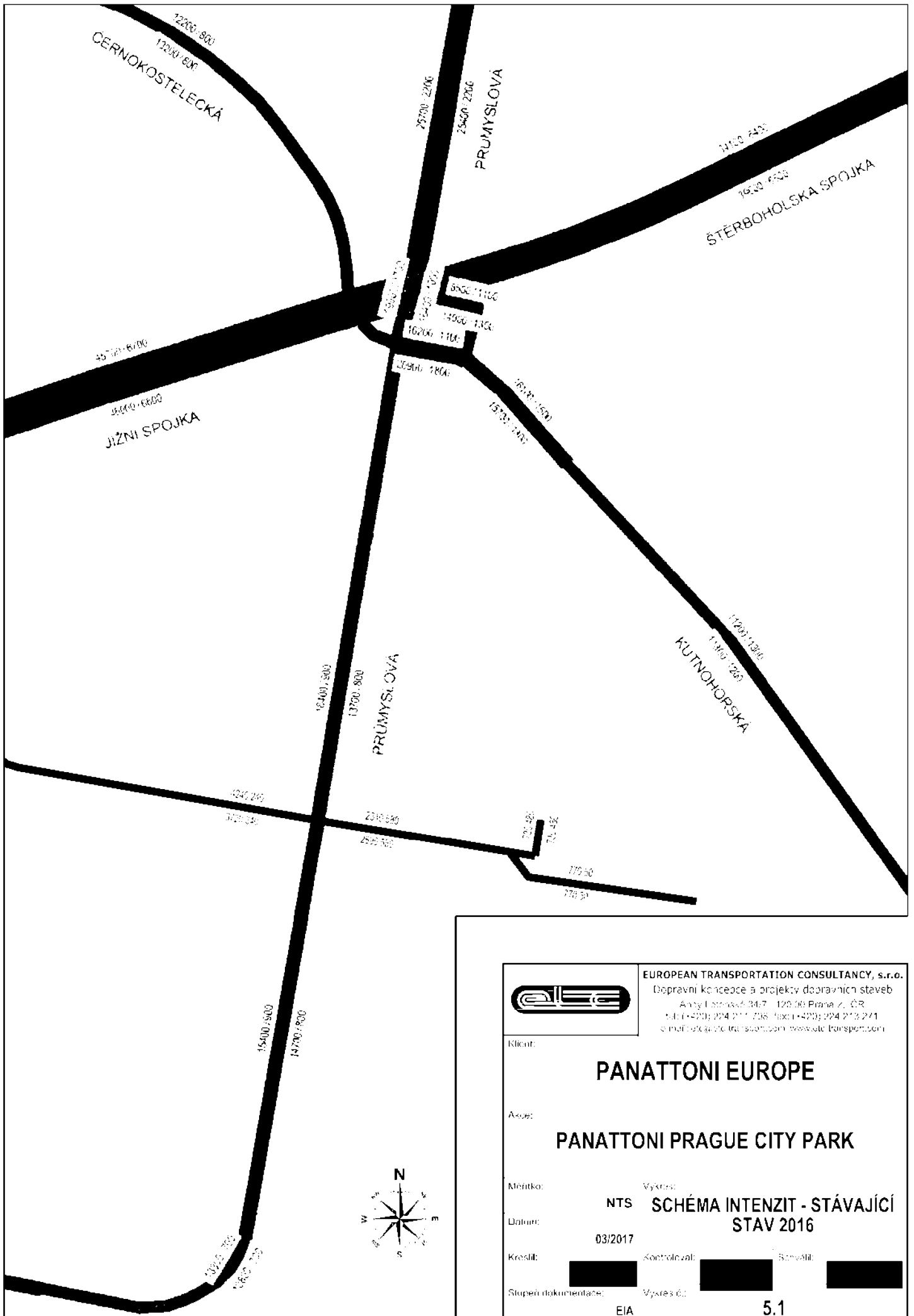



PŘÍLOHA 5: MODEL 2 – INTENZITY DOPRAVY – STÁVAJÍCÍ STAV 2016

Společnost European Transportation Consultancy, s.r.o. připravila tyto podklady pro společnost Panattoni Europe výhradně pro jejich užití. Použití těchto informací třetí stranou je výhradně na jejich vlastní riziko.

© European Transportation Consultancy, s.r.o. 2016.






EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.
 Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb
 Anny I. Šimkové 34-7, 120 00 Praha 2, ČR
 tel: +420 224 211 238, fax: +420 224 213 241
 e-mail: info@etc-transport.com, www.etc-transport.com

Klient: **PANATTONI EUROPE**
 Adres: **PANATTONI PRAGUE CITY PARK**
 Měřítko: NTS Vykreslil: **SCHÉMA INTENZIT - STÁVAJÍCÍ**
 Datum: 03/2017 Stav: **STAV 2016**
 Kreslil: [] Kontroloval: [] Schválil: []
 Stupeň dokumentace: EIA Vykreslil: **5.1**



PŘÍLOHA 5.2 SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVĚ, Z TOHO NOČNÍ A VE ŠPIČKOVÉ HODINĚ V ROCE 2016

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu TSK Praha (UDI) a průzkumu ETC.

Tabulka 5.2A: Intenzity dopravních proudů pro rok 2016 - stávající stav

Č.	Jméno	Komunikace	Charakter	Intenzity automob. dopravy										
				24 hod				z toho denní 06:00-22:00			z toho noční 22:00-06:00			
1	Prumyslová 1	M-A	51100	46700	2420	1980	45'44	4'396	2226	1622	5956	5634	194	'58
2	Prumyslová 2	M-A	30100	26400	1080	620	26556	24962	994	570	3544	3408	96	50
3	Prumyslová 3	M-A	30100	26400	1240	480	26556	24962	1141	423	3544	3408	99	37
4	Prumyslová 4	M-A	30100	26400	935	765	26556	24962	660	704	3544	3408	75	61
5	Prumyslová 6	M-A	24100	22700	770	630	2'254	19976	708	580	2836	2724	62	50
6	Rabacovská	M-C	7960	7380	400	180	7329	6790	371	'68	631	590	29	12
7	Ke Kable 1	M-C	4900	3740	480	580	4519	3441	446	632	381	299	34	46
8	Ke Kable 2	M-D	1540	1440	60	40	1450	1354	56	38	90	86	2	2
9	Jižní spojka 1	M-A	91700	76500	4620	3580	81224	69080	4250	7694	10476	9420	370	686
10	Jižní spojka 2	M-A	73700	60800	4515	3385	65372	53604	4154	7714	6328	7296	361	67'
11	Černokostelecká	M-C	25400	23600	600	800	23384	2'896	744	744	2016	1904	66	66
12	Kutnohorská	M-A	22500	20000	270	390	20048	17600	240	360	2452	2400	2'	31
13	Záměr	M-C	1460	500	380	580	1354	460	354	540	106	40	26	40

Pozn.: V součtových tabulkách nejsou započítány cesty vozidel MHD, které je nutné k uvádění IAD připočíst (jsou uvedeny ve zprávě).

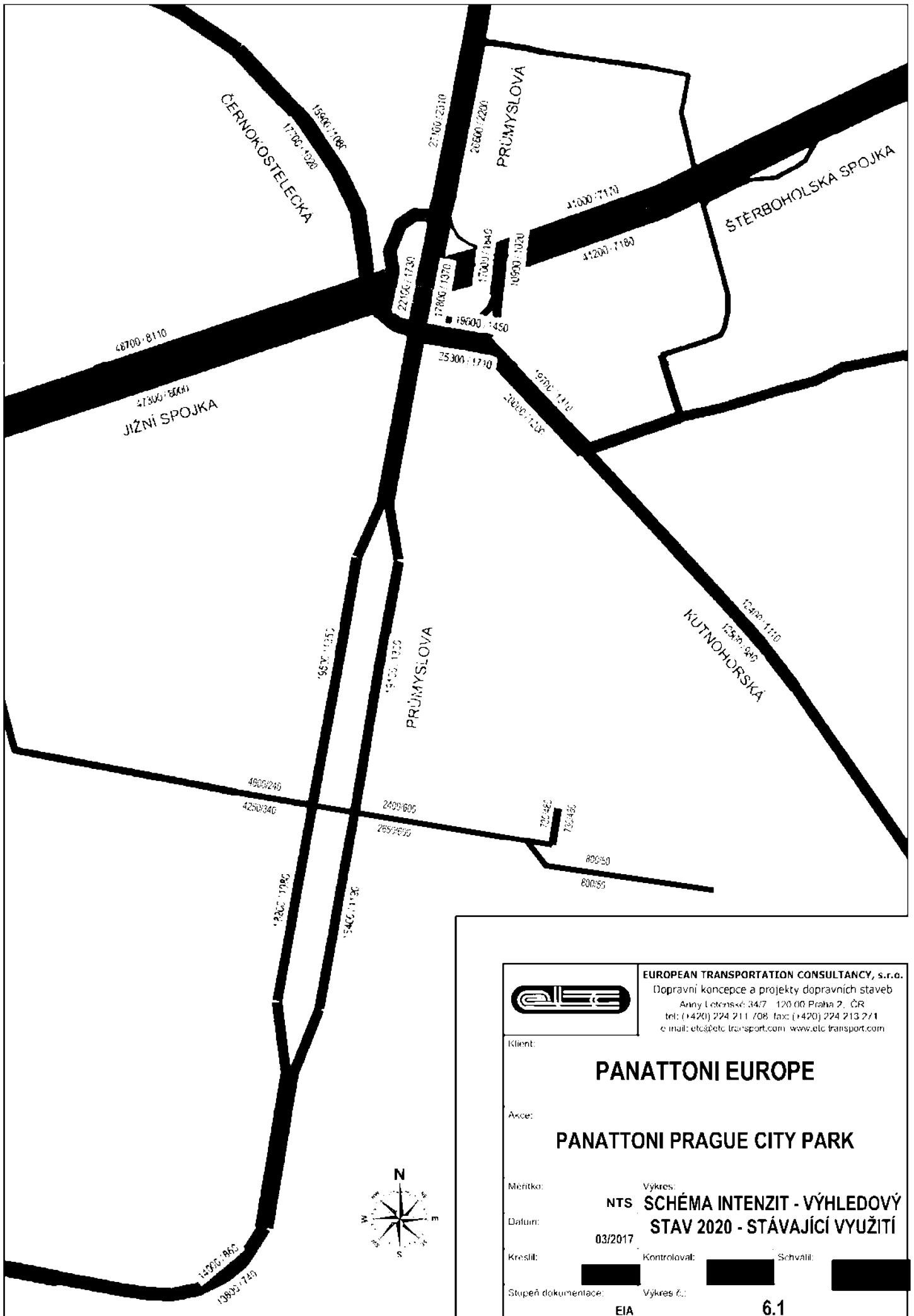
VV	Všechna vozidla
OV	Osobní vozidla z VV
LNV	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV

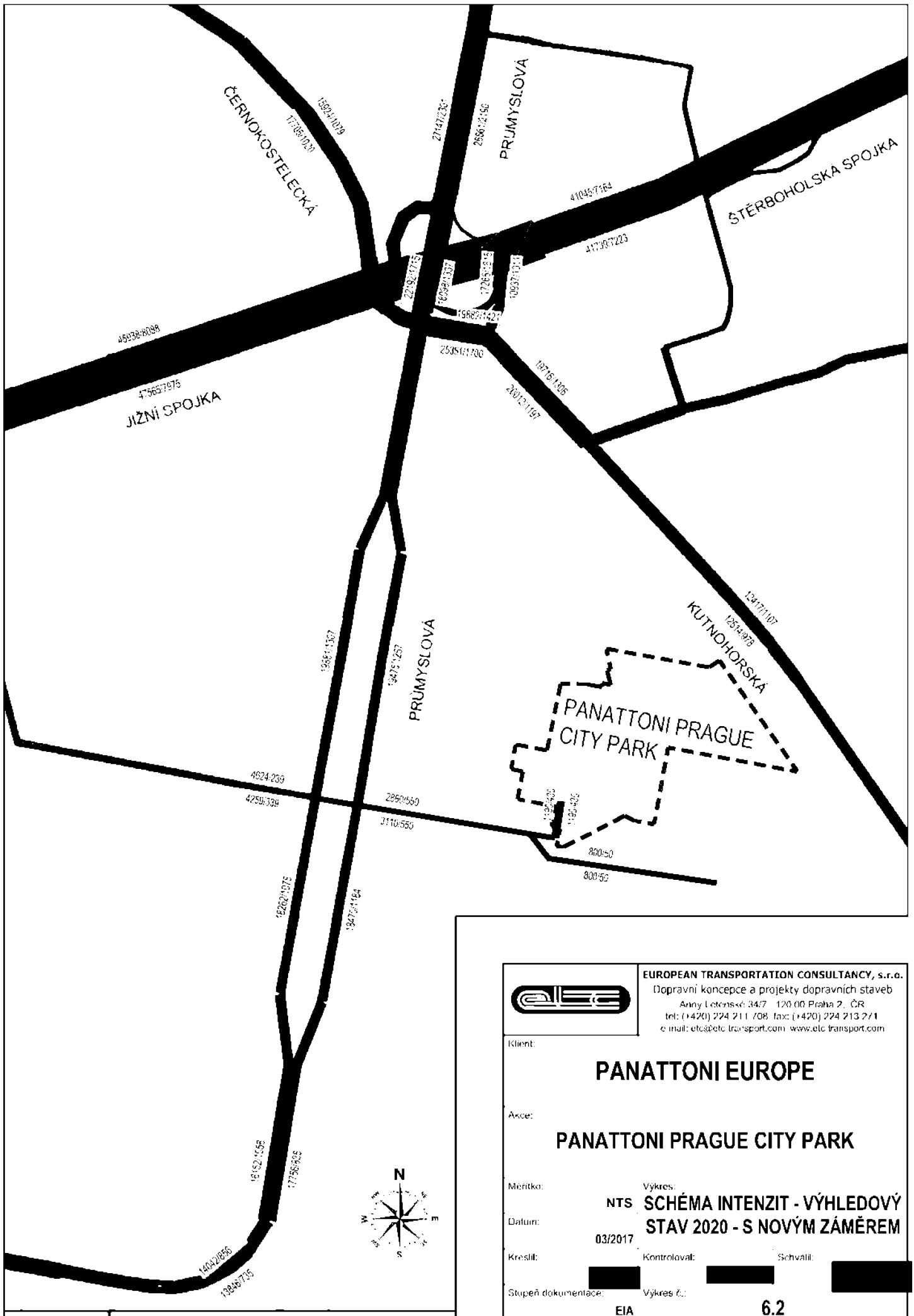
PŘÍLOHA 6: MODEL 3 – INTENZITY DOPRAVY – VÝHLED 2020





Společnost European Transportation Consultancy, s.r.o. připravila tyto podklady pro společnost Panattoni Europe výhradně pro jejich užití. Použití těchto informací třetí stranou je výhradně na jejich vlastní riziko.

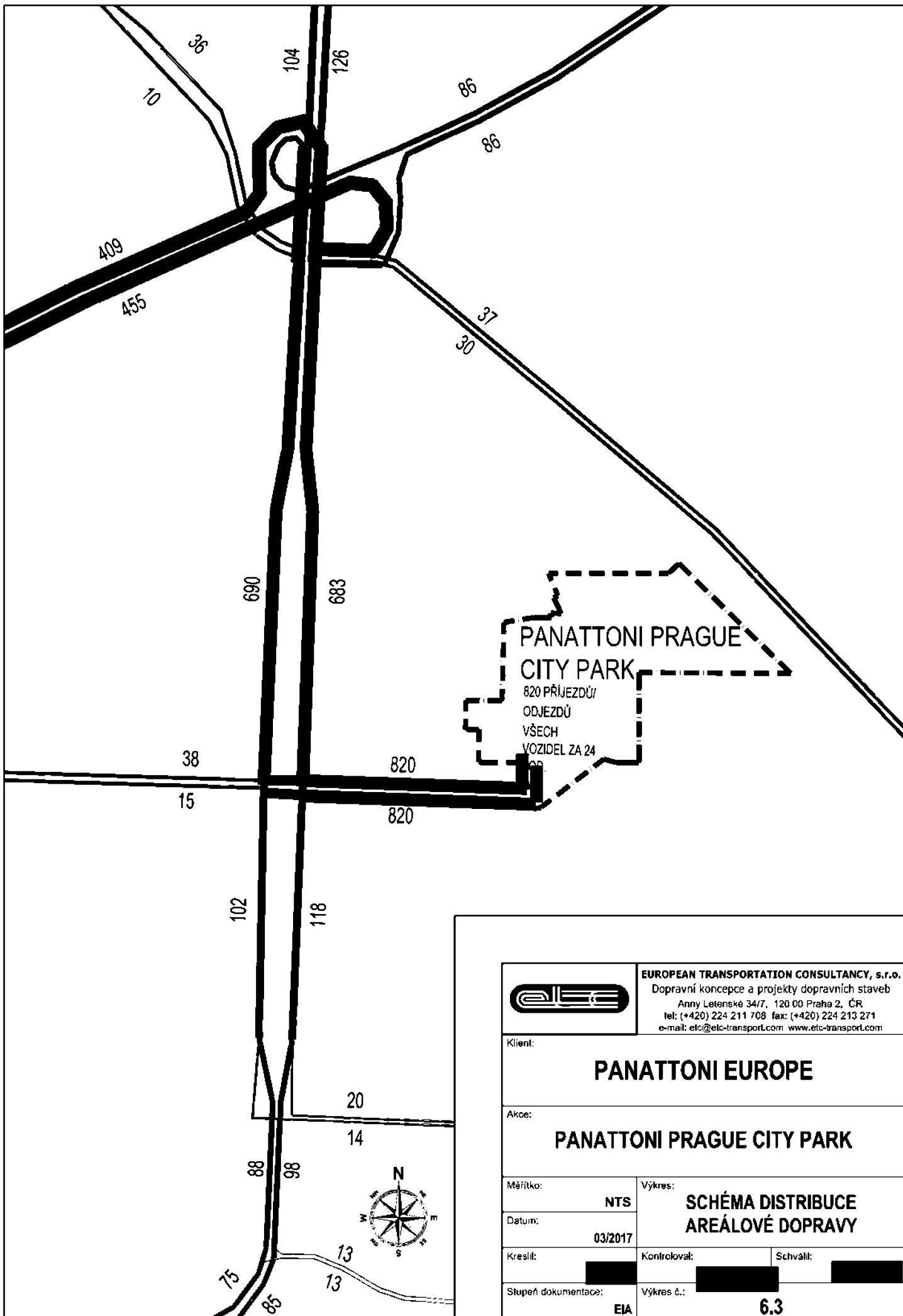
© European Transportation Consultancy, s.r.o. 2016.











	EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o. Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb Anny Letenské 34/7 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com	
	Klient: PANATTONI EUROPE	
Adresa: PANATTONI PRAGUE CITY PARK		Měřítko: NTS Datum: 03/2017
Kreslil: 		Výkres: SCHÉMA INTENZIT - VÝHLEDOVÝ STAV 2020 - S NOVÝM ZÁMĚREM Kontroloval:  Schválil: 
Stupeň dokumentace: EIA		Výkres č.: 6.2



		EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o. Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com	
		Klient: PANATTONI EUROPE	
Akce: PANATTONI PRAGUE CITY PARK		Měřítko: NTS	
Datum: 03/2017		Výkres: SCHÉMA DISTRIBUCE AREÁLOVÉ DOPRAVY	
Kreslil: 		Kontroloval: 	Schválil: 
Stupeň dokumentace: EIA		Výkres č.: 6.3	



PŘÍLOHA 6.4 SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ, Z TOHO NOČNÍ A VE ŠPIČKOVÉ HODINĚ V ROCE 2020

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu TSK Praha (UDI) a průzkumu ETC.

Tabulka 6.4A: Intenzity dopravních proudů pro rok 2020 - výhled s funkčním stávajícím areálem

Komunikace			Intenzity automob. dopravy											
Č.	Jméno	Charakter	24 hod				z toho denní 06:00-22:00				z toho noční 22:00-06:00			
			53700	49190	2480	2030	47436	43287	2281	1868	6264	5903	199	162
1	Průmyslová 1	M-A	53700	49190	2480	2030	47436	43287	2281	1868	6264	5903	199	162
2	Průmyslová 2	M-A	38600	35950	1457	1193	34074	31838	1341	1097	4526	4314	118	96
3	Průmyslová 3	M-A	36600	34330	1248	1022	32299	30211	1148	940	4301	4119	100	82
4	Průmyslová 4	M-A	33800	31900	1045	855	29820	28072	961	787	3980	3828	84	68
5	Průmyslová 5	M-A	27800	26200	890	720	24527	23056	809	662	3273	3144	71	58
6	Rabakovská	M-C	8850	8270	406	174	8147	7608	377	182	703	662	29	12
7	Ke Kablo 1	M-C	5050	3850	500	700	4656	3542	464	650	394	308	36	50
8	Ke Kablo 2	M-D	1600	1500	60	40	1506	1410	58	38	94	90	2	2
9	Jižní spojka 1	M-A	98000	79890	5638	10472	85124	70303	5187	9634	10876	9587	451	838
10	Jižní spojka 2	M-A	82700	68300	5039	9361	73352	60104	4636	8612	9348	8196	403	749
11	Černokostelecká	M-C	33600	31500	1050	1050	30932	28980	976	976	2668	2520	74	74
12	Kutnohorská	M-A	24900	22810	1149	941	21988	20073	1057	888	2904	2737	82	75
13	Záměr	M-C	1460	500	380	580	1354	460	354	540	106	40	26	40

VV OV LNV TNV

Tabulka 6.4B: Vyvolaná doprava v území - 2020

DOPRAVA GENEROVANÁ PROVOZEM NOVÉHO AREÁLU													
	Příjezdy				Odjezdy				obousměrně				
	820	640	130	50	820	640	130	50	1640	1280	260	100	
24hodinová (00:00-24:00)	820	640	130	50	820	640	130	50	1640	1280	260	100	
z toho denní (06:00-22:00)	771	597	126	48	788	614	126	48	1559	1211	252	96	
z toho noční (22:00-6:00)	49	43	4	2	32	26	4	2	81	69	8	4	
	VV	OV	LN	TNV									

Tabulka 6.4C: Intenzity dopravních proudů pro rok 2020 - výhled - obousměrně s novou areálovou dopravou

Komunikace			24 hod (00:00 - 24:00)								Z toho denní 06:00-22:00								Z toho noční 22:00 - 6:00							
Č.	Jméno	Charakter	doprava na síti-celkem				změna vlivem výstavby				doprava na síti-celkem				změna vlivem výstavby				doprava na síti-celkem				změna vlivem výstavby			
			53808	49317	2492	1999	108	127	12	-31	47545	43409	2295	1841	109	122	14	-27	6283	5908	197	158	-1	5	-2	-4
1	Průmyslová 1	M-A	53808	49317	2492	1999	108	127	12	-31	47545	43409	2295	1841	109	122	14	-27	6283	5908	197	158	-1	5	-2	-4
2	Průmyslová 2	M-A	39356	36792	1511	1053	756	842	54	-140	34818	32440	1403	975	744	804	62	-122	4538	4352	108	78	12	38	-8	-18
3	Průmyslová 3	M-A	36732	34473	1255	1004	132	143	7	-18	32427	30347	1156	924	128	136	8	-16	4305	4126	99	80	4	7	-1	-2
4	Průmyslová 4	M-A	33908	32017	1052	839	108	117	7	-16	29925	28184	968	773	105	112	7	-14	3983	3833	84	66	3	5	0	-2
5	Průmyslová 5	M-A	27888	26297	887	704	88	97	7	-16	24613	23149	816	648	88	93	7	-14	3275	3148	71	56	2	4	0	-2
6	Rabakovská	M-C	8883	8305	407	171	33	35	1	-3	8180	7643	378	159	33	35	1	-3	703	682	29	12	0	0	0	0
7	Ke Kablo 1	M-C	5970	4870	560	540	920	1020	60	-160	5561	4517	534	510	905	975	70	-140	409	353	26	30	15	45	-10	-20
8	Ke Kablo 2	M-D	1600	1500	60	40	0	0	0	0	1506	1410	58	38	0	0	0	0	94	90	2	2	0	0	0	0
9	Jižní spojka 1	M-A	96503	80440	5867	10398	503	550	29	-76	85618	70828	5222	9568	494	525	35	-86	10885	9812	445	828	9	25	-6	-10
10	Jižní spojka 2	M-A	82784	68397	5048	9339	84	97	9	-22	73436	60197	4647	8592	84	93	11	-20	9348	8200	401	747	0	4	-2	-2
11	Černokostelecká	M-C	33829	31530	1052	1047	29	30	2	-3	30960	29009	978	973	28	29	2	-3	2669	2521	74	74	1	1	0	0
12	Kutnohorská	M-A	24931	22846	1153	932	31	36	4	-9	22028	20108	1061	857	30	35	4	-9	2905	2738	82	75	1	1	0	0
13	Záměr	M-C	2380	1520	440	420	920	1020	60	-160	2259	1435	424	400	905	975	70	-140	121	85	16	20	15	45	-10	-20

VV OV LNV TNV

VV	Všechna vozidla
OV	Osobní vozidla z VV
LN	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV

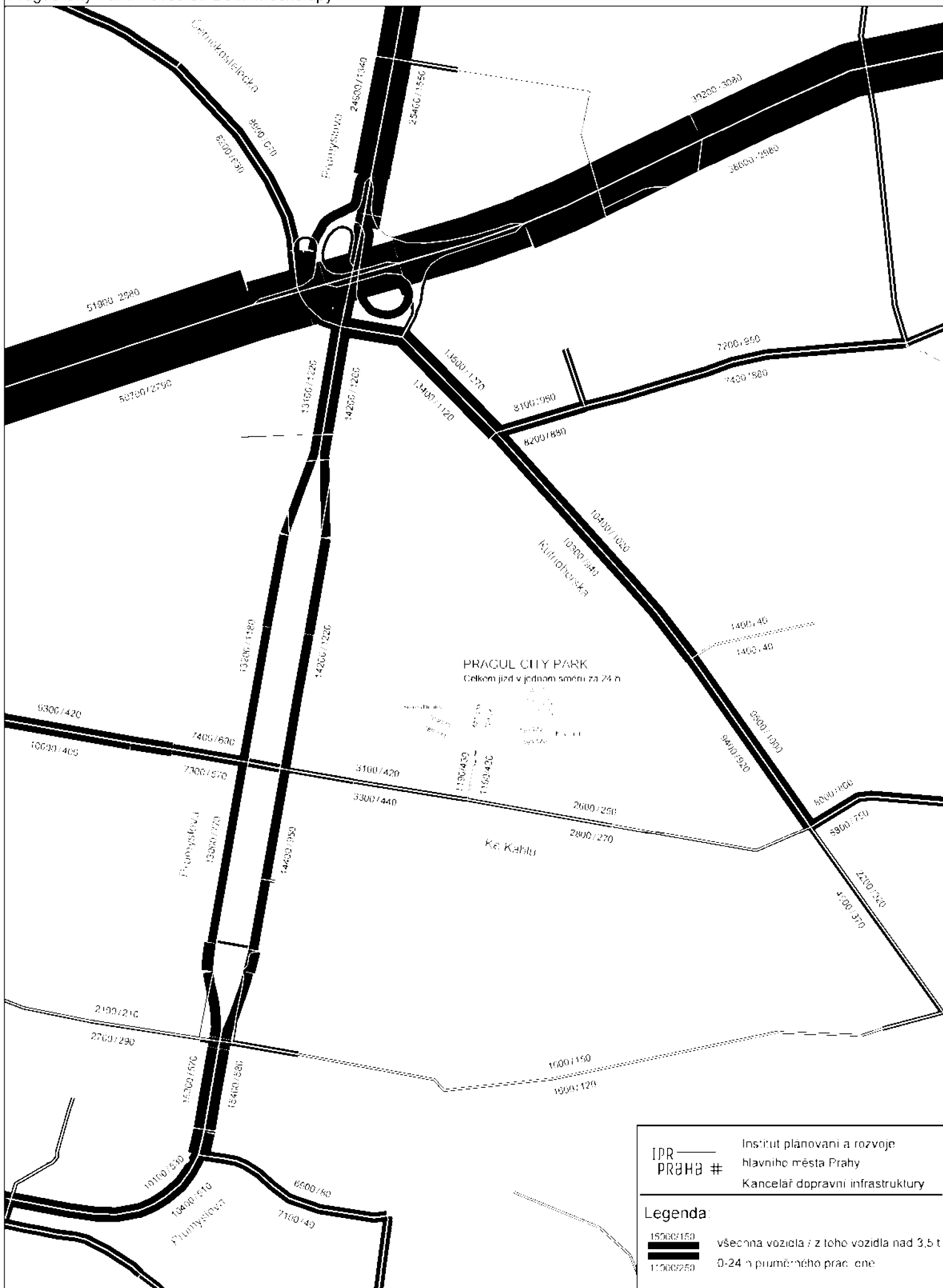
Pozn.: V součtových tabulkách nejsou započítány cesty vozidel MHD, které je nutné je k uvádění IAD připočíst (jsou uvedeny ve zprávě).

PŘÍLOHA 7: MODEL 4 – INTENZITY DOPRAVY – VÝHLED 2030

Společnost European Transportation Consultancy, s.r.o. připravila tyto podklady pro společnost Panattoni Europe výhradně pro jejich užití. Použití těchto informací třetí stranou je výhradně na jejich vlastní riziko.

© European Transportation Consultancy, s.r.o. 2016.



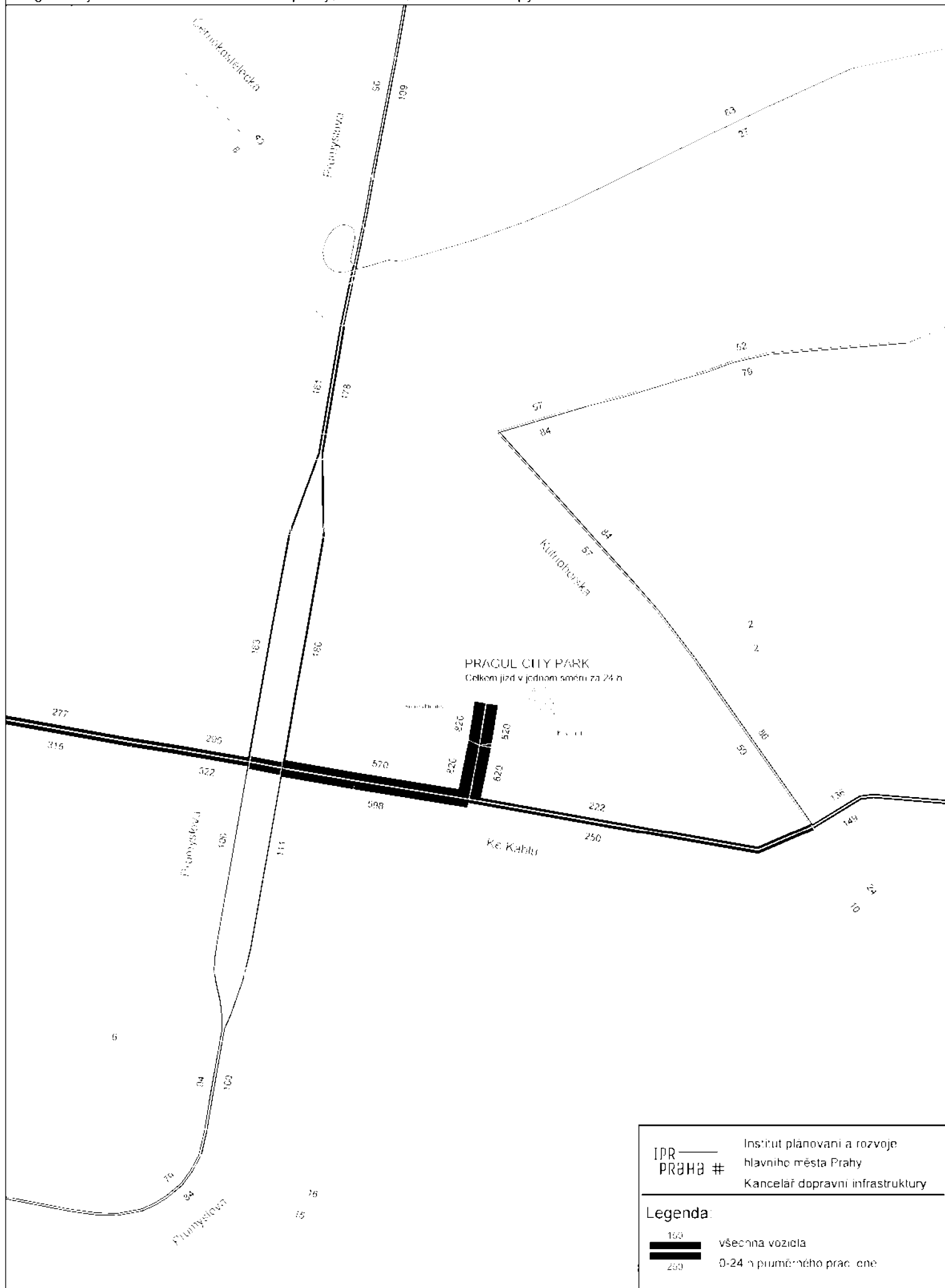


IPR ——— Institut plánování a rozvoje
 PRAHA # hlavního města Prahy
 Kancelář dopravní infrastruktury

Legenda

15000/150 ————— všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t
 11500/250 - - - - - 0-24 h prům. prac. dne

Prague City Park směrové rozdělení dopravy, Kovošrot, Dolní Měcholupy





PŘÍLOHA 7.4 SOUČTOVÉ TABULKY - INTEZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ, Z TOHO NOČNÍ A VE ŠPIČKOVÉ HODINĚ VE VÝHLEDU ÚP - ORIENTAČNĚ ROK 2030

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu IPR hl. m. Prahy

Tabulka 7.4A: Intenzity dopravních proudů pro rok 2030 - výhled s funkčním stávajícím areálem

Komunikace			Intenzity automob. dopravy															
Č.	Jméno	Charakter	24 hod				z toho denní 08:00-22:00				z toho noční 22:00-06:00							
			1	Průmyslová 1	M-A	50300	47410	1589	1301	44380	41721	1462	1197	5920	5689	127	104	
2	Průmyslová 2	M-A	27200	24780	1342	1098	24033	21789	1234	1010	3187	2971	108	88				
3	Průmyslová 3	M-A	27400	25680	945	775	24180	22598	869	713	3220	3082	76	62				
4	Průmyslová 4	M-A	30500	29340	637	523	26886	25819	586	481	3614	3521	51	42				
5	Průmyslová 5	M-A	20400	19350	577	473	17995	17028	531	436	2405	2322	46	37				
6	Rabakovská	M-C	14300	13050	875	375	13159	12006	814	349	1131	1044	61	26				
7	Ke Kablu 1	M-C	5600	4690	364	546	5162	4315	339	508	438	375	25	38				
8	Ke Kablu 2	M-D	5100	4530	513	57	4811	4258	498	55	289	272	15	2				
9	Jižní spojka 1	M-A	102600	96930	1984	3686	90515	85299	1825	3391	12085	11631	159	285				
10	Jižní spojka 2	M-A	77100	71030	2124	3946	68090	62506	1954	3630	9010	8524	170	316				
11	Černokostecká	M-C	17000	15700	650	650	15654	14444	605	605	1346	1256	45	45				
12	Kutnohorská	M-A	20600	18640	1078	882	18206	16403	892	811	2384	2237	88	71				
13	Záměr	M-C	1460	500	380	580	1354	460	354	540	106	40	26	40				
			VV	OV	LNV	TNV												

Tabulka 7.4B: Vyvolaná doprava v území - 2030

DOPRAVA GENEROVANÁ PROVOZEM NOVÉHO AREÁLU												
	Přijezdy				Odjezdy				obousměrně			
	24hodinová (00:00-24:00)	820	640	130	50	820	640	130	50	1640	1280	260
z toho denní (06:00-22:00)	771	597	126	48	788	614	126	48	1559	1211	252	96
z toho noční (22:00-6:00)	49	43	4	2	32	26	4	2	81	69	8	4
	VV	OV	LNV	TNV								

Tabulka 7.4C: Intenzity dopravních proudů pro rok 2030 - výhled - obousměrně s novou areálovou dopravou

Komunikace			24 hod (00:00 - 24:00)								Z toho denní 08:00-22:00								Z toho noční 22:00 - 6:00							
Č.	Jméno	Charakter	doprava na síti-celkem				změna vlivem výstavby				doprava na síti-celkem				změna vlivem výstavby				doprava na síti-celkem				změna vlivem výstavby			
			1	Průmyslová 1	M-A	50300	47410	1589	1301	0	0	0	0	44380	41721	1462	1197	0	0	0	0	5920	5689	127	104	0
2	Průmyslová 2	M-A	27400	25000	1320	1080	200	240	-22	-18	24208	22000	1214	984	175	211	-20	-16	3182	3000	106	86	25	29	-2	-2
3	Průmyslová 3	M-A	27400	25680	945	775	0	0	0	0	24180	22598	869	713	0	0	0	0	3220	3082	76	62	0	0	0	0
4	Průmyslová 4	M-A	30700	29550	632	518	200	210	-5	-5	27061	26004	581	476	175	185	-5	-5	3639	3546	51	42	25	25	0	0
5	Průmyslová 5	M-A	20500	19460	571	469	100	110	-6	-4	18083	17125	526	432	88	97	-5	-4	2417	2335	45	37	12	13	-1	0
6	Rabakovská	M-C	14700	13440	882	378	400	390	7	3	13537	12365	820	352	368	359	6	3	1163	1075	62	26	32	31	1	0
7	Ke Kablu 1	M-C	6400	5540	688	172	800	850	324	-374	5896	5097	839	160	734	782	300	-348	504	443	49	12	66	68	24	-26
8	Ke Kablu 2	M-D	5400	4880	468	52	300	350	-45	-5	5091	4587	454	50	280	329	-44	-5	309	293	14	2	20	21	-1	0
9	Jižní spojka 1	M-A	102600	96930	1984	3686	0	0	0	0	90515	85299	1825	3391	0	0	0	0	12085	11631	159	285	0	0	0	0
10	Jižní spojka 2	M-A	77800	71740	2121	3939	700	710	-3	-7	68708	63132	1952	3624	618	626	-2	-6	9092	8608	169	315	82	84	-1	-1
11	Černokostecká	M-C	17100	15800	650	650	100	100	0	0	15746	14536	605	605	92	92	0	0	1354	1264	45	45	8	8	0	0
12	Kutnohorská	M-A	20700	18740	1078	882	100	100	0	0	18294	16491	892	811	88	88	0	0	2406	2249	86	71	12	12	0	0
13	Záměr	M-C	2380	1520	688	172	920	1020	308	-408	2198	1398	640	160	844	938	286	-380	182	122	48	12	76	82	22	-28
			VV	OV	LNV	TNV																				

VV	Všechna vozidla
OV	Osobní vozidla z VV
LNV	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV

Pozn.: V součtových tabulkách nejsou započítány cesty vozidel MHD, které je nutné je k uvádění IAD připočítat (jsou uvedeny ve zprávě).

PŘÍLOHA 8: INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ UVNITŘ AREÁLU

Společnost European Transportation Consultancy, s.r.o. připravila tyto podklady pro společnost Panattoni Europe výhradně pro jejich užití. Použití těchto informací třetí stranou je výhradně na jejich vlastní riziko.

© European Transportation Consultancy, s.r.o. 2016.





PŘÍLOHA 8.2

SOUČTOVÉ TABULKY - INTEZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA ÚČELOVÝCH KOMUNIKACÍCH 24HODINOVĚ, NOČNÍ A DENNÍ A VÝPOČET PROBĚHU V AREÁLU

Komunikace			Intenzity automobil. dopravy																		Výpočet dopravního proběhu				
Jméno	Charakter	24 hod				z toho denní 06:00-22:00				z toho noční 22:00-06:00				8 po sobě jdoucích nejzatiženějších hodin				nejzatiženější hodina v noci				Počet cest	Délka smyčky	Dopravní proběh	
A	VJEZD DO AREÁLU	M-U	2380	1520	440	420	2259	1435	424	400	121	85	16	20	1303	775	270	258	56	32	12	12	1190	86	102,34
B	ZÁPAD 1	M-U	796	536	80	180	764	510	78	176	32	26	2	4	433	273	49	111	19	11	2	5	398	188	74,824
C	ZÁPAD 2	M-U	360	100	80	180	346	92	78	176	14	8	2	4	211	51	49	111	9	2	2	5	180	438	78,84
D	VÝCHOD 1	M-U	1584	984	360	240	1495	925	344	226	89	59	16	14	870	502	221	147	37	21	10	7	792	128	101,376
E	VÝCHOD 2	M-U	380	140	100	140	356	132	94	130	24	8	6	10	219	71	61	86	10	3	3	4	190	713	135,47
F	SEVER 1	M-U	1204	844	260	100	1139	793	250	96	65	51	10	4	651	430	160	61	28	18	7	3	602	48	28,896
G	SEVER 2	M-U	796	436	260	100	753	407	250	96	43	29	10	4	443	222	160	61	19	9	7	3	398	471	187,458
H	SEVER 3	M-U	506	288	158	60	473	263	152	58	33	25	6	2	281	147	97	37	12	6	4	2	253	717	181,401
I	SEVER 4	M-U	258	74	134	50	244	68	129	48	14	6	5	2	151	38	82	31	7	2	4	1	129	507	65,403
J	SEVER 5	M-U	84	50	24	10	80	46	24	10	4	4	0	0	46	26	15	6	2	1	1	0	42	391	16,422
K	PARKOVIŠTĚ A	M-U	286	286	0	0	268	268	0	0	18	18	0	0	146	146	0	0	6	6	0	0	143	218	31,174
L	PARKOVIŠTĚ B	M-U	408	408	0	0	386	386	0	0	22	22	0	0	208	208	0	0	9	9	0	0	204	317	64,668
			VV	OV	LNV	TNV																			

VV	Všechna vozidla
OV	Osobní vozidla z VV
LNV	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV

PŘÍLOHA 9: KAPACITNÍ POSOUZENÍ SSZ PRŮMYSLOVÁ - KE KABLU

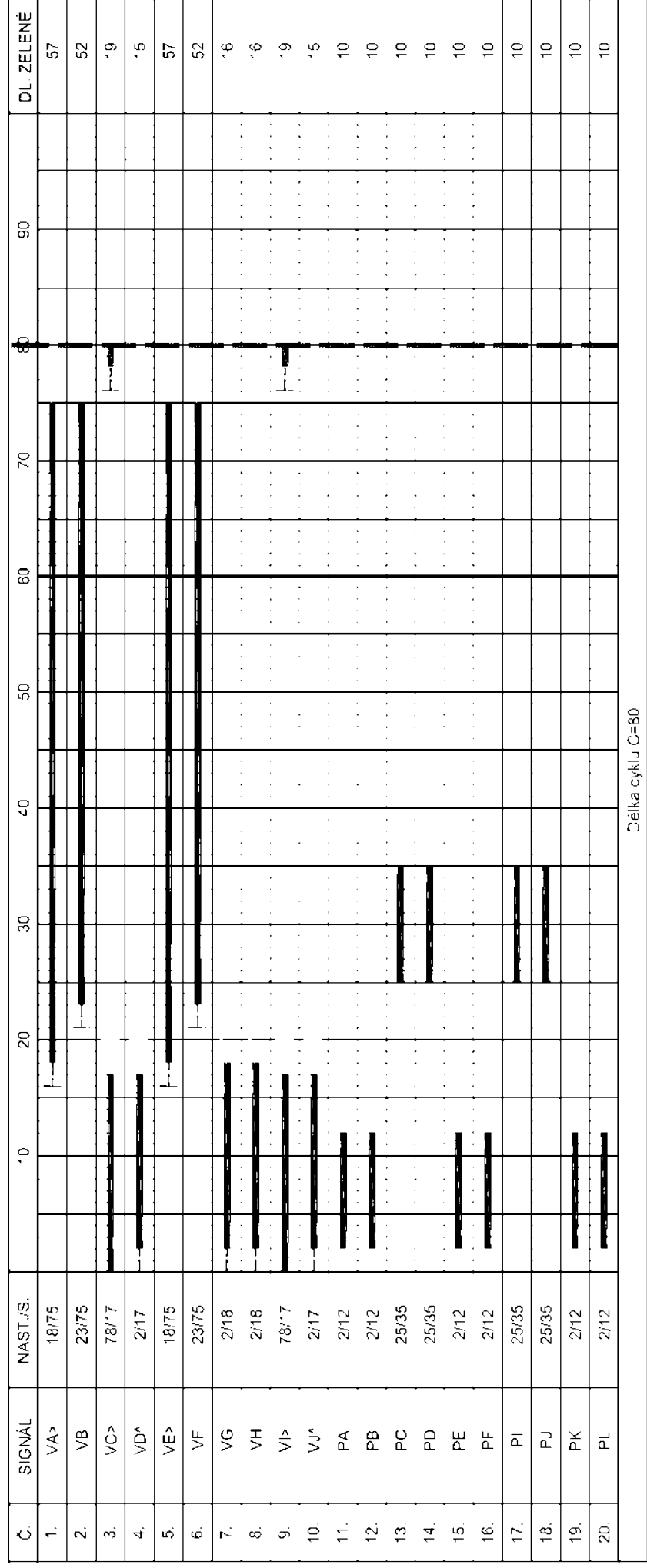
Společnost European Transportation Consultancy, s.r.o. připravila tyto podklady pro společnost Panattoni Europe výhradně pro jejich užití. Použití těchto informací třetí stranou je výhradně na jejich vlastní riziko.

© European Transportation Consultancy, s.r.o. 2016.



SSZ - PRŮMYSLOVÁ x KE KABLU X RABAKOVSKÁ

PŘÍKLAD PRŮBĚHU ŘÍZENÍ VE ŠPIČKOVÉ HODINĚ



EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.
 Dodavatel konceptů a projektů dopravních staveb
 Anýš Lelenská 34/7, 120 00 Praha 2, ČR
 tel: +4201 224 21 708 fax: +4201 224 213 277
 e-mail: etoc@etransconsultancy.com www.etoc-trans.com



SSZ PRŮMYSLOVÁ x KE KABLU X RABAKOVSKÁ (2020)

PŘÍKLAD PRŮBĚHU ŘÍZENÍ

PŘÍLOHA 9.1

Kartogram intenzit dopravy

Lokalita: Průmyslová - Rabakovská

Intenzita (zatěžovací stav): Výhledový stav 2020_OLD

uložen: 8.3.2017

projekt: PPCP

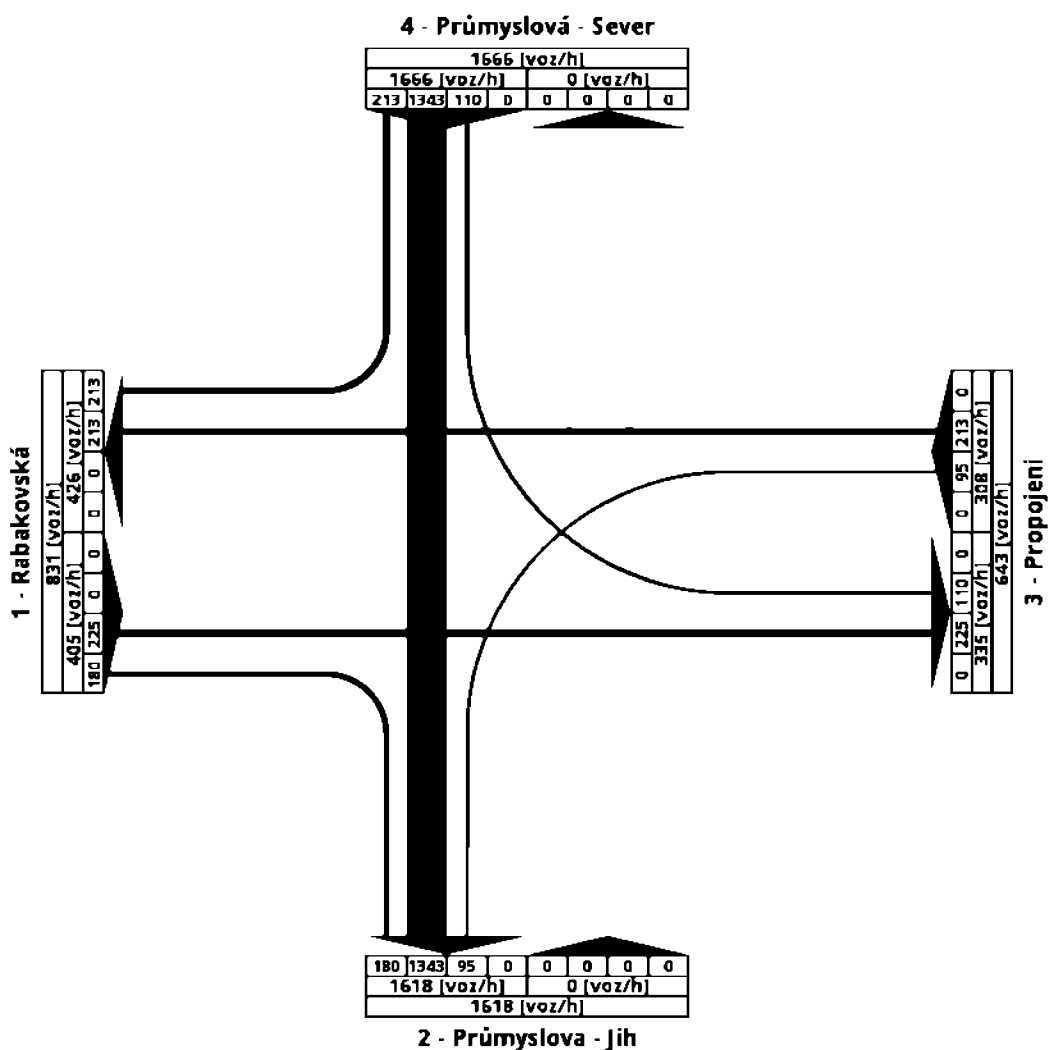
upraven: 12.3.2017

místo (obec): nepřirazeno

součet intenzit na všech vjezdech: 2379 vozidel

Poznámka

nezadána



Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235

Název křižovatky: Průmyslová - Rabakovská

Intenzity: Výhledový stav 2020_OLD

Název uspořádání: VÝHLEDOVÝ STAV 2020 - OLD

Délka cyklu t_c [s] 80

Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem

Vjezd (signální skupina)	I_p	S_p	z_p	C_{L1}	N_A	C_{L2}	S_L	z_o	C_{L3}	C_L
	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
VH-L	405	3887	15	85	1	45	1860	1	23	153

Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy

Vjezd (signální skupina)	I_v	z	S_v	C_v	Rez	L_{r1}	L_{r2}	t_w	ÚKD	
	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[%]	[m]	[m]	[s]	dosahená	požadovaná
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
VJ	225	15	2000	375	40	24		33	B	E
VI	180	19	1887	448	60	18		26	B	E
VH-L	95	16	1860	153	38	10		44	C	E
VH-R	213	16	2000	400	47	23		30	B	E
VB	1453	52	3963	2576	44	34		8	A	E
VA	213	57	1887	1344	84	8		4	A	E

Výstup software EDIP eL (verze 3.00) | 8.3.2017, 16:02:20 | [redacted] European Transportation Consultancy, s.r.o.,
Praha 2, uživatelský účet: [redacted]

Kartogram intenzit dopravy

Lokalita: Průmyslová - Rabakovská

Intenzita (zatěžovací stav): Výhledový stav 2020_NEW

uložen: 8.3.2017

projekt: PPCP

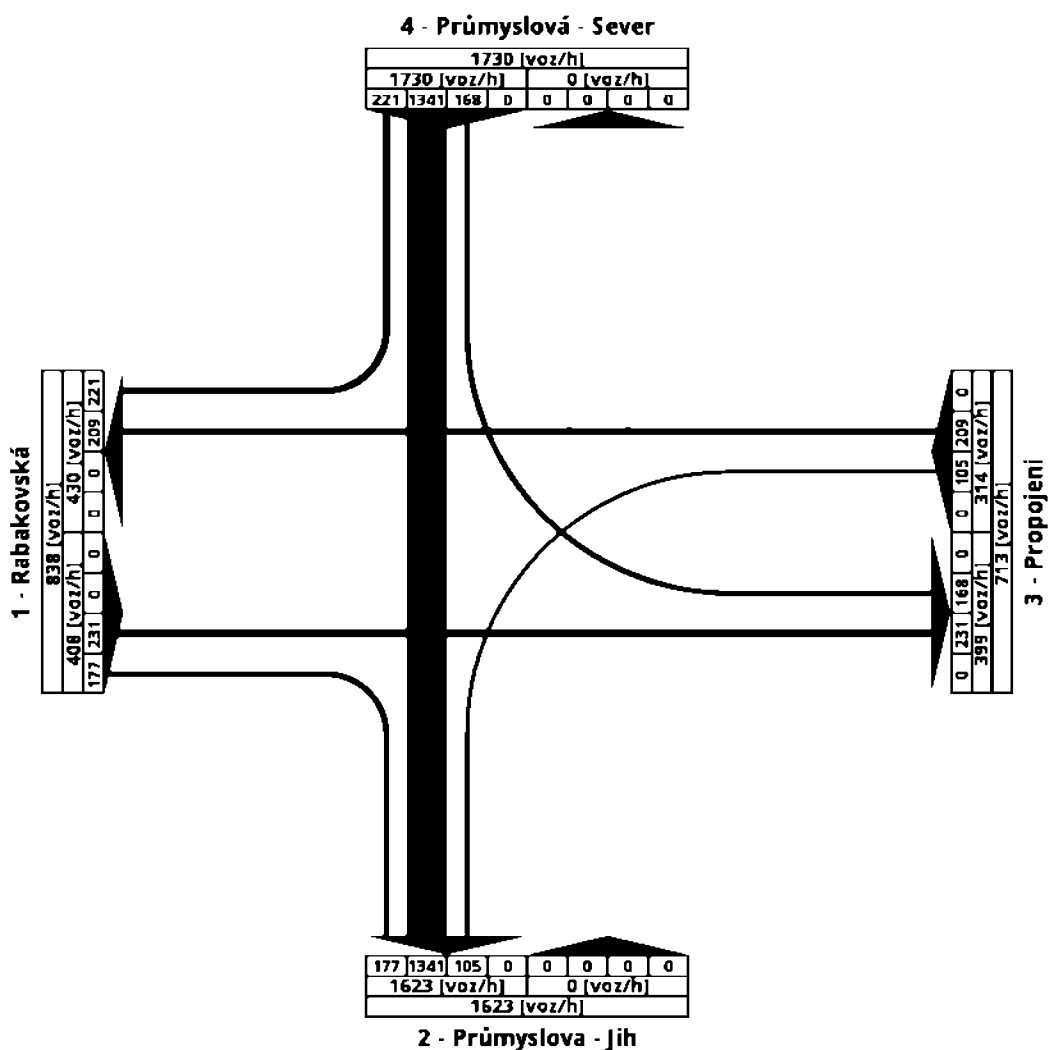
upraven: 12.3.2017

místo (obec): nepřirazeno

součet intenzit na všech vjezdech: 2452 vozidel

Poznámka

nezadána



Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235

Název křižovatky: Průmyslová - Rabakovská

Intenzity: Výhledový stav 2020_NEW

Název uspořádání: VÝHLEDOVÝ STAV 2020 - OLD

Délka cyklu t_c [s] 80

Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem

Vjezd (signální skupina)	I_p	S_p	z_p	C_{L1}	N_A	C_{L2}	S_L	z_o	C_{L3}	C_L
	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
VH-L	408	3887	15	84	1	45	1860	1	23	152

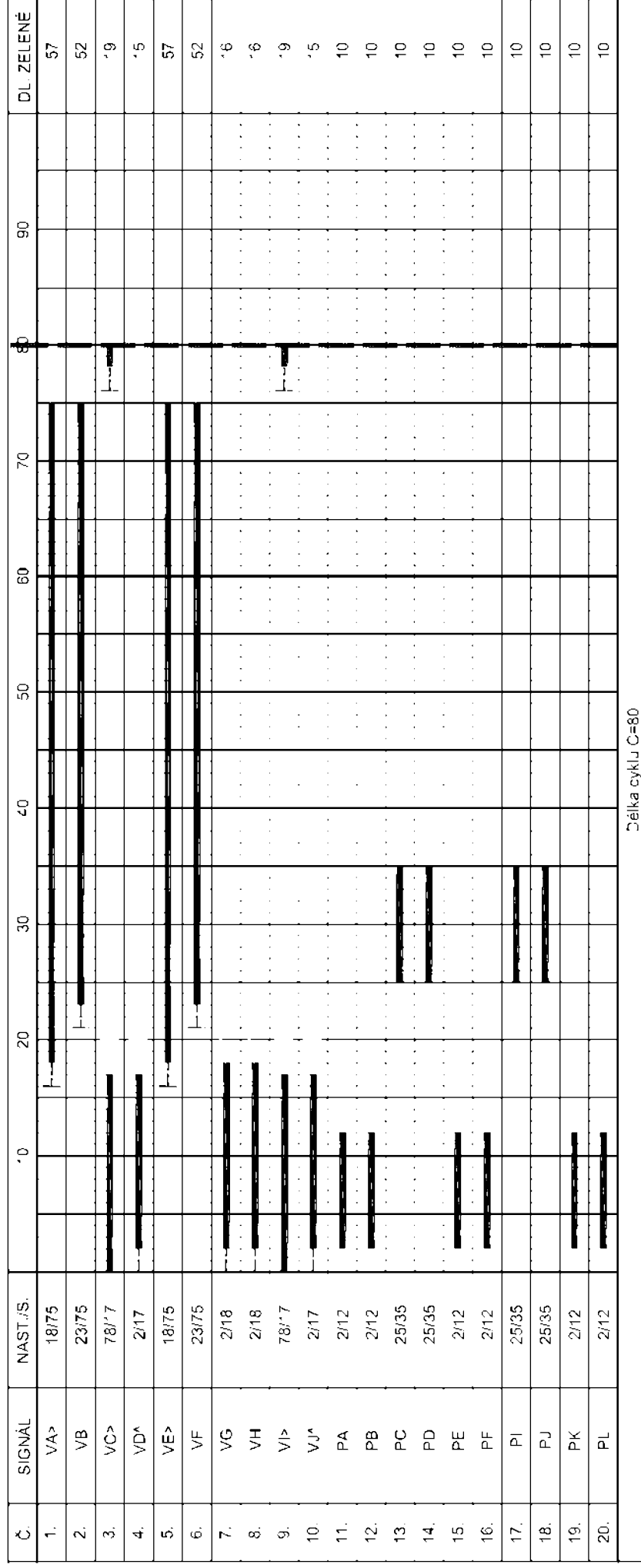
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy

Vjezd (signální skupina)	I_v	z	S_v	C_v	Rez	L_{r1}	L_{r2}	t_w	ÚKD	
	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[%]	[m]	[m]	[s]	dosahená	požadovaná
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
VJ	231	15	2000	375	38	25	34	34	B	E
VI	177	19	1887	448	61	18	25	25	B	E
VH-L	105	16	1860	152	31	11	50	50	C	E
VH-R	209	16	2000	400	48	22	30	30	B	E
VB	1509	52	3946	2565	41	35	8	8	A	E
VA	221	57	1887	1344	84	8	4	4	A	E

Výstup software EDIP eL (verze 3.00) | 8.3.2017, 16:05:56 | Ing. Smejkal Karel, European Transportation Consultancy, s.r.o.,
Praha 2, uživatelský účet: ETC_Smejkal (ID: 13)

SSZ - PRŮMYSLOVÁ x KE KABLU X RABAKOVSKÁ

PŘÍKLAD PRŮBĚHU ŘÍZENÍ VE ŠPIČKOVÉ HODINĚ

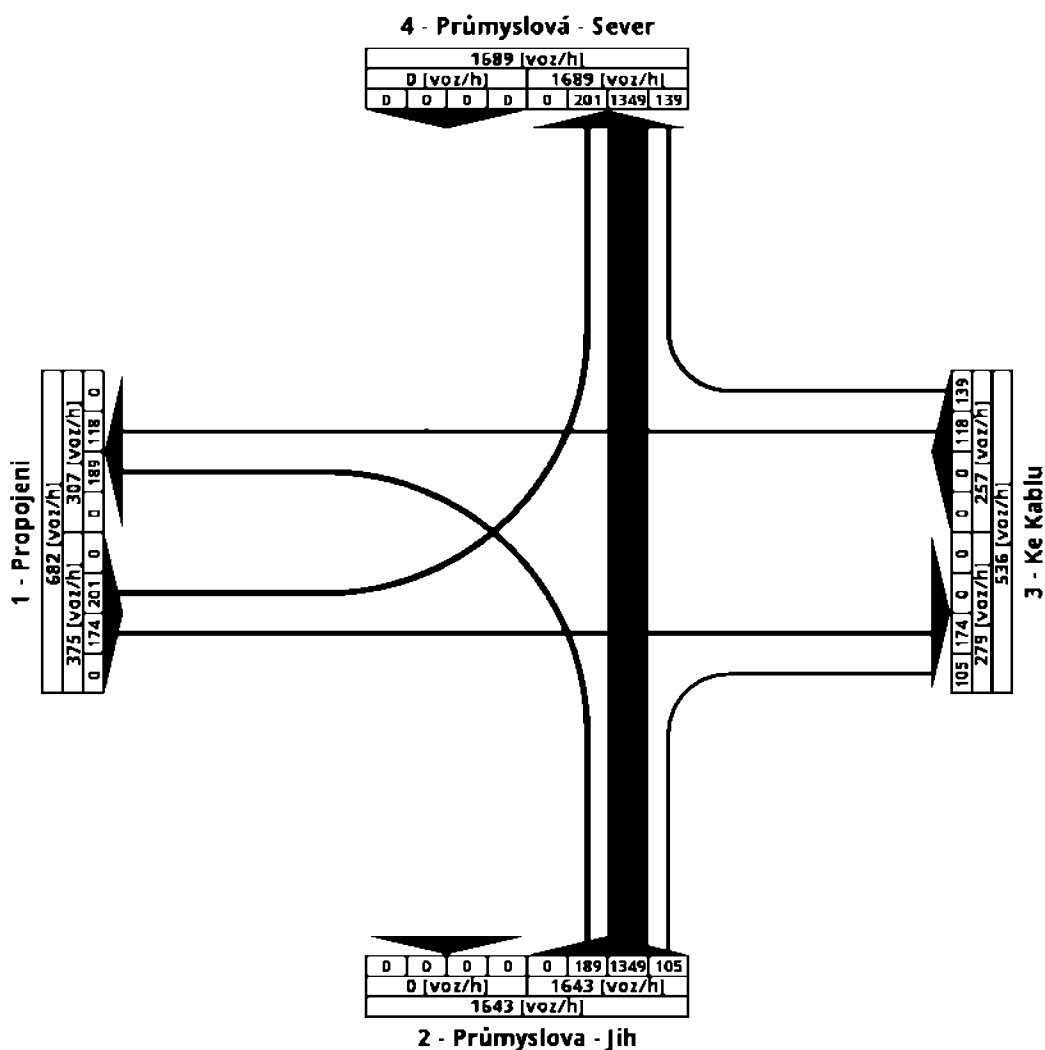


Kartogram intenzit dopravy
 Lokalita: Průmyslová - Ke Kablu
 Intenzita (zatěžovací stav): Výhledový stav 2020_old

uložen: 8.3.2017 projekt: PPCP
 upraven: 12.3.2017 místo (obec): nepřirazeno

součet intenzit na všech vjezdech: 2275 vozidel

Poznámka
 nezadána



Výstup z Datového skladu (verze 2.0) | 28.4.2017, 13:17:53 | Ing. Smejkal Karel, European Transportation Consultancy, s.r.o., Praha 2, uživatelský účet: ETC_Smejkal (ID: 13)

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235

Název křižovatky: Průmyslová - Ke Kable

Intenzity: Výhledový stav 2020_old

Název uspořádání: VÝHLEDOVÝ STAV 2020 - OLD

Délka cyklu t_c [s] 80

Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem

Vjezd (signální skupina)	I_p	S_p	z_p	C_{L1}	N_A	C_{L2}	S_L	z_o	C_{L3}	C_L
	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
..

Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy

Vjezd (signální skupina)	I_v	z	S_v	C_v	Rez	L_{r1}	L_{r2}	t_w	ÚKD	
	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[%]	[m]	[m]	[s]	dosažená	požadovaná
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
VG-L,R		13	1000	163						
VG-L,R(K)		5	1860	116						
VG-L,R + VG-L,R(K)	201	18		279	28	21		41	C	E
VG-R	174	18	2000	450	61	18		26	B	E
VF	1538	51	3860	2461	38	37		9	A	E
VE	105	56	1887	1321	92	4		4	A	E
VD	118	13	2000	325	64	13		30	B	E
VC	257	17	3905	830	69	13		25	B	E

Výstup software EDIP eL (verze 3.00) | 8.3.2017, 16:22:29 | Ing. Smejkal Karel, European Transportation Consultancy, s.r.o., Praha 2, uživatelský účet: ETC_Smejkal (ID: 13)

Kartogram intenzit dopravy

Lokalita: Průmyslová - Ke Kable

Intenzita (zatěžovací stav): Výhledový stav 2020_NEW

uložen: 8.3.2017

projekt: PPCP

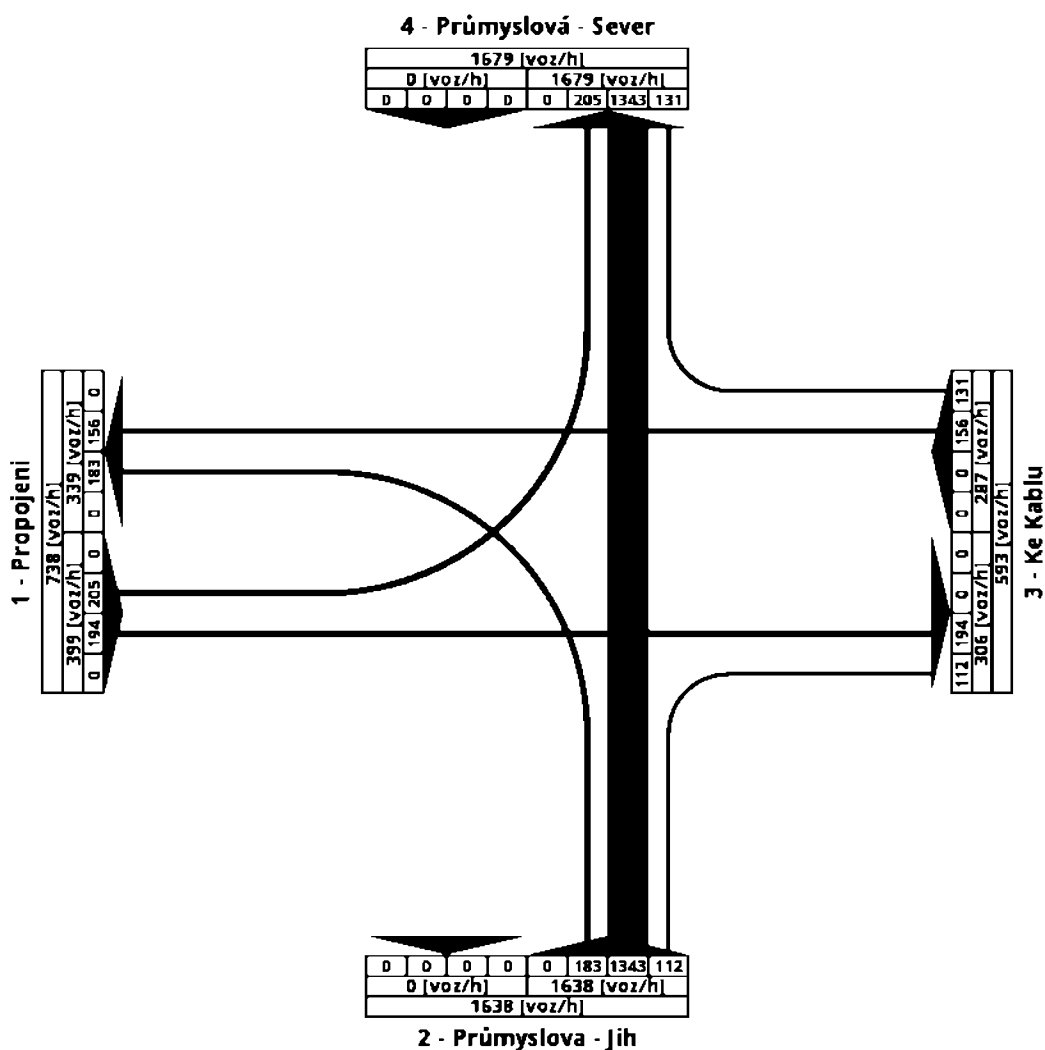
upraven: 12.3.2017

místo (obec): nepřiráženo

součet intenzit na všech vjezdech: 2324 vozidel

Poznámka

nezadána



Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235

Název křižovatky: Průmyslová - Ke Kable

Intenzity: Výhledový stav 2020_NEW

Název uspořádání: VÝHLEDOVÝ STAV 2020 - OLD

Délka cyklu t_c [s] 80

Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem

Vjezd (signální skupina)	I_p	S_p	z_p	C_{L1}	N_A	C_{L2}	S_L	z_o	C_{L3}	C_L
	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
..

Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy

Vjezd (signální skupina)	I_v	z	S_v	C_v	Rez	L_{r1}	L_{r2}	t_w	ÚKD	
	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[%]	[m]	[m]	[s]	dosažená	požadovaná
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
VG-L,R		13	1000	163						
VG-L,R(K)		5	1860	116						
VG-L,R + VG-L,R(K)	205	18		279	26	21		42	C	E
VG-R	194	18	2000	450	57	20		27	B	E
VF	1526	51	3860	2461	38	37		9	A	E
VE	112	56	1887	1321	92	4		4	A	E
VD	156	13	2000	325	52	17		32	B	E
VC	287	17	3905	830	65	15		25	B	E

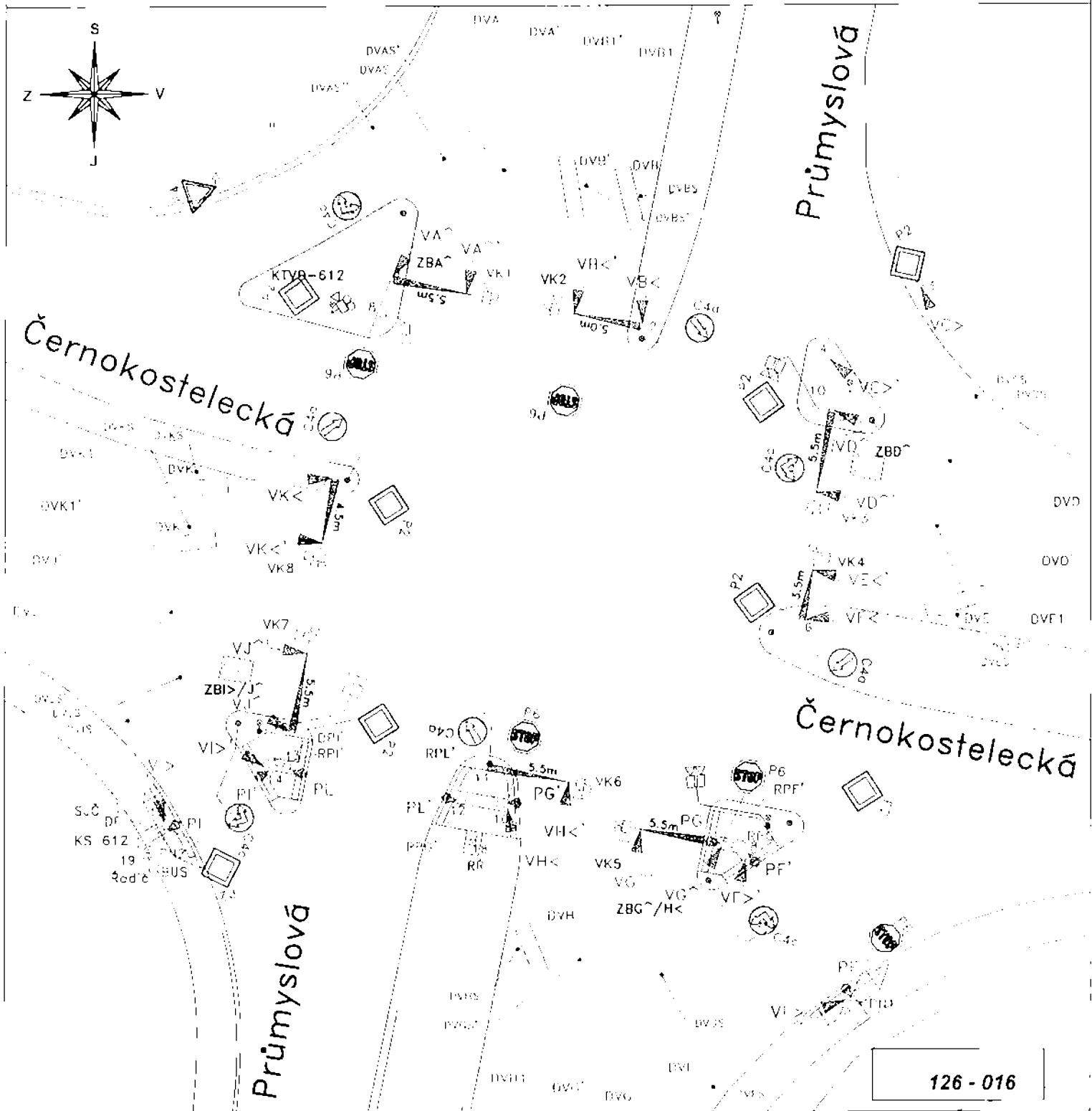
Výstup software EDIP eL (verze 3.00) | 8.3.2017, 16:18:25 | Ing. Smejkal Karel, European Transportation Consultancy, s.r.o., Praha 2, uživatelský účet: ETC_Smejkal (ID: 13)

**PŘÍLOHA 10: KAPACITNÍ POSOUZENÍ
SSZ 0.612 PRŮMYSLOVÁ – KE KABLU
(VČ. NÁVRHU ÚPRAVY)**



Celková situace

- vzdálenosti videosmyček od stopčáry: DVA, DVA', DVB1, DVB1', DVD, DVD', DVG, DVG', DVH1, DVJ, DVJ' 40m, DVE1, DVK1, DVK1' 35m
- vzdálenosti přihlašovacích míst BUS MHD od stopčáry: DBA1Mx 210m, DBAM 50m, DBA2M 0-5m, DBD1Mx 110m, DBDM 50m, DBD2M 0-5m, DBG1Mx+DBH1Lx 180m, DBGM+DBHL 50m, DBG2M+DBH2L 0-5m, DBI1Rx+DBJ1Mx 225m, DBIR+DBJM 50m, DBI2R+DBJ2M 0-5m

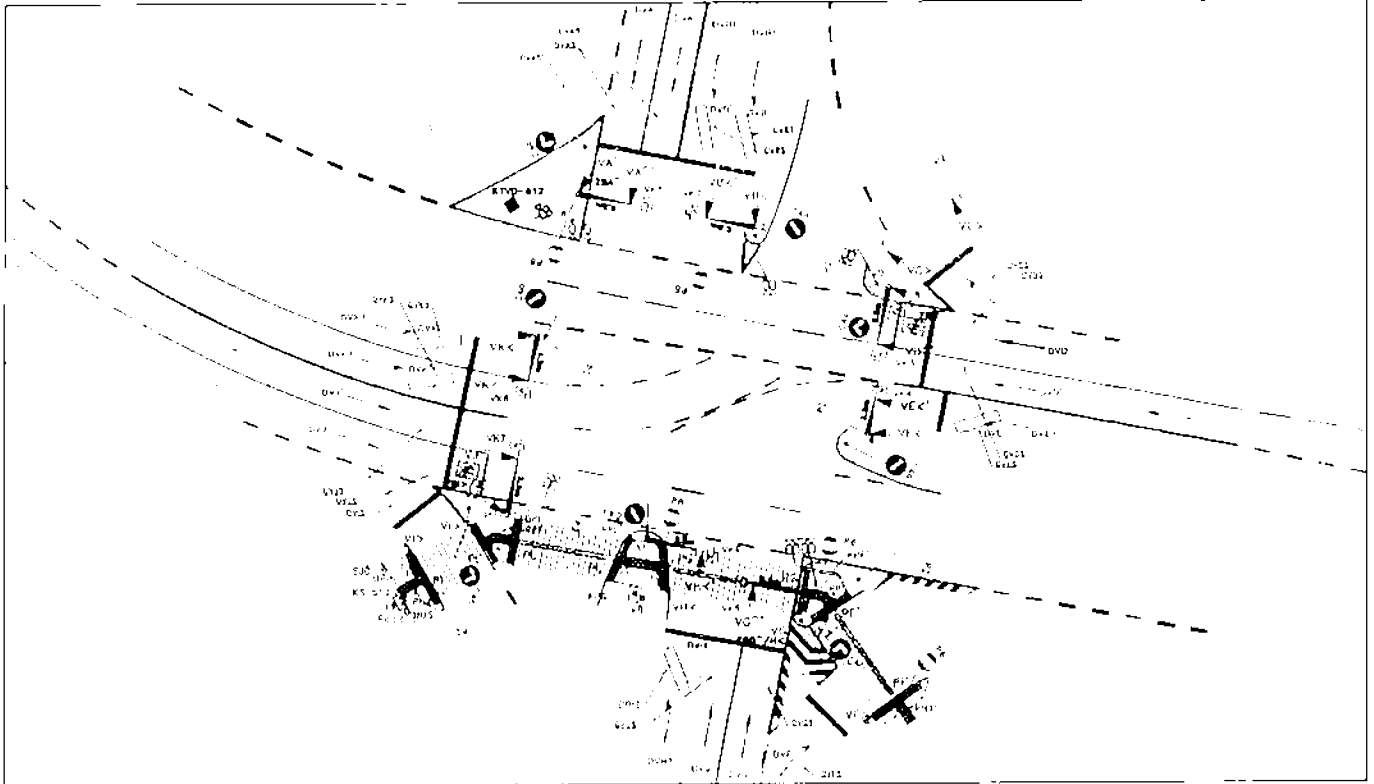




ODŘŮ-JV (SSZ 0.612 Černokostelecká - Průmyslová)

Příloha č. 14.1

Schéma a data pro ODŘŮ



F1

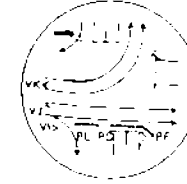
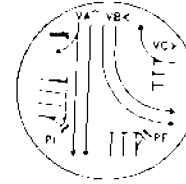
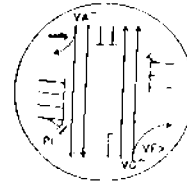
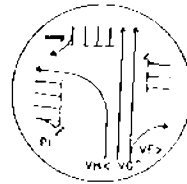
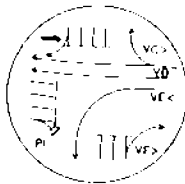
F2

F3

F4

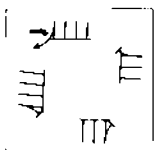
F5

F6

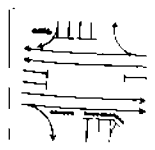


fáze							popis programů										
parametr	C	UZP	OF	NK	N1NC	N2N	N3N	N4N	N5N	N6N							
program	P11	100	0	0	2	8	9	1	11	7	0	dopolední					
	P12	120	0	0	2	13	10	0	17	15	1	odpolední					
	P13	120	0	0	2	23	8	1	11	11	1	zvýhodnění Černokostelecké					
	P14	120	0	0	2	12	20	1	11	11	1	zvýhodnění Černokostelecké DC					
	P15	120	0	0	2	10	8	1	25	11	1	zvýhodnění Průmyslové					
	P16	120	0	0	2	9	7	0	15	25	0	zvýhodnění Průmyslové sever					
	P20	64	0	0	2	0	0	0	0	0	0	strukturální					

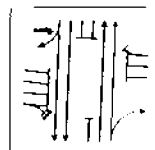
CČ(P6)



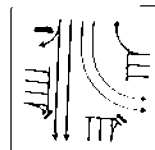
ZV1(P7)



ZV2(P8)



ZV3(P9)





SSZ: 20161013

Název:

0.612

Černokostecká - Průmyslová



č	signál	nast./s.	10	20	30	40	50	60	70	80	90	DZ	ZM
1	VA [^]	26/40										14	
2	V8<	36/40										5	
3	VC>	*										22	
4	VD [^]	58/10										16	
5	VE<	3/8										5	
6	VF>	8/31										23	
7	V6 [^]	12/31										19	
8	VH<	13/18										5	
9	VI>	46/1										19	
10	VJ [^]	46/1										19	
11	VK<	45/50										5	
12	PF	35/1										30	
13	PG	45/2										21	
14	PI	5/42										37	
15	PL	47/0										17	
16													
17													
18													
19	F2	8											
20	F3	18											
21	F4	31											
22	F5	40											
23	F6	50											
24													
25													
26													
27													
28													
29													
30													

10/2016

nežadává se do řadiče

UŽP (F1) = 0

I - ODŘŮ

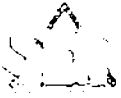
P20/64s - strukturální

nový

Obnova SSZ - odhadování

* 59/10, 38/45

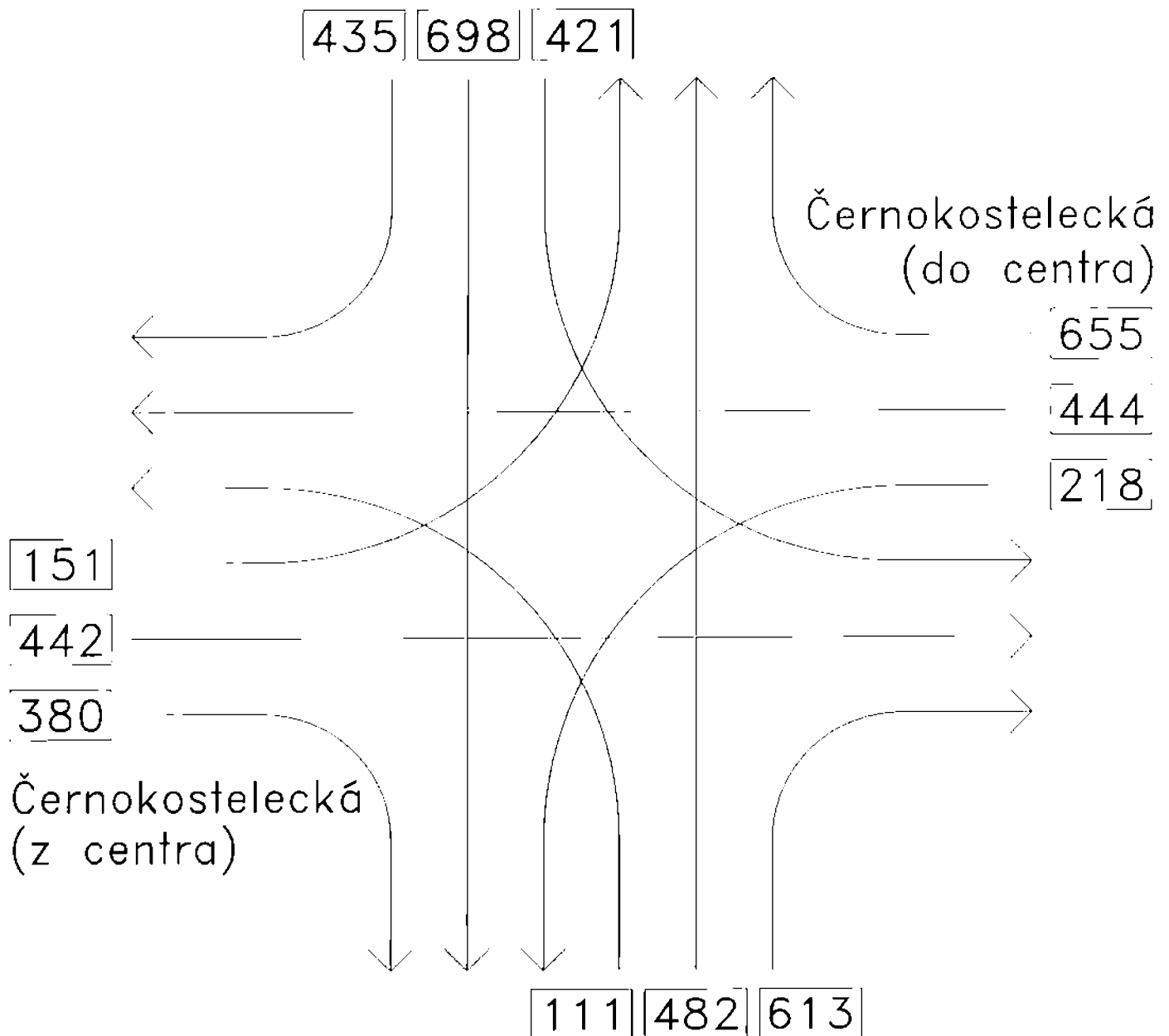
Příloha č.: 14.2



Pentlogram intenzit - dopolední špička

Průmyslová – sever

[pvoz/h]



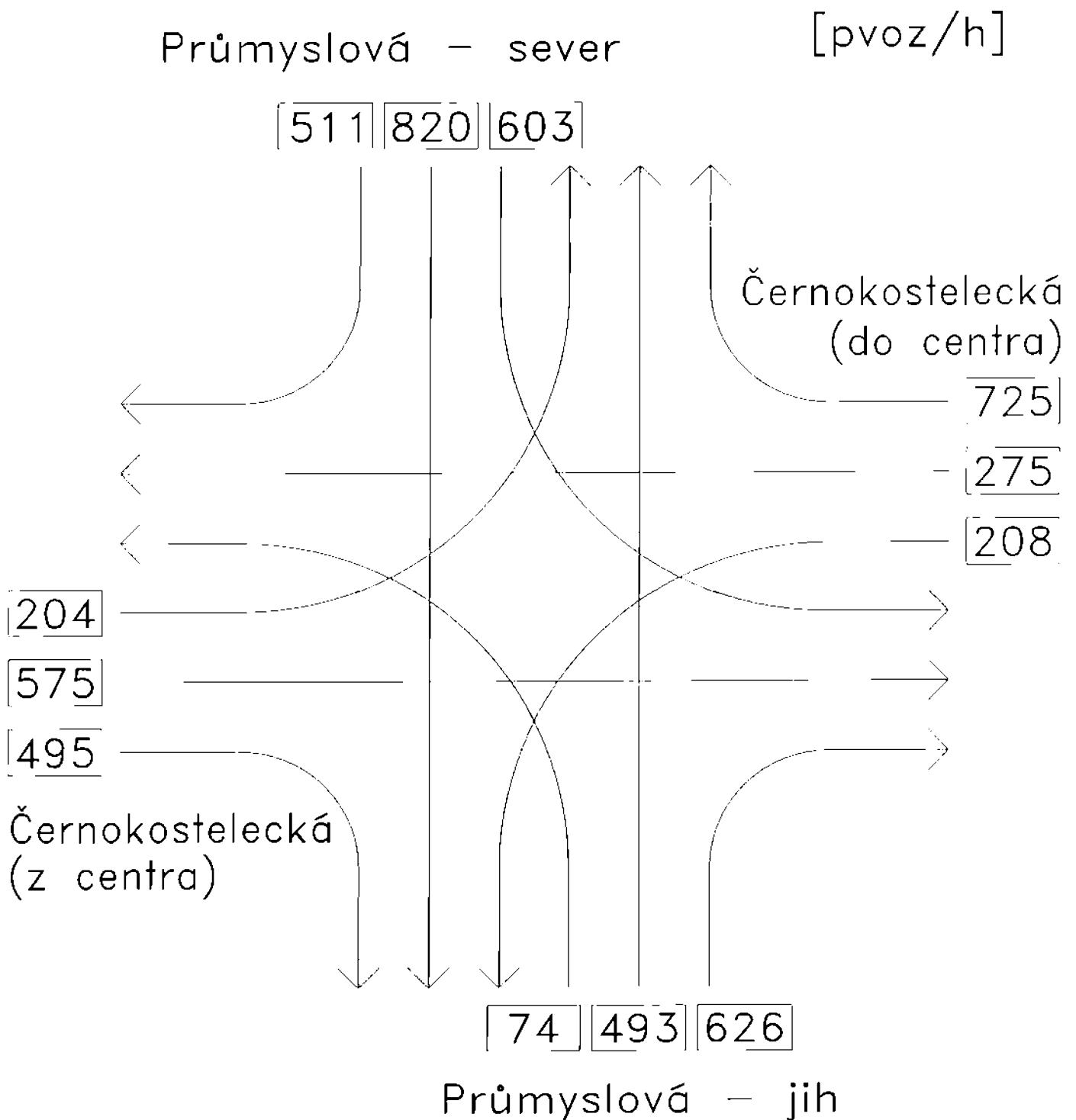
Průmyslová – jih



SSZ 0.612 Černokostecká - Průmyslová

Příloha č. 16.2

Pentlogram intenzit - odpolední špička





SSZ 0.612 Černokostecká - Průmyslová

Příloha č. 17

Kapacitní posouzení

Dopolední špička - P11											
Délka cyklu t_c [s]		100									
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy											
signální skupina	řadič pruhy	I_v [pvoz/h]	S_v [pvoz/h]	z [s]	C_v [pvoz/h]	Rez [%]	L_{F1} [m]	L_{F2} [m]	t_w [s]	ÚKD	
										dosah.	požad.
VA [^]	↑↑↑	1133	3869	32	1238	9	66		43	C	E
VB<	↖↖↖	421	3745	12	449	6	36		93	E	E
VC>+VD [^]	↑↗	691	1784	32	774	11	84		47	C	E
VD [^]	↑	408	1886	33	622	34	48		31	B	E
VE<	↖	218	1796	14	251	13	36		80	E	E
VF>+VG [^]	↑↑↑↗	1099	3830	31	1187	7	66		47	C	E
VH<	↖	111	1849	6	129	14	18		117	E	E
VI>+VJ [^]	↑↑↑↗	797	3916	27	1057	25	54		35	B	E
VK<	↖↖↖	151	3774	5	226	33	12		57	D	E

Odpolední špička - P12											
Délka cyklu t_c [s]		120									
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy											
signální skupina	řadič pruhy	I_v [pvoz/h]	S_v [pvoz/h]	z [s]	C_v [pvoz/h]	Rez [%]	L_{F1} [m]	L_{F2} [m]	t_w [s]	UKD	
										dosah.	požad.
VA [^]	↑↑↑	1331	3869	46	1483	10	84		41	C	E
VB<	↖↖↖	603	3745	20	624	3	54		120	E	E
VC>+VD [^]	↑↗	785	1787	38	818	4	108		83	E	E
VD [^]	↑	215	1886	39	613	65	30		29	B	E
VE<	↖	208	1796	15	224	7	42		120	E	E
VF>+VG [^]	↑↑↑↗	1118	3831	36	1149	3	84		89	E	E
VH<	↖	74	1849	5	92	20	18		120	E	E
VI>+VJ [^]	↑↑↑↗	1070	3912	33	1076	1	78		120	E	E
VK<	↖↖↖	204	3774	6	220	7	24		120	E	E

Sedlová hodina - P1											
Délka cyklu t_c [s]		100									
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy											
signální skupina	řadič pruhy	I_v [pvoz/h]	S_v [pvoz/h]	z [s]	C_v [pvoz/h]	Rez [%]	L_{F1} [m]	L_{F2} [m]	t_w [s]	UKD	
										dosah.	požad.
VA [^]	↑↑↑	1064	3869	35	1354	21	60		31	B	E
VB<	↖↖↖	613	3745	17	637	4	48		104	E	E
VC>+VD [^]	↑↗	632	1785	30	788	20	78		37	C	E
VD [^]	↑	368	1886	31	585	37	48		31	B	E
VE<	↖	230	1796	13	233	1	36		120	E	E
VF>+VG [^]	↑↑↑↗	1052	3831	28	1073	2	66		109	E	E
VH<	↖	75	1849	5	111	32	12		73	E	E
VI>+VJ [^]	↑↑↑↗	979	3912	26	1017	4	66		73	E	E
VK<	↖↖↖	174	3774	5	226	23	18		66	D	E

Na vjezdu VC>+VD[^] je výpočet proveden dle návrhu metodiky vlivu doplňkové šipky

Kartogram intenzit dopravy

Lokalita: Průmyslová - Černokostecká

Intenzita (zatěžovací stav): Výhledový stav 2016 ranní špička

uložen: 21.4.2017

projekt: PPCP

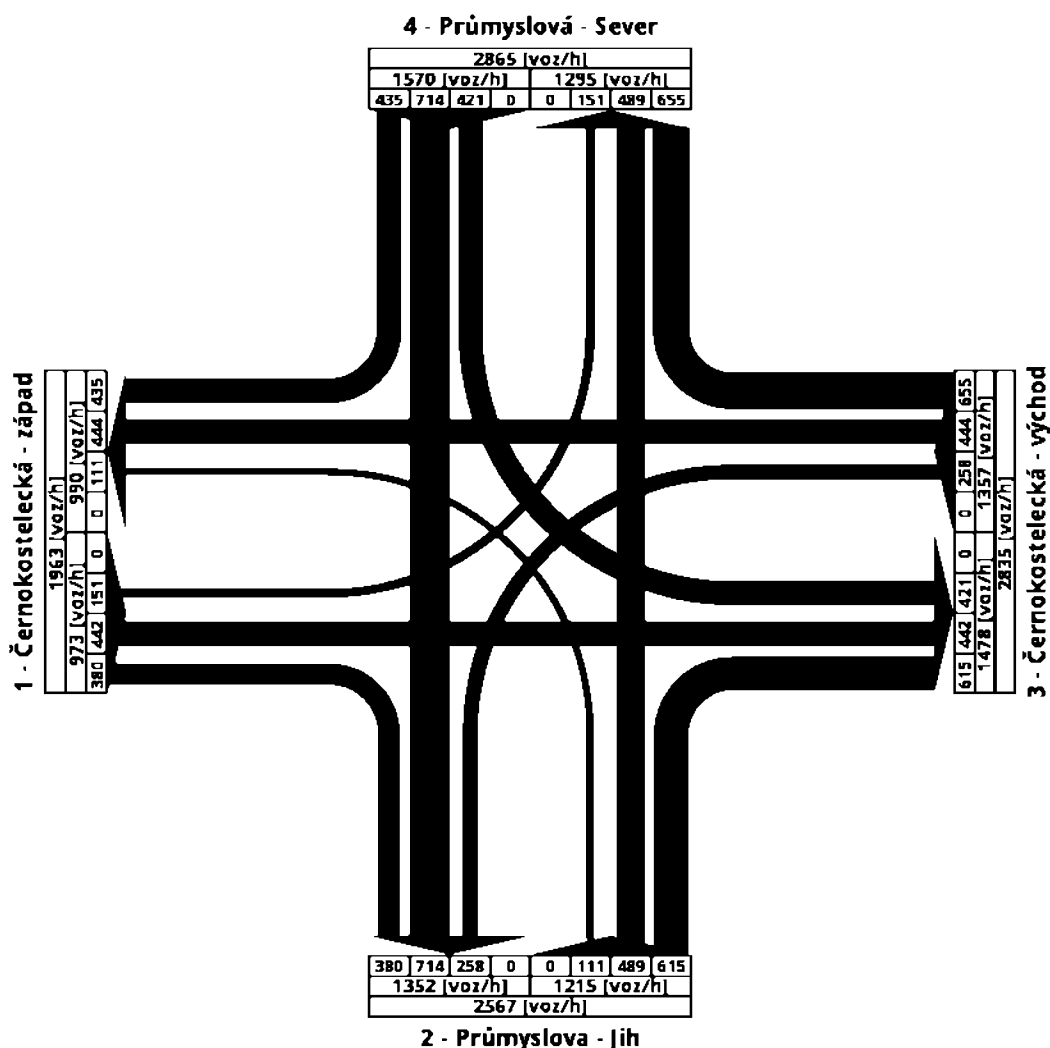
upraven: 21.4.2017

místo (obec): nepřiráženo

součet intenzit na všech vjezdech: 5115 vozidel

Poznámka

nezadána



Kartogram intenzit dopravy

Lokalita: Průmyslová - Černokostecká

Intenzita (zatěžovací stav): Výhledovýstav 2016 odpolední špička

uložen: 21.4.2017

projekt: PPCP

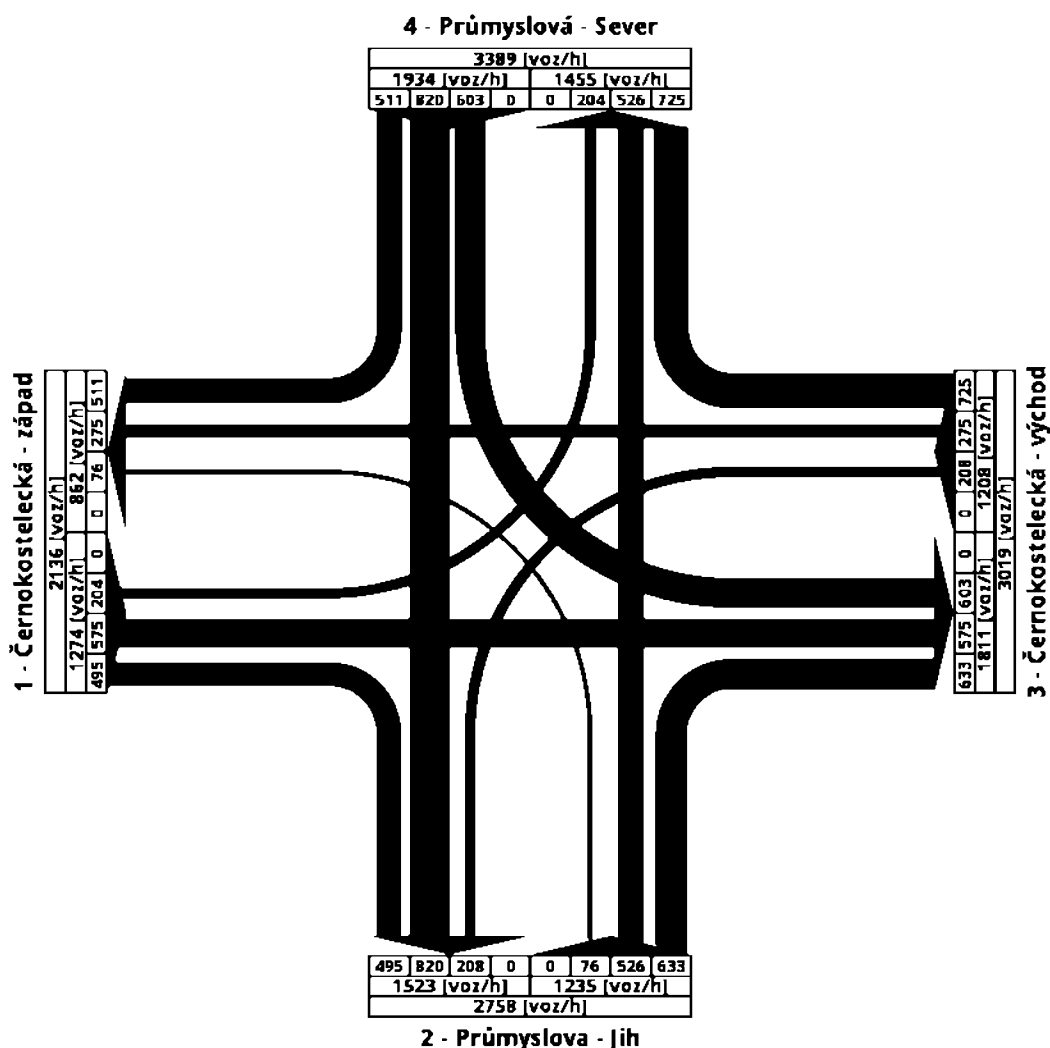
upraven: 21.4.2017

místo (obec): nepřirazeno

součet intenzit na všech vjezdech: 5651 vozidel

Poznámka

nezadána



Výstup z Datového skladu (verze 2.0) | 28.4.2017, 13:25:17 | Ing. Smejkal Karel, European Transportation Consultancy, s.r.o., Praha 2, uživatelský účet: ETC_Smejkal (ID: 13)

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235

Název křižovatky: Průmyslová - Černokostecká

Intenzity: Výhledový stav 2016 ranní špička

Název uspořádání: Stávající stav 2016

Délka cyklu t_c [s] 100

Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem

Vjezd (signální skupina)	I_p	S_p	z_p	C_{L1}	N_A	C_{L2}	S_L	z_o	C_{L3}	C_L
	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
..

Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy

Vjezd (signální skupina)	I_v	z	S_v	C_v	Rez	L_{F1}	L_{F2}	t_w	ÚKD	
	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[%]	[m]	[m]	[s]	dosažená	požadovaná
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
VK	151	5	3774	226	33	12		56	D	E
VJ+VI	822	27	3912	1056	22	50		36	C	E
VH	111	6	1849	129	14	17		117	E	E
VF+VG	1104	31	3831	1187	7	63		48	C	E
VE	258	14	1796	251	-3		76		F	E
VC+VD	1099	33	3674	1212	9	61		42	C	E
VB	421	12	3746	449	6	31		93	E	E
VA	1149	32	3868	1238	7	65		47	C	E

Výstup software EDIP eL (verze 3.00) | 28.4.2017, 12:01:52 | Ing. Smejkal Karel, European Transportation Consultancy, s.r.o., Praha 2, uživatelský účet: ETC_Smejkal (ID: 13)

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235

Název křižovatky: Průmyslová - Černokostecká

Intenzity: Výhledový stav 2016 odpolední špička

Název uspořádání: Stávající stav 2016 PM

Délka cyklu t_c [s] 120

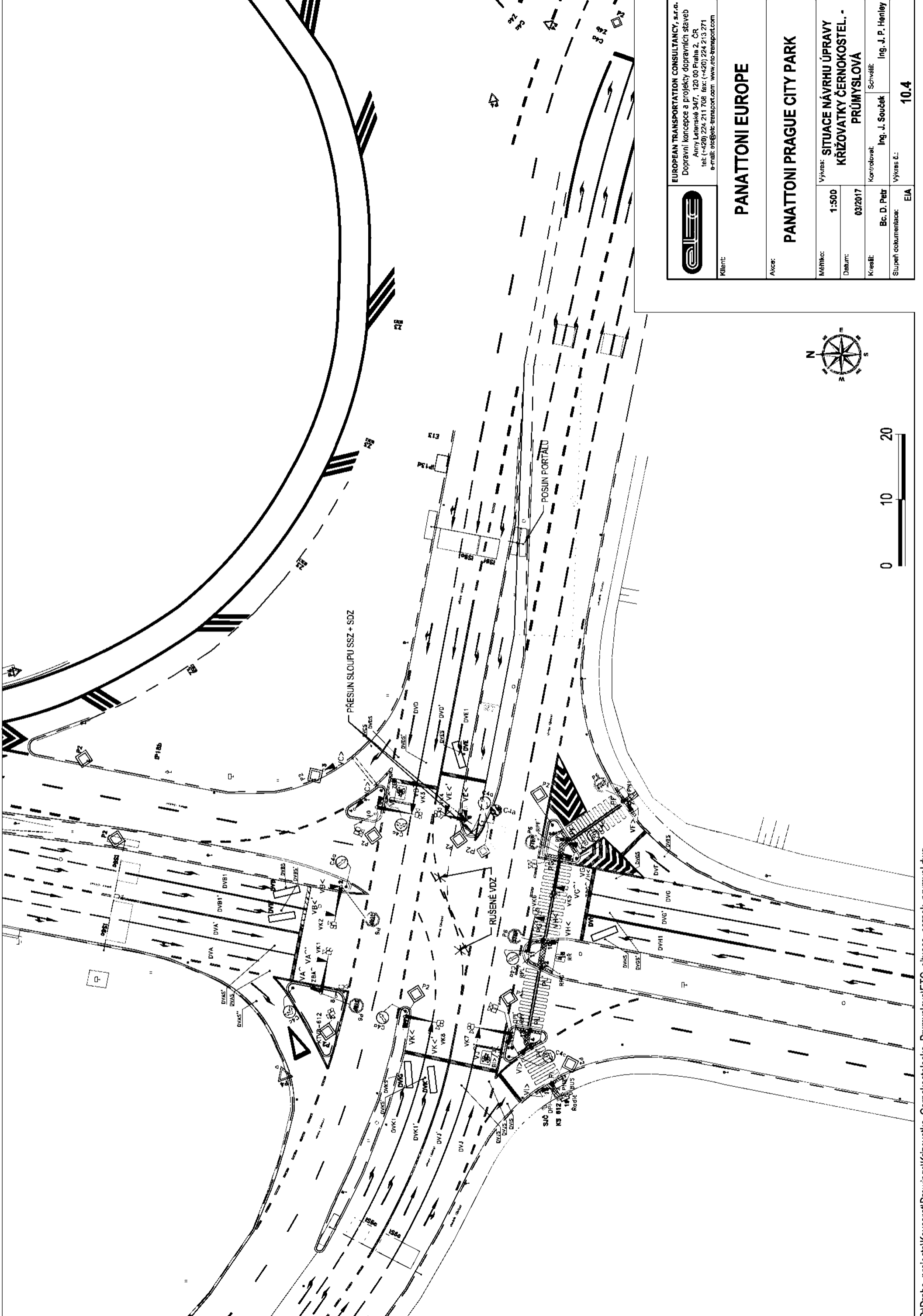
Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem


Vjezd (signální skupina)	I_p	S_p	z_p	C_{L1}	N_A	C_{L2}	S_L	z_o	C_{L3}	C_L
	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
..

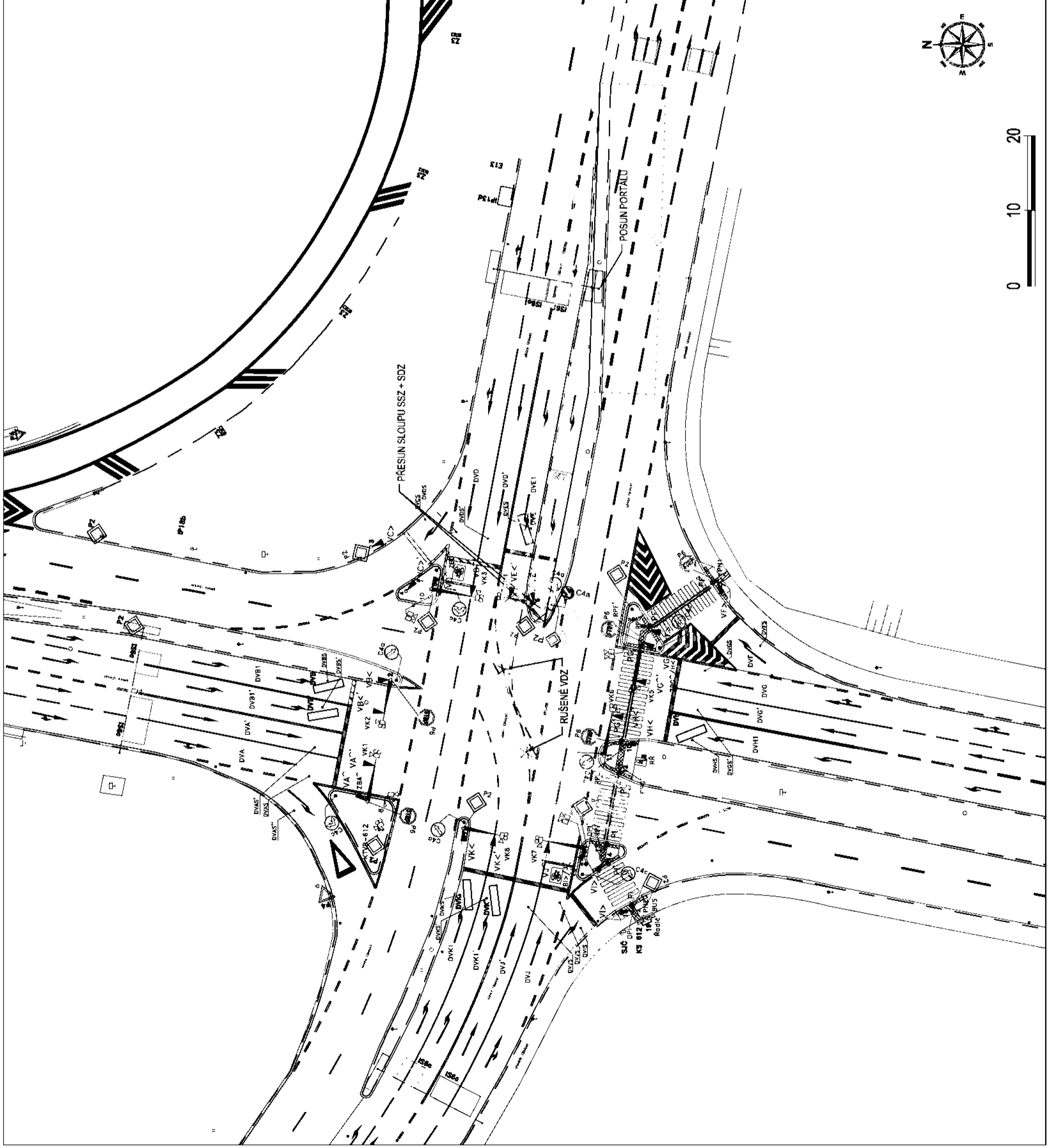
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy


Vjezd (signální skupina)	I_v	z	S_v	C_v	Rez	L_{F1}	L_{F2}	t_w	ÚKD	
	[pvoz/h]	[s]	[pvoz/h]	[pvoz/h]	[%]	[m]	[m]	[s]	dosažená	požadovaná
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
VK	204	6	3774	220	7	19		144	E	E
VJ+VI	1070	33	3912	1076	1	78		320	E	E
VH	76	5	1849	92	18	14		132	E	E
VG+VF	1159	36	3831	1149	-1		111		F	E
VE	208	15	1796	224	7	36		138	E	E
VC+VD	1000	39	3674	1194	16	68		41	C	E
VB	603	20	3746	624	3	50		118	E	E
VA	1331	46	3868	1483	10	82		41	C	E

Výstup software EDIP eL (verze 3.00) | 28.4.2017, 12:05:30 | Ing. Smejkal Karel, European Transportation Consultancy, s.r.o., Praha 2, uživatelský účet: ETC_Smejkal (ID: 13)



	EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o. Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb Arny Letenská 34/7, 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com		
	Klient:		
PANATTONI EUROPE			
PANATTONI PRAGUE CITY PARK			
Výkres:	Měřítko:	Výkres: SITUACE NÁVRHU ÚPRAV KŘÍŽOVATKY ČERNOKOSTEL. - PRŮMYSLOVA	
Datum:	03/2017	Kontroloval: Ing. J. Souček Schválil: Ing. J. P. Henley	
Kreslil:	Bc. D. Petr	Výkres č.: 10.4	
Stupeň dokumentace:	EIA		



		EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o. Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb Armý Letenská 34/7, 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: etec@ec-transport.com www.ec-transport.com	
PANATTONI EUROPE			
PANATTONI PRAGUE CITY PARK			
Klient:			
Akce:			
Měřítko:	1:500	Výkres:	PROVĚŘENÍ PRŮJEZDU VLEČNÝMI KŘIVKAMI
Datum:	03/2017	Kontroloval:	Ing. J. Souček
Kreštil:	Bc. D. Petr	Schválil:	Ing. J. P. Henley
Stupeň dokumentace:	EIA	Výkres č.:	10.5

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235

Název křižovatky: Průmyslová - Černokostecká
Intenzity: Výhledový stav 2016 ranní špička
Název uspořádání: Výhledový stav 2016 - rozšíření
Délka cyklu t_c [s] 100

Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem

Vjezd (signální skupina)	I_p [pvoz/h]	S_p [pvoz/h]	z_p [s]	C_{L1} [pvoz/h]	N_A [pvoz]	C_{L2} [pvoz/h]	S_L [pvoz/h]	z_o [s]	C_{L3} [pvoz/h]	C_L [pvoz/h]
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
..

Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy

Vjezd (signální skupina)	I_v [pvoz/h]	z [s]	S_v [pvoz/h]	C_v [pvoz/h]	Rez [%]	L_{F1} [m]	L_{F2} [m]	t_w [s]	ÚKD	
	11	12	13	14	15	16	17	18	dosahená	požadovaná
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
VK	151	5	3774	226	33	12		56	D	E
VJ+VI	822	27	3912	1056	22	50		36	C	E
VH	111	6	1849	129	14	17		117	E	E
VG+VF	1104	31	3831	1187	7	63		48	C	E
VE	258	14	3592	503	49	18		39	C	E
VC+VD	1099	32	3674	1176	7	62		49	C	E
VB	421	12	3746	449	6	31		93	E	E
VA	1149	32	3868	1238	7	65		47	C	E

Výstup software EDIP eL (verze 3.00) | 28.4.2017, 13:17:44 | Ing. Smejkal Karel, European Transportation Consultancy, s.r.o.,
 Praha 2, uživatelský účet: ETC_Smejkal (ID: 13)

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235

Název křižovatky: Průmyslová - Černokostecká

Intenzity: Výhledový stav 2016 odpolední špička

Název uspořádání: Stávající stav 2016 PM_rozšíření

Délka cyklu t_c [s] 120

Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem

Vjezd (signální skupina)	I_p [pvoz/h]	S_p [pvoz/h]	z_p [s]	C_{L1} [pvoz/h]	N_A [pvoz]	C_{L2} [pvoz/h]	S_L [pvoz/h]	z_o [s]	C_{L3} [pvoz/h]	C_L [pvoz/h]
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
..

Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy

Vjezd (signální skupina)	I_v [pvoz/h]	z [s]	S_v [pvoz/h]	C_v [pvoz/h]	Rez [%]	L_{F1} [m]	L_{F2} [m]	t_w [s]	ÚKD	
	11	12	13	14	15	16	17	18	dosahená	požadovaná
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
VK	204	6	3774	220	7	19		144	E	E
VJ+VI	1070	34	3912	1108	3	77		79	E	E
VH	76	7	1849	123	38	14		70	D	E
VG+VF	1159	38	3831	1213	4	79		65	D	E
VE	208	13	3592	389	47	19		50	C	E
VC+VD	1000	36	3674	1102	9	70		51	D	E
VB	603	20	3746	624	3	50		118	E	E
VA	1331	46	3868	1483	10	82		41	C	E

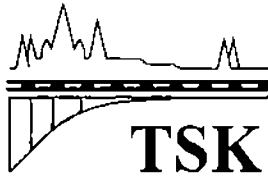
Výstup software EDIP eL (verze 3.00) | 28.4.2017, 13:14:31 | Ing. Smejkal Karel, European Transportation Consultancy, s.r.o., Praha 2, uživatelský účet: ETC_Smejkal (ID: 13)

PŘÍLOHA 11: PODKLADY

Společnost European Transportation Consultancy, s.r.o. připravila tyto podklady pro společnost Panattoni Europe výhradně pro jejich užití. Použití těchto informací třetí stranou je výhradně na jejich vlastní riziko.

© European Transportation Consultancy, s.r.o. 2016.





European Transportation Consultancy, s.r.o.
Anny Letenské 34/7
120 00 Praha 2 – Vinohrady

Váš dopis Naše č.j. Vyřizuje/ telefon V Praze dne
TSK/43173/16/7500/Če 46D/257 Ing. M. Černá / 257015187 13. 1. 2017

Věc: Dopravněinženýrské podklady pro komunikace Černokostelecká, Kufnohorská, Průmyslová, Jižní spojka, Štěrboholská spojka v Praze 10 a 15 pro současný stav (rok 2015) a střednědobý horizont (rok 2020)

Na Vaši žádost ze dne 28. 11. 2016 Vám pro zpracování hlukové studie zasíláme údaje o intenzitách automobilové dopravy pro uvedené komunikace pro současný stav (rok 2015) a pro střednědobý horizont (rok 2020).

Intenzity automobilové dopravy pro rok 2015 byly získány z databáze průzkumů, pro výhledové období roku 2020 byl použit dopravní model hl. m. Prahy a jeho okolí.

Pro období roku 2020 se při odvozování výhledových stavů vychází primárně z předpokladu postupného naplňování Územního plánu. Celé modelované území (Praha + aglomerační prsteneček) je ve výchozím stavu rozděleno na cca 1600 dopravních zón, které reprezentují cca ZSJ v Praze a obce v aglomeraci. Nejedná se tedy o konkrétní objekty/domy/areály, ale spíše o jisté homogenní okrsky. Tento model se pak může dle požadavku objednatele dále zpodrobnit až např. do detailu jednotlivého vjezdu do garáží.

Mezi záměry plně zohledněné ve výpočtech roku 2020 mimo jiné patří:

- Komerční zóna Štěrboholy – východ,
- Obytná zóna Štěrboholy – Dolní Měcholupy – obchodní park a bytové domy G1, G2, G3,
- Obytný dům a obchodně-administrativní záměr Malešice Polygrafická

Ostatní nezmiňované záměry byly zohledněny jen poměrnou částí (bohužel neexistuje přesný a zároveň garantovaný harmonogram všech rozvojových záměrů).

Pro roky 2015 a 2020 jsou intenzity AD v rozlišení všechna vozidla/ z toho nad 3,5 t NPH¹⁾ za 24 hodin průměrného pracovního dne (přílohy 1 a 2).

Pro potřeby návazných studií je nutné k výše uvedeným hodnotám intenzit automobilové dopravy připočítat i počty vozidel MHD, pro výhledový stav lze uvažovat obdobné počty spojů jako ve stávajícím stavu – příloha 3.

¹⁾ **Skladba dopravního proudu:**

NPH = největší povolená hmotnost (jízdni soupravy)

OA osobní automobily
DA dodávkové automobily vč. lehkých užitkových vozidel do 3,5 t NPH

SNA	střední nákladní automobily (dvounápravové) 3,5 – 18 t NPH
TNA	těžké nákladní automobily (tří- a vícenápravové, speciální jeřáby, bagry, traktory), typicky cca 20 – 32 t NPH
NAV	návěsové a přívěsové soupravy, typicky kolem 40 t NPH
BUS	autobusy mimo MHD
BUS MHD	autobusy číselné řady 100 – 299 a 500 – 599
M	jednostopá motorová vozidla (motocykly, mopedy, včetně tříkolek a čtyřkolek)

používané agregace:

do 3,5 t	= OA + DA	vozidla do 3,5 t NPH
nad 3,5 t	= SNA + TNA + NAV + BUS	vozidla nad 3,5 t NPH
TV	= TNA + NAV + BUS	těžká vozidla
všechna	= do 3,5 t + nad 3,5 t + M	všechna vozidla bez MHD

Další dopravněinženýrské údaje:

Pro návazné dopravněinženýrské analýzy jsou doloženy i další údaje. Následující tabulka udává:

- podíl jízd vozidel v nočním období (22-6h) z jejich celodenního (0-24h) množství pro vozidla do 3,5 t a vozidla nad 3,5 t NPH v %,
- podíl těžkých vozidel (TV) z počtu vozidel nad 3,5 t NPH v %,
- průměrná jízdní rychlost (v nočním období uvažujte průměrnou rychlost až o cca 10 km/h vyšší).

Komunikace (úsek)	Podíl 22-6h z 0-24h		Podíl TV z vozidel nad 3,5t (0-24 h) [%]	Průměrná jízdní rychlost [km/h]
	do 3,5t [%]	nad 3,5t [%]		
Černokostelecká (Sazečská - Průmyslová)	12	8	50	50
Černokostelecká (Průmyslová - Ústřední)	8	7	45	35
Kutnohorská (Ústřední - Dolnoměcholupská)	8	7	45	40
Jižní spojka (lanový most - Průmyslová)	8	19	65	60
Štěrboholská spojka (Průmyslová – Národních hrdinů)	8	19	85	80
Průmyslová (Tiskařská – Černokostelecká)	8	14	50	40
Průmyslová (Černokostelecká - Hornoměcholupská)	12	8	45	45
Rampy	8	7	15	45

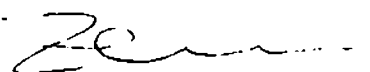
Seznam příloh

Příloha 1 - Kartogram intenzit AD, rok 2015

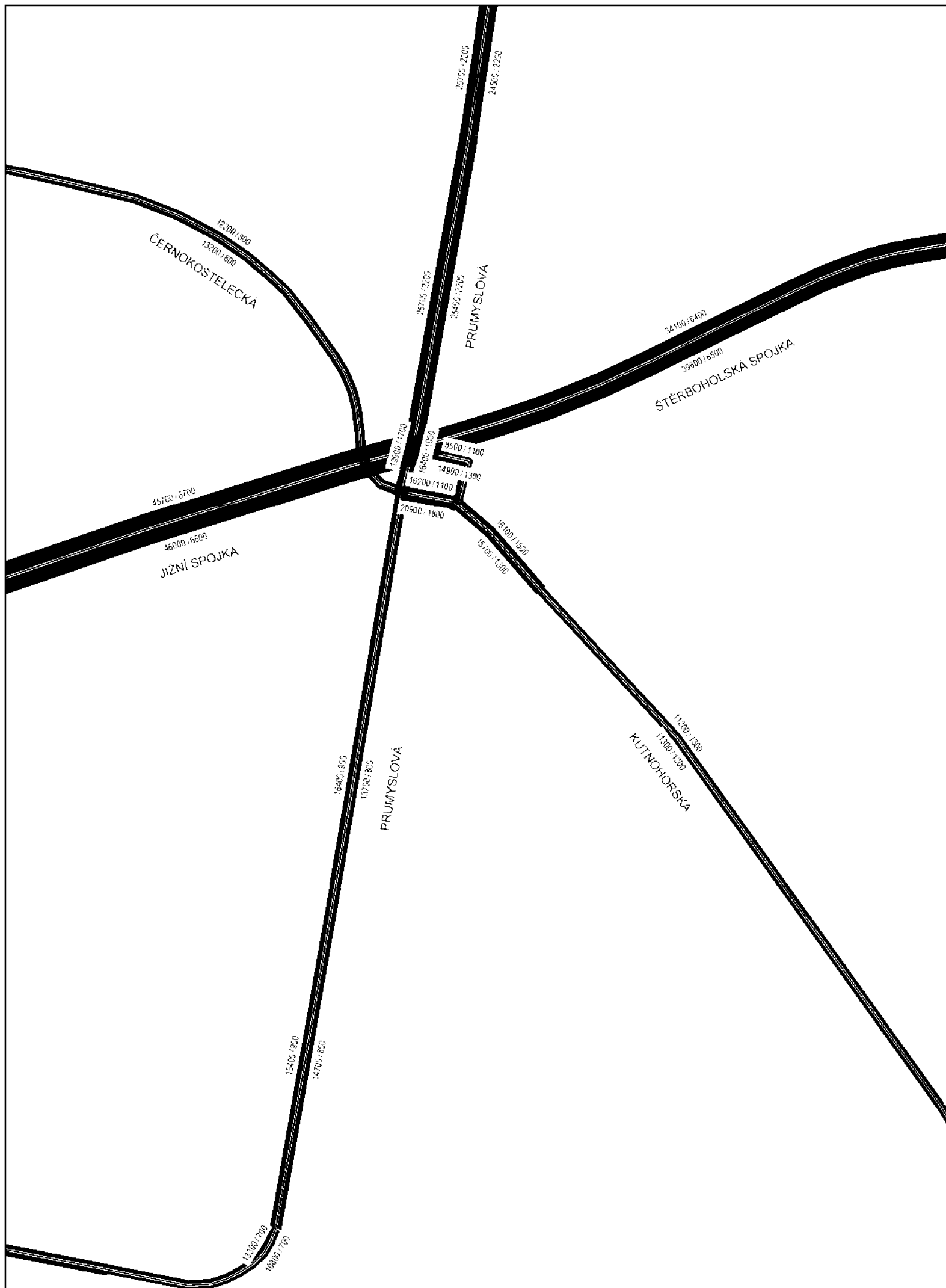
Příloha 2 – Kartogram intenzit AD, rok 2020 (modelový výpočet)

Příloha 3 – Počet spojů linek MHD (březen 2016 – trvalý stav)

Pozn.: Předané DIP jsou určeny pro zpracování této zakázky. Bez písemného svolení TSK-ÚDI nemohou být DIP použity pro jiný účel.



Ing. Jiří Zeman
vedoucí oddělení 7500 - modelování dopravy



Příloha 1	Intenzity automobilové dopravy, Rok 2015 (databáze sčítání)	BK _n 2015 0-24(V15)+TKB-/500 upr.ver
Leden 2017	0 24 hodin průměrného pracovního dne VŠECHNA vozidla / z toho nad 3,5 t	1:11579




 Technická správa komunikací
 hlavního města Prahy
 Úsek dopravního inženýrství

Legenda: počty VŠE/POM vozidel za 24h
 — nadměřená komunikační síť
 — ostatní komunikační síť

ETC, s.r.o.

 Amny Letenské 34/7
 120 00 Praha 2

Váš dopis zn.	Č. j. IPR Praha	Vyřizuje/kancelář/linka	Datum
	3064/17	Věrtelář/INFR/4558	

DIP pro řešení areálu „PRAGUE CITY PARK“, Praha 15 – Dolní Měcholupy

Na základě Vaší objednávky ze dne 10. 3. 2017 Vám v příloze předáváme Vámi požadované dopravně inženýrské podklady - výhledové modelové kartogramy intenzit zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou na komunikacích v Praze 15 – Dolní Měcholupy pro výhledové období platného ÚP hl. m. Prahy, který počítá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch podle tohoto plánu (viz. <http://mpp.praha.eu/VykresyUP/>). Nejde tedy o konkrétní rok, ale výhledový stav naplnění ÚP hl. m. Prahy.

Objemy předpokládaného přetížení (počet vyvolaných jízd) z areálu „PRAGUE CITY PARK“ (dále jen PCP) byly stanoveny objednatel. Předpokládá se generovaná doprava z areálu PCP ve výši 640 osobních vozidel, ve výši 130 LNA a ve výši 50 TNA v každém směru. Nově generovaná doprava z areálu PCP se předpokládá ve výši 820 vozidel celkem v každém směru. V kartogramu jsou zahrnuty i sousední areály.

V příloze č. 1 dostáváte kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou podle ÚP hl. m. Prahy v oblasti Dolních Měcholup s areálem KOVOŠROTU, bez areálu PCP.

V příloze č. 2 dostáváte kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou podle ÚP hl. m. Prahy v oblasti Dolních Měcholup s areálem PCP.

V příloze č. 3 dostáváte kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou podle ÚP hl. m. Prahy v oblasti Dolních Měcholup s areálem PCP, směrové rozdělení vyvolané dopravy z areálu PCP (tyto intenzity rozpadu zahrnují celkovou automobilovou dopravu, která má zdroj nebo cíl v PCP).

Hodnoty výhledového modelového zatížení v přílohách č. 1 a 2 představují jednosměrné, celodenní zatížení všech vozidel / z toho vozidel nad 3,5 t v období 0 - 24 h, v průměrný pracovní den, bez vozidel pravidelné HD osob. Hodnoty výhledového modelového zatížení jsou zaokrouhlené u všech vozidel na stovky a u vozidel nad 3,5 t na desítky. Jízdní souprava se uvažuje jako jedno vozidlo.

Hodnoty výhledového modelového zatížení v příloze č. 3 představují jednosměrné, celodenní zatížení všech vozidel v období 0 - 24 h, v průměrný pracovní den (v kartogramu jsou uvedeny intenzity po směrech s přesností na jednotky vozidel.).

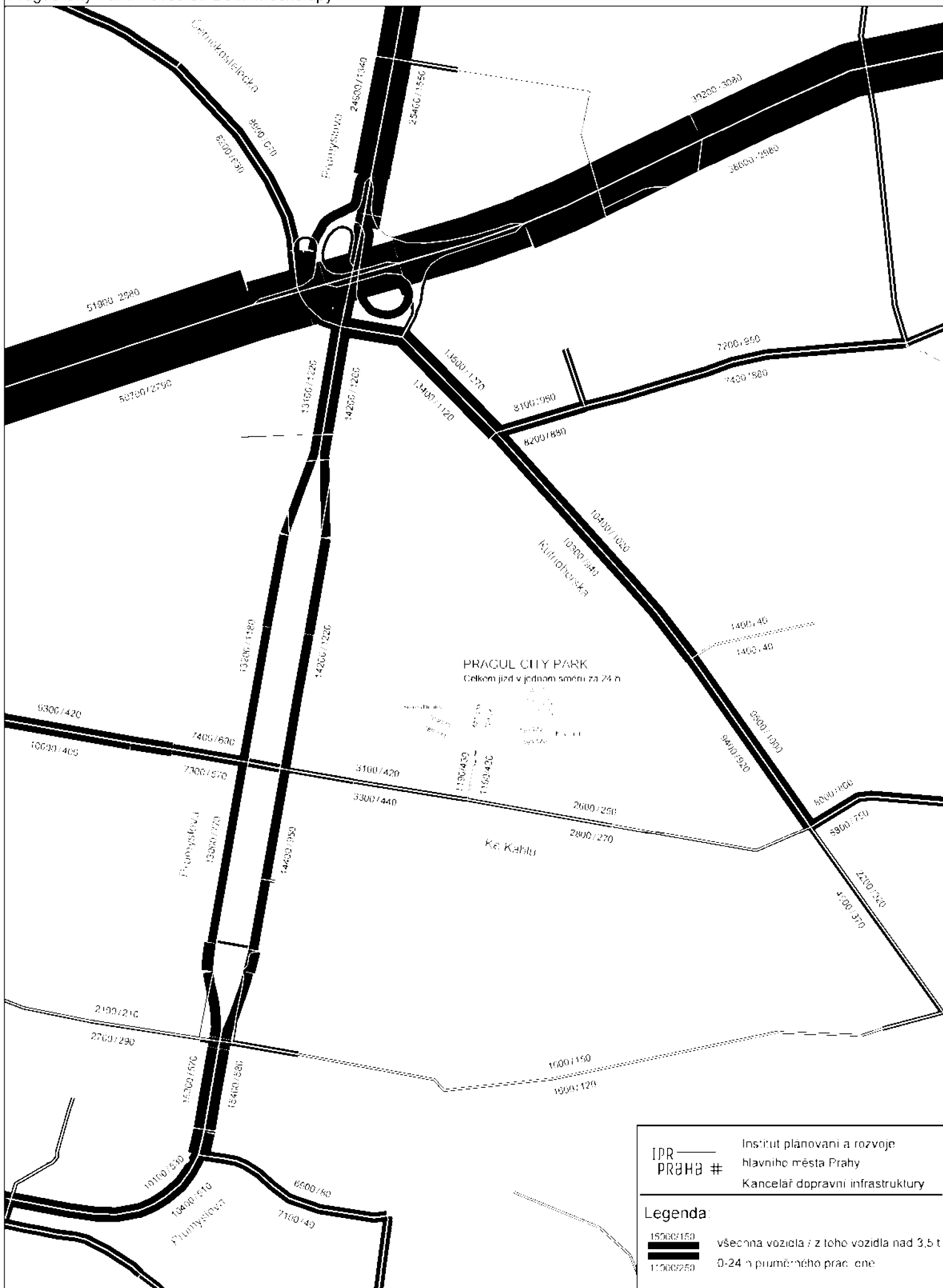
Dopravní prognóza zahrnuje nejen poptávku po dopravě, ale i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Dopravní model není územně ohraničen hranicemi hlavního města Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje (Pražský region). V modelu tak jsou důležité



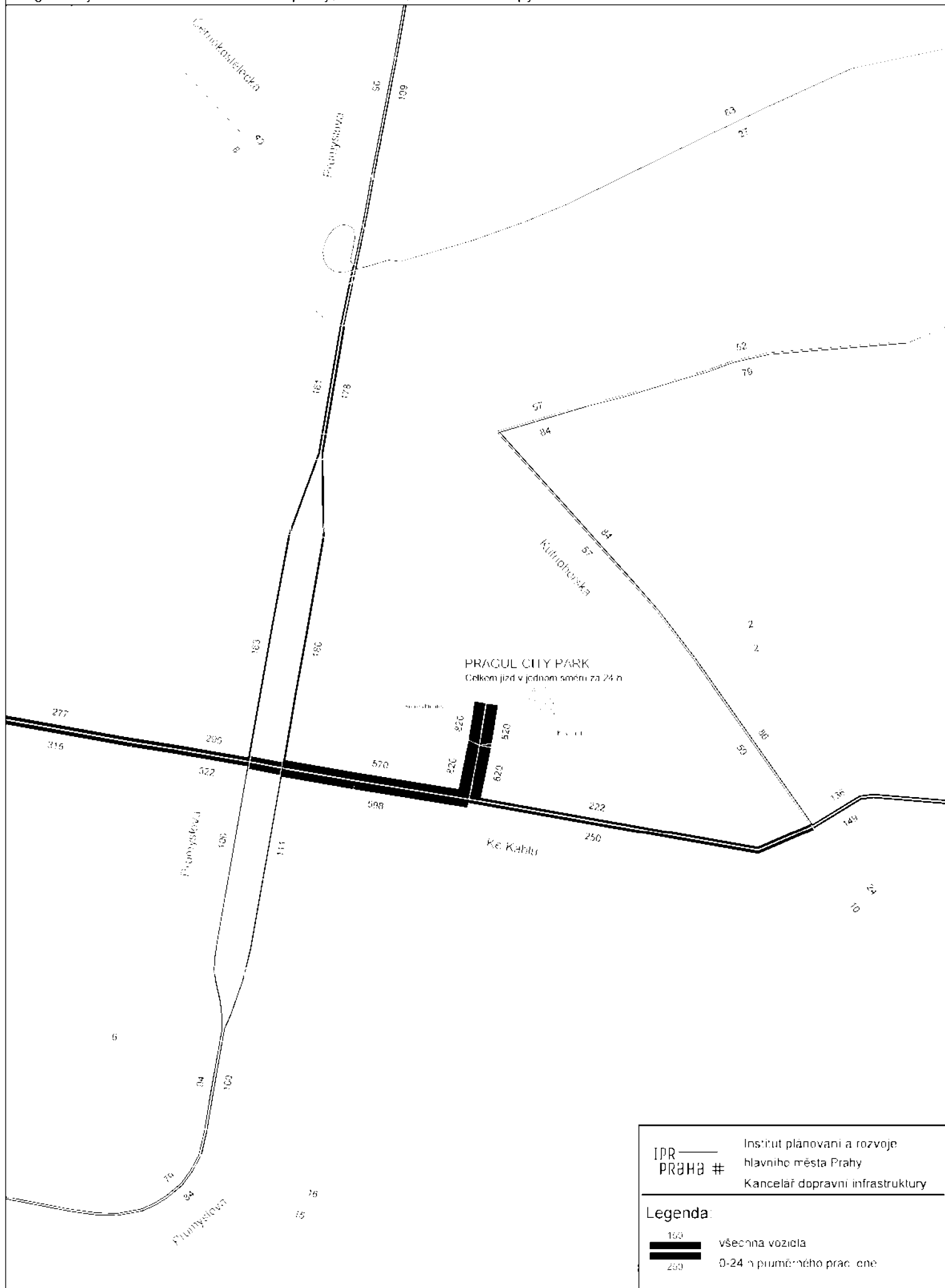
IPR — Institut plánování a rozvoje
 PRAHA # hlavního města Prahy
 Kancelář dopravní infrastruktury

Legenda

15000/1500 — všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t
 11000/2500 — 0-24 h prům. prac. dne



Prague City Park směrové rozdělení dopravy, Kovošrot, Dolní Měcholupy



IPR — Institut plánování a rozvoje
 PRAHA # hlavního města Prahy
 Kancelář dopravní infrastruktury

Legenda

150 — všechna vozidla
 250 — 0-24 h průměrného prac. dne

komunikační vstupy do Prahy, a to jak dálniční, tak i silnic I., II. a III. třídy. V dopravních vazbách je tak zachycena silná vazba mezi Prahou a Středočeským krajem.

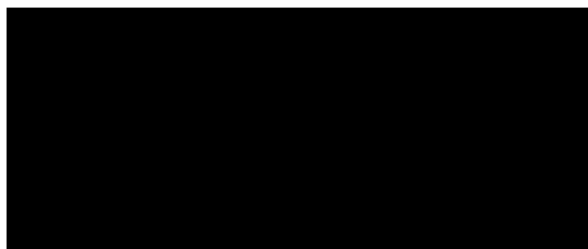
Z hlediska vývoje automobilové dopravy podle údajů TSK-UDI publikovaných v Ročenkách dopravy Prahy dochází celopražsky ke kulminaci, resp. poklesu (a v centrální části dokonce už několik let) výkonů automobilové dopravy. Ve výhledovém modelu odvozeném z platného ÚP hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy).

Z pohledu vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj se sice jedná o výsledky na straně bezpečnosti, protože jde o scénář maximálního rozvoje, ale pro přípravu staveb, etapizaci, dimenzování a modelování křižovatek se ukazují být tyto podklady v kontextu výše popsánoho a s postupujícím časem pravděpodobně nadhodnocené.

Předávané výhledové modelové hodnoty zatížení jsou určeny pro zpracování výše uvedených zakázek. Bez písemného svolení IPR Praha nemůže být použito pro jiný účel.

Smluvní částka 4 840 Kč včetně DPH (4 000 Kč bez DPH) Vám bude fakturována následně.

S pozdravem



Přílohy:

- 1) Kartogram zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, D. Měcholupy
- 2) Kartogram zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, D. Měcholupy, PCP
- 3) Kartogram zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, D. Měcholupy, PCP, Z-C

Rozdělovník:

- 1/ Adresát
- 2/ IPR Praha – RED
- 3/ IPR Praha – SPE / PRAV (bez příloh) + originál spisu
- 4/ IPR Praha – SPE / ROZ (bez příloh) + kopie spisu
- 5/ IPR Praha – INFR / KDI
- 6/ IPR Praha – SPE / ARCH + přílohy + kopie spisu