

PRAHA 6
Office & Shopping Centre Bořislavka

Dopravně inženýrská studie

Atelier PROMIKA s.r.o.

Muchova 9, 160 00 Praha 6

březen 2014

Průvodní zpráva

Obsah

1. Identifikační údaje
2. Důvody pro vypracování studie
3. Širší komunikační souvislosti
4. Návrh komunikačního řešení
5. Dopravně inženýrské podklady
6. Dopravně inženýrské podklady pro výhledový stav naplnění ÚPn
7. Kapacitní posouzení dotčených křižovatek
8. Závěrem

1. Identifikační údaje

Název akce: **Praha 6**
Office & Shopping Centre Bořislavka
Dopravně inženýrská studie

Hlavní architekt a generální projektant:
Aulík Fišer architekti, s.r.o.
Na Václavce, 150 00 Praha 5

Hlavní inženýr projektu a koordinace:
AED project, a.s.
Pod Radnicí 2a/1235, 155 00 Praha 5

Zpracovatel části:
Atelier PROMIKA s.r.o.
Ing. Jaroslav Míka
Muchova 9/223, 160 00 Praha 6
tel. 233 081 261, fax 233 081 263
e-mail: promika@promika.cz

Stupeň dokumentace: studie

Datum: březen 2014

2. Důvody pro vypracování studie

Předmětem předkládané dopravně inženýrské studie bylo shromáždění a zajištění dopravně inženýrských podkladů potřebných jak pro vlastní návrh komunikačního řešení objektu samého, tak pro případné úpravy na přilehlé komunikační síti a křižovatkách, které bezprostředně zajišťují komunikační dostupnost navrhovaného polyfunkčního objektu **Office & Shopping Centre Bořislavka**. Požadované podrobné dopravně inženýrské podklady byly zajištěny u odborných pracovišť na TSK – Úsek dopravního inženýrství a Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy.

Na základě těchto dopravně inženýrských podkladů bylo dále provedeno dopravně inženýrské posouzení a ověření přilehlých křižovatek. Podklady budou rovněž uplatněny pro potřeby posuzování dopadů vyvolaných provozem navrhovaného polyfunkčního objektu na životní prostředí v okolním navazujícím území.

3. Širší komunikační souvislosti

Vlastní lokalita pro stavbu navrhovaného polyfunkčního objektu se nachází na území městské části Praha 6, na katastrálním území z části Dejvice a z části Vokovice. Z hlediska širších komunikačních souvislostí navrhovaný polyfunkční objekt leží v poměrně příznivé komunikační poloze, v krátké vazbě na průběh ulice Evropská, které ve smyslu platného územního plánu hlavního města je řazena v kategorii sběrných komunikací městského významu a jejím prostřednictvím jsou pak zajištěny vazby na Městský a Pražský okruh a také na další páteřní trasy celoměstského významu.

Dostupnost navrhované lokality prostředky městské hromadné dopravy je zajištěna na vysoké kvalitě prostřednictvím poměrně krátké pěší vazby na realizovanou stanici metra prodloužené trasy „A“ „Bořislavka“, případně dalšími možnostmi na přilehlé zastávky tramvajové a autobusové městské hromadné dopravy na Evropské a Kladenské ulici.

4. Návrh komunikačního řešení

Navrhovaný polyfunkční objekt Bořislavka je situován na pozemku zhruba trojúhelníkového tvaru v prostoru mezi ulicemi Evropská, Liberijská a Kladenská, objekt bude komunikačně připojen sjezdy z obvodových ulic Liberijská a Kladenská, s preferencí vjezdu a připojením z Kladenské a výjezdu naopak do Liberijské ulice. Systém preference na vjezdu a navazující vnitřní uspořádání hromadné garáže přispěje k redukci dopravní zátěže na ul. Kladenská, která bude přitížena pouze příjezdem do objektu.

Geometrie ulice Kladenská, vjezdu do objektu a zásobovacího vjezdu byla navržena takovým způsobem, aby odpovídala možnosti výhledového obousměrného propojení ulice Kladenská do ulice U Dejvického rybníčku. Úprava Kladenské ulice včetně úpravy koncové autobusové zastávky se smyčkovým obratištěm je vedena jako související stavba.

Součástí stavby nového polyfunkčního objektu budou rovněž úpravy přilehlých zpevněných ploch. Dojde k rekonstrukci komunikací, chodníků a budou vytvořeny nové pěší trasy procházející polyfunkčním objektem, které přispějí k průchodnosti území a zvýšení atraktivity vlastního objektu. Na severní straně navrhovaného objektu je navržena rekonstrukce stávajícího chodníku podél ul. Evropská, chodník bude rozšířen na šířku v rozmezí 3 – 12 m a bude tak vytvořena odpovídající rozptylová plocha před vstupy do objektu směrem do Evropské ulice. Součástí úpravy chodníkové hrany podél Evropské bude realizace podélných parkovacích stání, která budou vyhrazena pro potřeby vozidel taxislužby, pro krátkodobá zastavení typu K+R a případné časově vymezené zásobování objektu.

Po západní straně objektu bude provedena rekonstrukce přiléhajícího chodníku podél ul. Liberijská, včetně rekonstrukce vozovky. Rekonstrukce vozovky ul. Liberijská bude provedena v úseku navazujícím na realizovanou stavbu stanice metra až po křižovatku ul. Kladenská x Liberijská.

Po jižní straně objektu je rovněž navržena rekonstrukce chodníku a částečně přilehlé vozovky. Stávající chodník podél severní hrany ul. Kladenská bude rozšířen na šířku 5 – 8 metrů. Součástí rekonstrukce ul. Kladenská bude zřízení dvou nových přechodů pro pěší, které budou upraveny v souladu s normovými požadavky.

V prodloužené ose ul. Náměstí Bořislavka vznikne vjezd do hromadné garáže navrhovaného objektu pro osobní vozidla. Východně od tohoto vjezdu je situován zásobovací dvůr pro nákladní vozidla do délky 7,3m, dvůr současně může odbavovat max. 2 vozidla. Koncepce zásobování je navržena tak, aby uspokojivě fungovala jak v případě slepého ukončení ul. Kladenská, tak v případě zprůjezdnění ul. Kladenská.

Návrh výškového uspořádání komunikačního řešení vychází ze základních podmínek respektujících současné výškové poměry dotčeného území a také potřeby výškového napojení na pěší vstupy do objektu a vjezd do podzemních garáží.

Výpočet potřeb navrhovaného polyfunkčního objektu na zařízení pro dopravu v klidu je proveden v souladu s vyhláškou č. 26/99Sb. hl. m. Prahy, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě, s postupy uvedenými v článku 10 a příslušných přílohách vyhlášky. Ve smyslu této vyhlášky a příslušných příloh je navrhovaný objekt situován v zóně 4 a již ve spádové oblasti stanice metra Bořislavka a tak se v dalších výpočtech uplatňují pouze redukční koeficient vlivu dopravní obsluhy území v hodnotě 0,9. Bilanční propočet dopravy v klidu je doložen v příslušném oddílu stavební části této souhrnné zprávy.

Veškerý vybilancovaný požadovaný počet je pokryt návrhem stání situovaných v podzemních podlažích hromadné garáže navrhovaného objektu. Stání pro vozidla jsou navržena v parametrech pro osobní vozidla velikostní podskupiny „1a“ ve smyslu ČSN 73 6056. Parkovací stání jsou umístěny ve druhém až šestém podzemním podlaží, jednotlivá podlaží hromadné garáže jsou propojena dvoupruhovými rampami, jízdní pruhy na rampách jsou odděleny středním dělicím ostrůvkem.

Základní rozměr parkovacích stání umístěných v hromadné garáži je 2,70 x 5,00 metru, šířka komunikace zpřístupňující stání je 6,00m, část parkovacích stání je navržena v modulu 2,70 x 5,30 m. Z celkového počtu parkovacích stání je min. 10% vyčleněno pro vozidla na plynná paliva, která budou parkována ve 2 a 3. PP. Dále z celkového počtu PS budou min. 2% vyhrazeny pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené a nakonec 1% z celkového počtu parkovacích stání pro obchod a služby bude vyhrazeno pro osoby doprovázející dítě v kočárku. Hromadná garáž bude vnitřně členěna tak, že 6. PP, 5. PP a část 4. PP bude vyhrazena pro potřeby

stálých rezidentů z administrativních ploch, zbylá místa budou sloužit pro návštěvníky administrativy, zákazníky obchodů a restaurace. Stání pro rezidenty budou zabezpečena proti vstupu cizích osob fyzickými zábranami a závorovým systémem s dálkovým ovládáním. Rezidenti s dálkovým ovládáním budou ovládat i závorový systém na hlavních vstupech do objektu, ostatní zákazníci a návštěvníci budou odbavováni bezdotykovými kartami nebo čipy.

5. Dopravně inženýrské podklady

Základním podkladem pro práce na předkládané dokumentaci byly vstupní informace a údaje poskytnuté objednatelem a dále doporučení a informace hlavního inženýra projektu prezentované v rámci provedených jednání v průběhu prací. Dokumentace je vypracována na aktuálním mapovém podkladu dotčeného území pořízeného z digitální databáze městského informačního portálu.

Pro potřeby vypracování požadovaného kapacitního posouzení současného stavu a také navrhovaných úprav byly na autorizovaných odborných pracovištích TSK-UDI a Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy obstarány potřebné dopravně inženýrské podklady.

Na základě předběžných jednání bylo objednatelem požadováno vypracování dopravně inženýrských podkladů a posouzení v následujících horizontech, které jsou charakterizovány jednak uvedením nových komerčních kapacit do provozu a za druhé pak zapojením nových dopravních staveb na přilehlé komunikační síti:

- **rok 2013** – současný stav komunikační sítě, s ohledem na realizaci prodloužení trasy A metra je v současné době běžný automobilový provoz v několika úsecích omezen, z těchto důvodů bylo nutno kalibrovat model na stav již bez vlivu těchto dopravních omezení, potřebné údaje byly vyhotoveny odborným pracovištěm TSK-UDI a jsou doloženy v samostatné příloze,
- **rok 2017** – městský komunikační systém je již doplněn Městským okruhem v úseku Malovanka – Pelc-Tyrolka, včetně tunelů Blanka a Trojský most a to ve dvou variantách uspořádání přilehlých komunikací při jižní straně navrhovaného polyfunkčního objektu, a to **bez a s propojením** ulice Kladenské a U Dejvického rybníčku, údaje byly rovněž vyhotoveny TSK-UDI a jsou doloženy v samostatné příloze,
- **výhledový stav** (horizont) naplnění záměrů platného územního plánu hlavního města a to jak v objemech při naplnění rozvojových funkčních ploch tak v novém uspořádání a s úplnou dostavbou komunikačního skeletu hlavního města, údaje byly vyhotoveny v Institutu plánování a rozvoje a jsou doloženy v následující části této dokumentace.

6. Dopravně inženýrské podklady pro výhledový stav územního plánu

Dopravně inženýrské podklady pro výhledový horizont naplnění záměrů platného územního plánu byly vyhotoveny odborným pracovištěm Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, Kancelář infrastruktury a krajiny a jsou prezentovány v grafické formě kartogramů a grafikonů a to:

- v uspořádání bez a s uvažovaným vlivem přetížení vyvolaným provozem navrhovaného polyfunkčního objektu
- a dále v obou variantách uspořádání komunikačního skeletu dotčeného území na jižní straně navrhovaného objektu a to **bez** – (přílohy A1 – A7) a **s navrhovaným propojením** (přílohy B1 – B11) ulice Kladenské a U Dejvického rybníčku.

Dopravně inženýrské podklady jsou doloženy v následujících přílohách:

Příloha A1 – kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací v oblasti Vokovic, bez záměru navrhovaného polyfunkčního objektu,

Příloha A2 – grafikon výhledových modelových křižovatkových pohybů pro křižovatku KP1 Evropská x Liberijská, bez záměru navrhovaného polyfunkčního objektu,

Příloha A3 – grafikon výhledových modelových křižovatkových pohybů pro křižovatku KP2 Kladenská x Liberijská, bez záměru navrhovaného polyfunkčního objektu,

Příloha A4 – kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací v oblasti Vokovic, včetně záměru navrhovaného polyfunkčního objektu,

Příloha A5 – kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací v oblasti Vokovic, včetně záměru navrhovaného polyfunkčního objektu, rozpad zdrojové a cílové dopravy dle přílohy A4,

Příloha A6 – grafikon výhledových modelových křižovatkových pohybů pro křižovatku KP1 Evropská x Liberijská, včetně záměru navrhovaného polyfunkčního objektu dle přílohy A4,

Příloha A7 – grafikon výhledových modelových křižovatkových pohybů pro křižovatku KP2 Kladenská x Liberijská, včetně záměru navrhovaného polyfunkčního objektu dle přílohy A4,

Příloha B1 – kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací v oblasti Vokovic, bez záměru navrhovaného polyfunkčního objektu,

Příloha B2 – grafikon výhledových modelových křižovatkových pohybů pro křižovatku KP1 Evropská x Liberijská, bez záměru navrhovaného polyfunkčního objektu,

Příloha B3 – grafikon výhledových modelových křižovatkových pohybů pro křižovatku KP2 Kladenská x Liberijská, bez záměru navrhovaného polyfunkčního objektu,

Příloha B4 – grafikon výhledových modelových křižovatkových pohybů pro křižovatku KP3 Zavadilova x U Dejvického rybníčku, bez záměru navrhovaného polyfunkčního objektu,

Příloha B5 – grafikon výhledových modelových křižovatkových pohybů pro křižovatku KP4 Evropská x Na Pískách, bez záměru navrhovaného polyfunkčního objektu,

Příloha B6 – kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací v oblasti Vokovic, včetně záměru navrhovaného polyfunkčního objektu,

Příloha B7 – kartogram výhledového modelového zatížení vybraných komunikací v oblasti Vokovic, včetně záměru navrhovaného polyfunkčního objektu, rozpad zdrojové a cílové dopravy dle přílohy B6,

Příloha B8 – grafikon výhledových modelových křižovatkových pohybů pro křižovatku KP1 Evropská x Liberijská, včetně záměru navrhovaného polyfunkčního objektu, dle přílohy B6,

Příloha B9 – grafikon výhledových modelových křižovatkových pohybů pro křižovatku KP2 Kladenská x Liberijská, včetně záměru navrhovaného polyfunkčního objektu, dle přílohy B6,

Příloha B10 – grafikon výhledových modelových křižovatkových pohybů pro křižovatku KP3 Zavadilova x U Dejvického rybníčku, včetně záměru navrhovaného polyfunkčního objektu, dle přílohy B6,

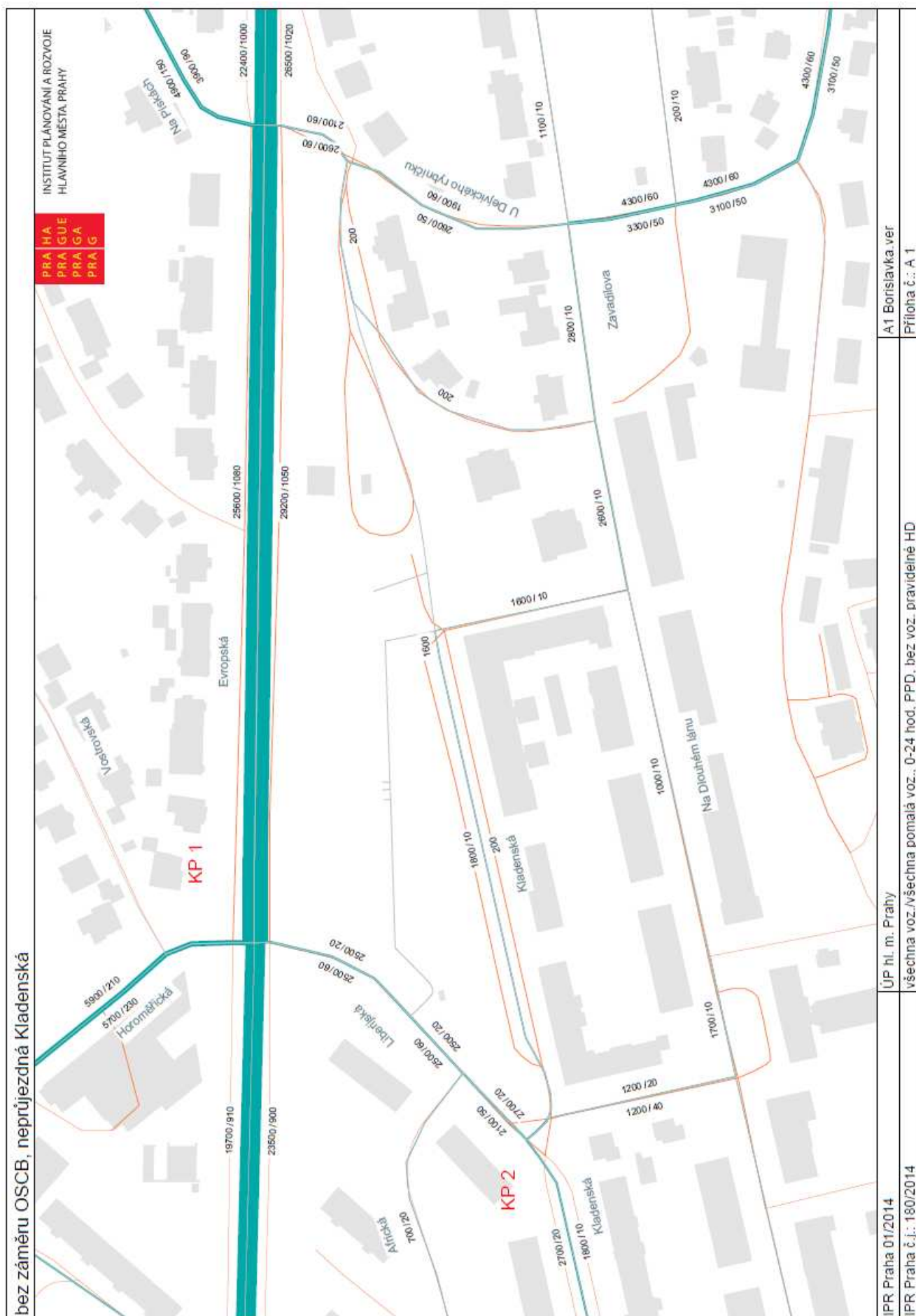
Příloha B11 – grafikon výhledových modelových křižovatkových pohybů pro křižovatku KP4 Evropská x Na Pískách, včetně záměru navrhovaného polyfunkčního objektu, dle přílohy B6.

Hodnoty výhledového modelového zatížení v přílohách A1-A4, A6-A7, B1-B6 a B8-B11 představují jednosměrné, celodenní zatížení všech vozidel / všech pomalých vozidel v období 0-24 h, za průměrný pracovní den, bez vozidel pravidelné HD osob.

Hodnoty výhledového modelového zatížení v přílohách A5 a B7 představují jednosměrné, celodenní zatížení všech vozidel v období 0-24 h, za průměrný pracovní den, bez vozidel pravidelné HD osob.

Prognóza dopravy v hl. m. Praze pro období ÚP SÚ hl. m. Prahy, návrh rok 2015, je zpracována na základě modelového výpočtu rozvoje osobní dopravy a nákladní doprava je přiřazena k vypočtenému zatížení osobní dopravou procentním podílem podle typu komunikace a průzkumových hodnot upravených na období návrhu.

Dopravní prognóza zahrnuje nejen poptávku po dopravě, ale i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Dopravní model není územně ohraničen hranicemi hlavního města, ale zahrnuje i část Středočeského kraje. V modelu tak jsou zachyceny důležité komunikační vstupy do Prahy, a to jak dálniční tak silnic I., II. a III. třídy.

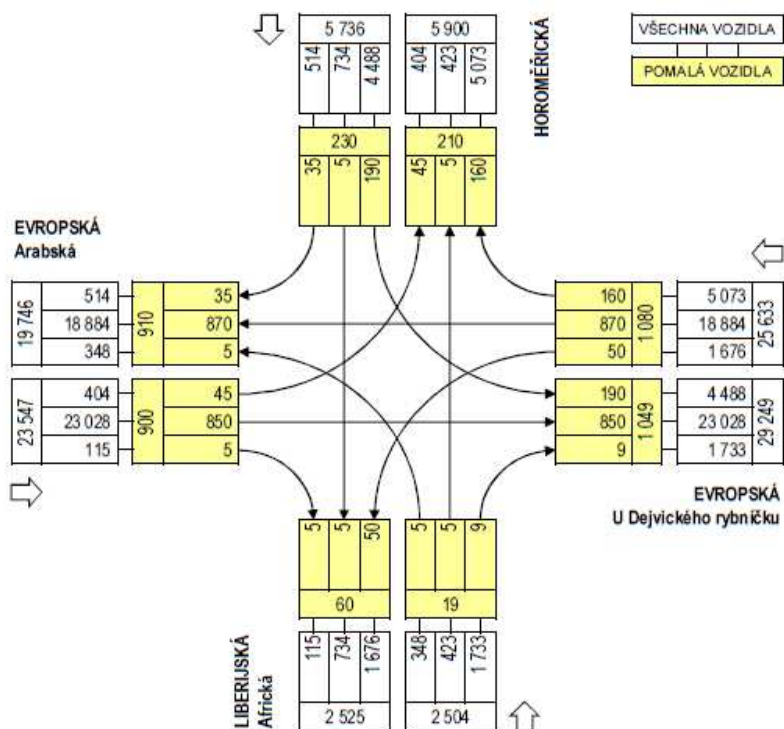


BOŘISLAVKA

Příloha č. A 2

GRAFIKON KŘÍŽOVATKY - KP 1

EVROPSKÁ x LIBERIJSKÁ



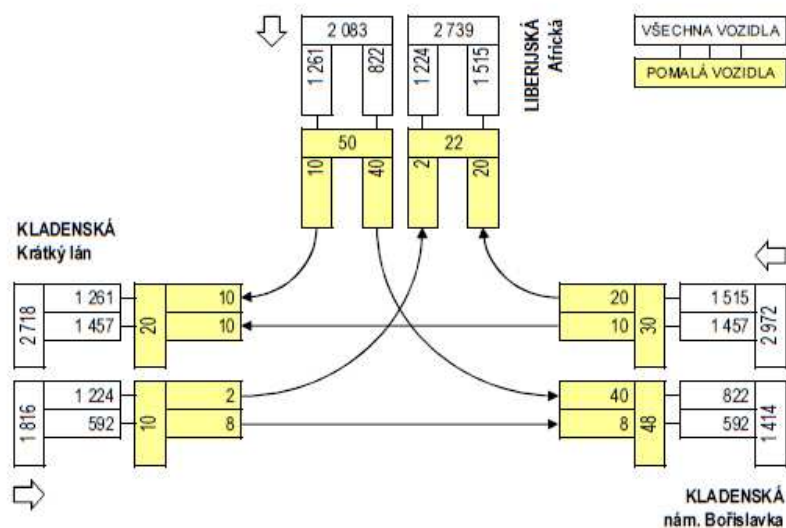
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahnuje jízdy autobusů MHD
 Zpracováno: IPR Praha č. j.: 180/2014

PRAHA INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
 PRAHA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
 PRAHA

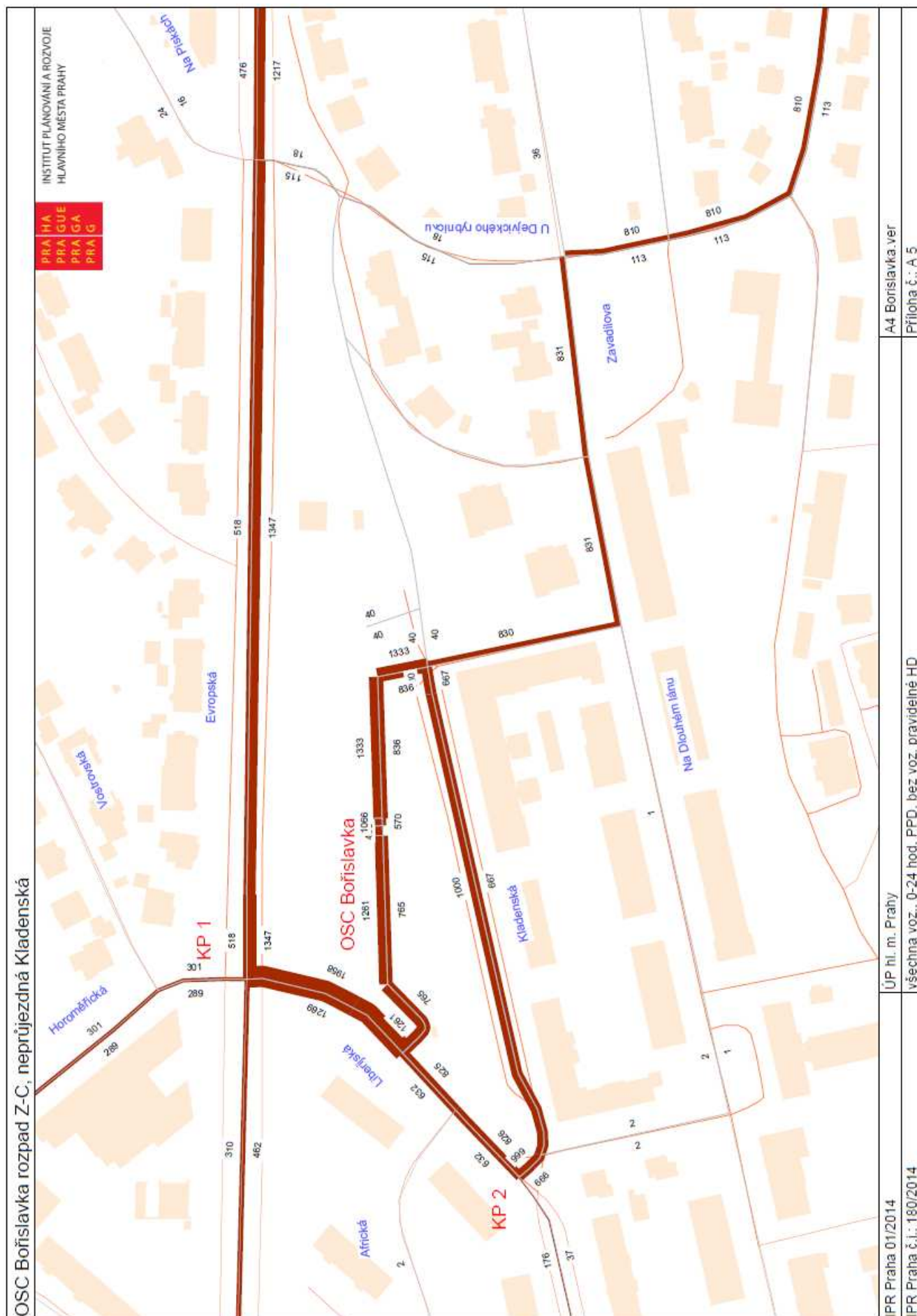
BOŘISLAVKA

Příloha č. A 3

GRAFIKON KŘÍŽOVATKY - KP 2
KLADENSKÁ x LIBERIJSKÁ



Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
Grafikon nezahnuje jízdy autobusů PID
Zpracováno: IPR Praha č. j.: 180/2014

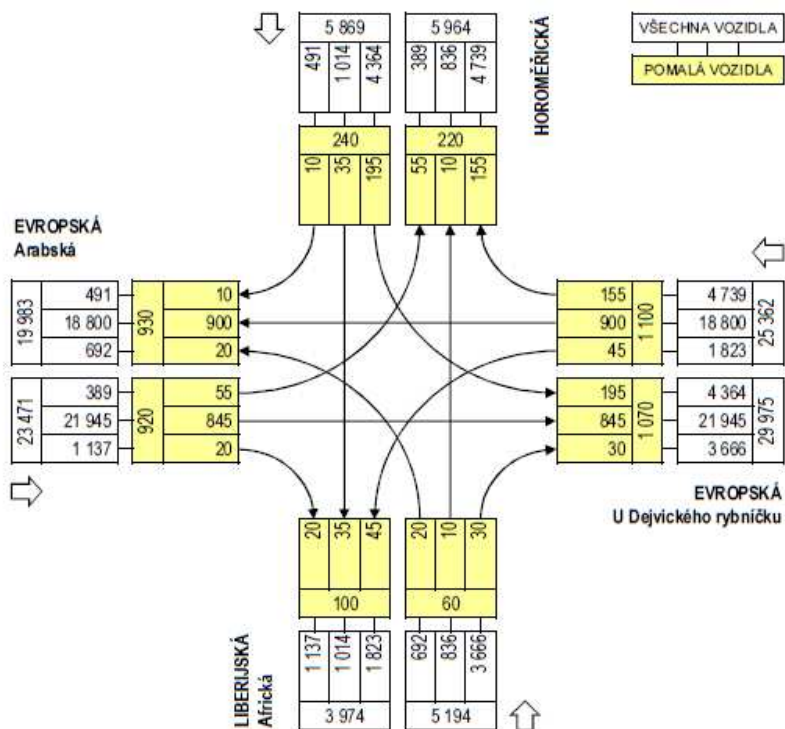


BOŘISLAVKA

Příloha č. A 6

GRAFIKON KŘÍŽOVATKY - KP 1

EVROPSKÁ x LIBERIJSKÁ



Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Zpracováno: IPR Praha č. j.: 180/2014

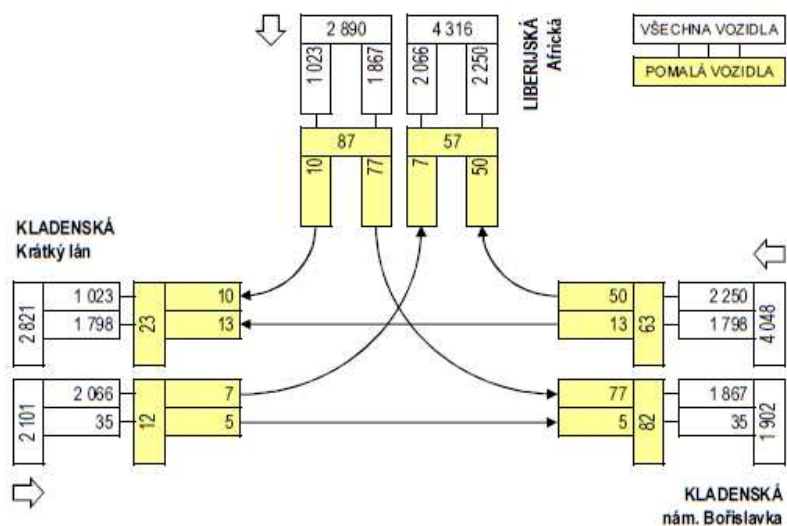
PRAHA
PRAHA
PRAHA
PRAHA

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
 HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

BOŘISLAVKA

Příloha č. A 7

GRAFIKON KŘÍŽOVATKY - KP 2
KLADENSKÁ x LIBERIJSKÁ

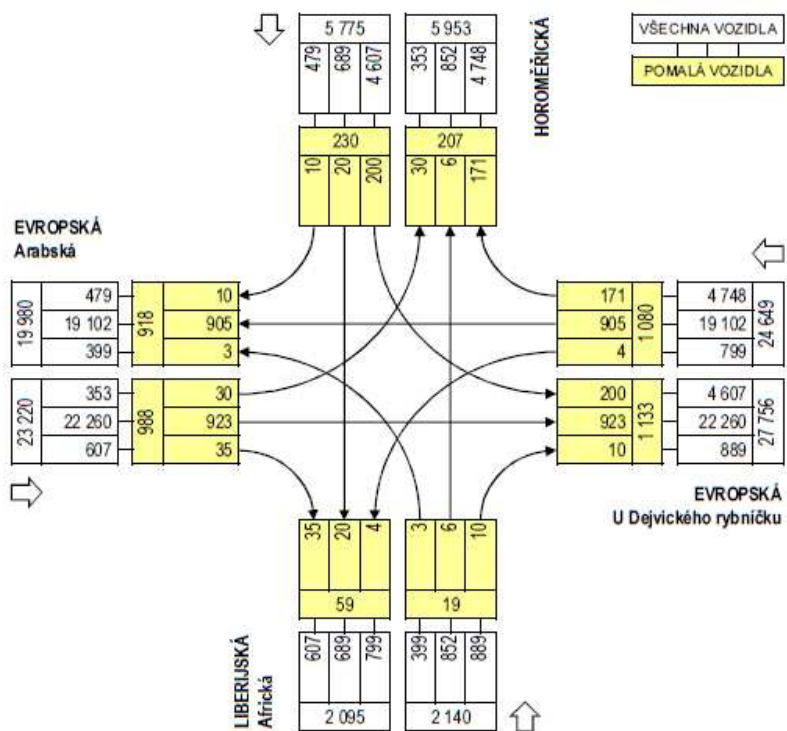


Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID
Zpracováno: IPR Praha č. j.: 180/2014

BOŘISLAVKA

Příloha č. B 2

GRAFIKON KŘÍŽOVATKY - KP 1
EVROPSKÁ x LIBERIJSKÁ



Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
Grafikon nezahnuje jízdy autobusů MHD
Zpracováno: IPR Praha č. j.: 180/2014

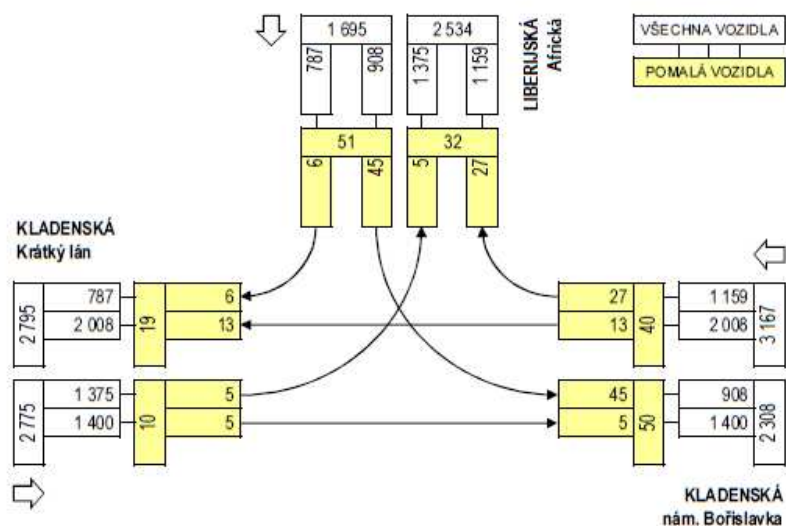


INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

BOŘISLAVKA

Příloha č. B 3

GRAFIKON KŘÍŽOVATKY - KP 2
KLADENSKÁ x LIBERIJSKÁ



Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID
Zpracováno: IPR Praha č. j.: 180/2014

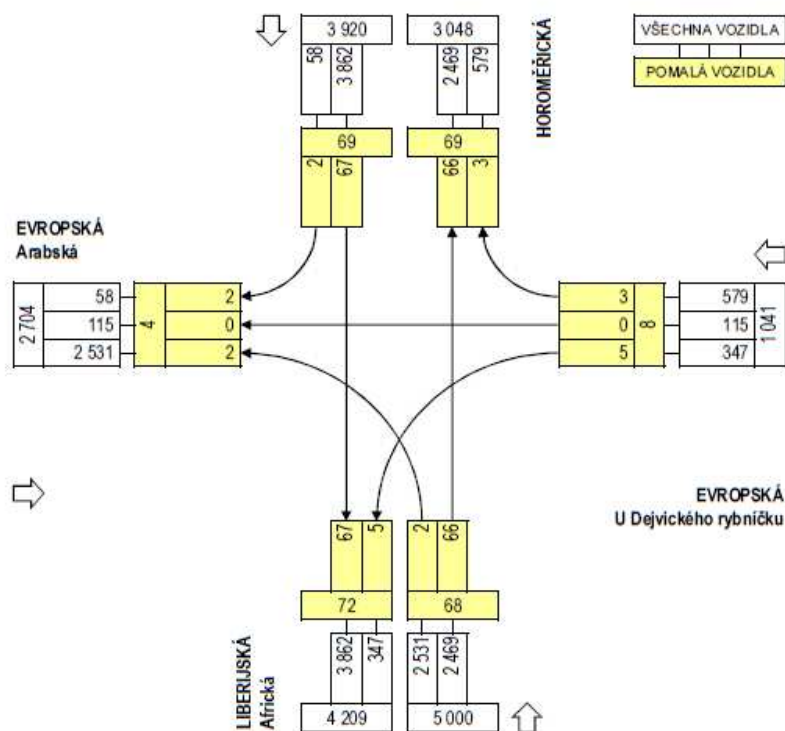


BOŘISLAVKA

Příloha č. B 4

GRAFIKON KŘÍŽOVATKY - KP 3

ZAVADILOVA x U DEJVICKÉHO RYBNÍČKU



Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Zpracováno: IPR Praha č. j.: 180/2014

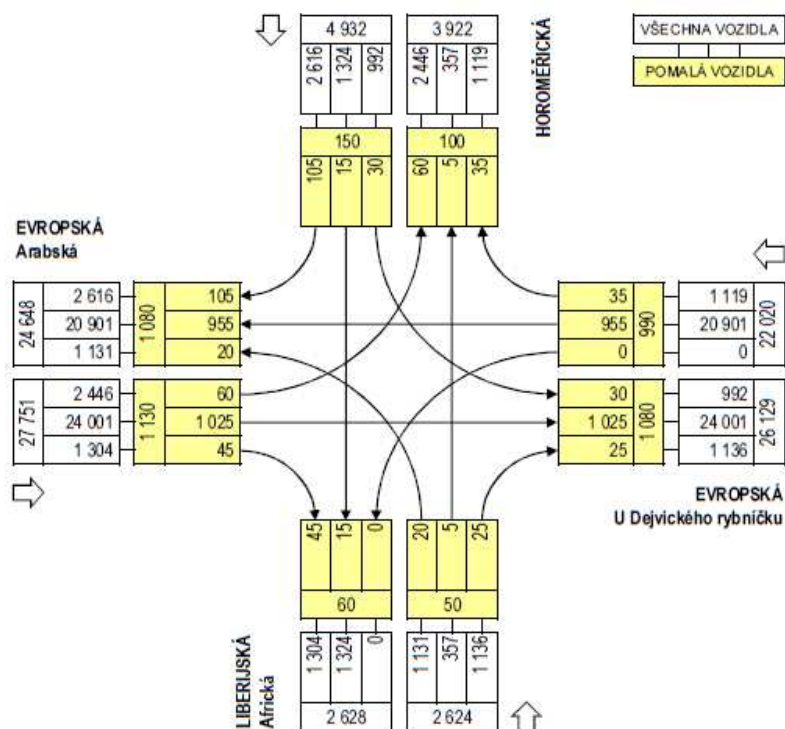
INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
 HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

BOŘISLAVKA

Příloha č. B 5

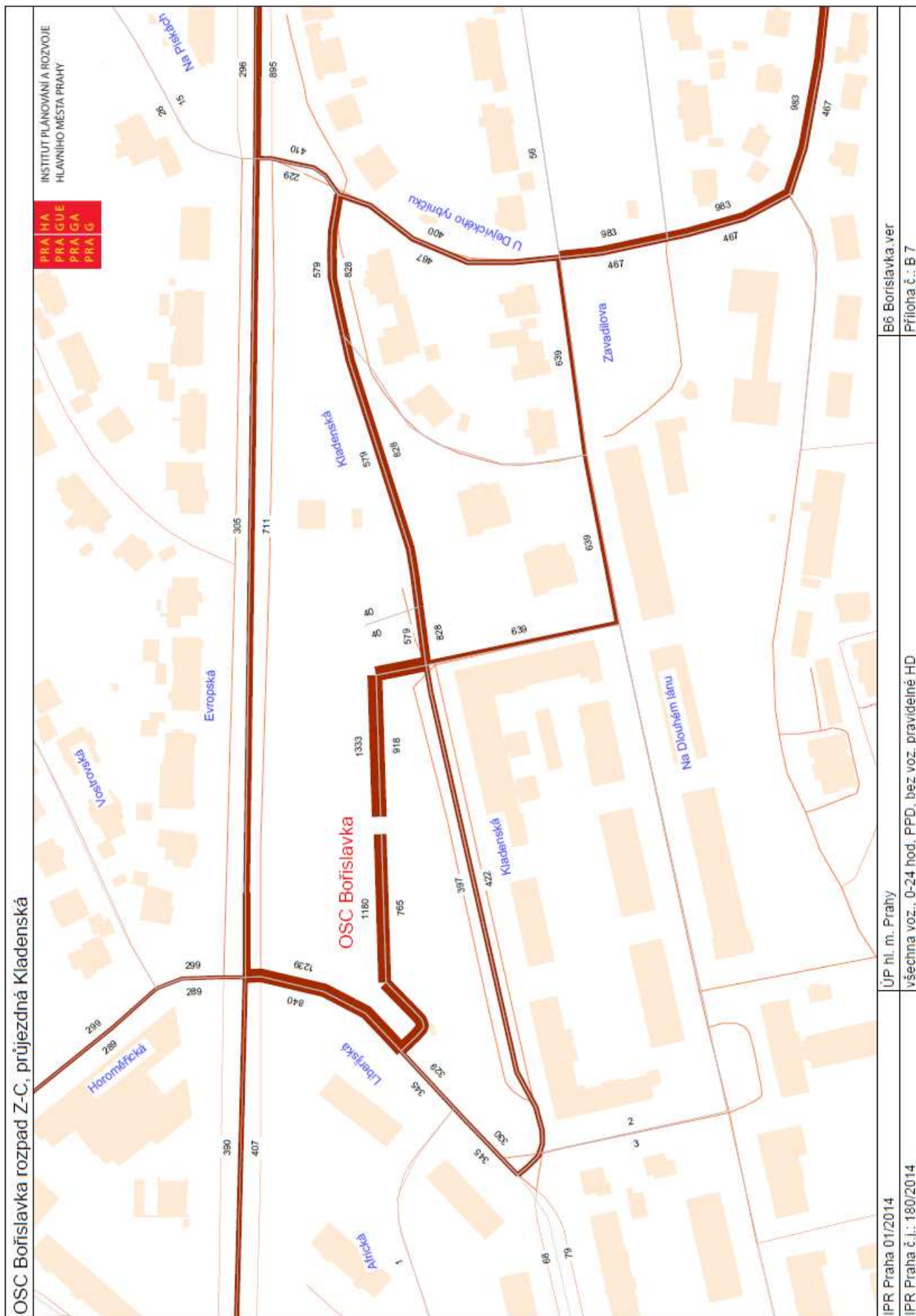
GRAFIKON KŘÍŽOVATKY - KP 4

EVROPSKÁ x NA PÍSKÁCH



Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Zpracováno: IPR Praha č. j.: 180/2014

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
 HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

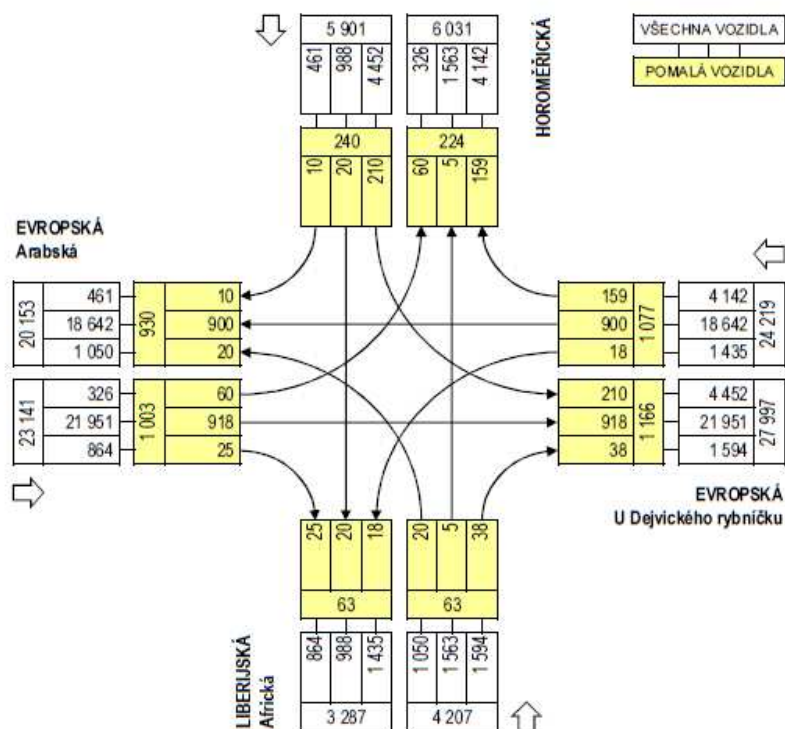


BOŘISLAVKA

Příloha č. B 8

GRAFIKON KŘÍŽOVATKY - KP 1

EVROPSKÁ x LIBERIJSKÁ



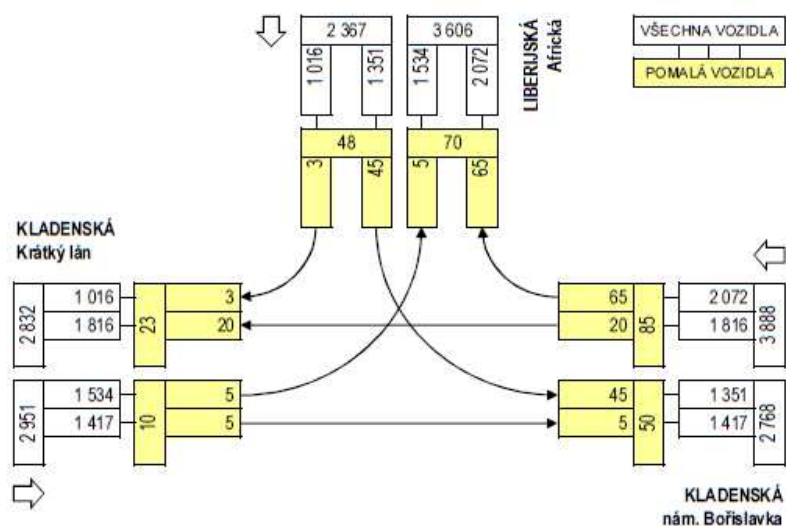
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Zpracováno: IPR Praha č. j.: 180/2014

PRAHA
PRAHA
PRAHA
PRAHA
 INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
 HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

BOŘISLAVKA

Příloha č. B 9

GRAFIKON KŘÍŽOVATKY - KP 2
KLADENSKÁ x LIBERIJSKÁ



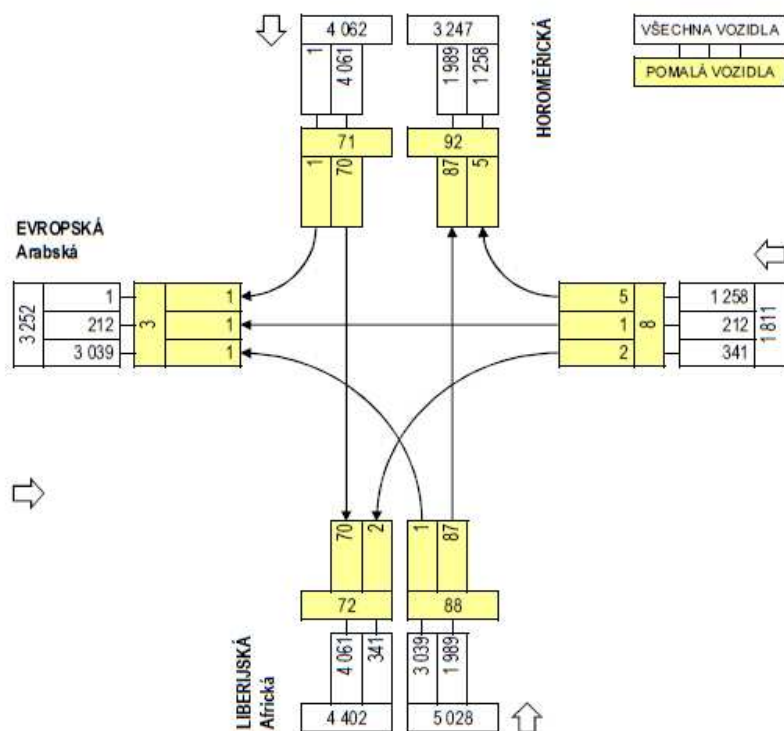
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
Grafikon nezahnuje jízdy autobusů PID
Zpracováno: IPR Praha č. j.: 180/2014

BOŘISLAVKA

Příloha č. B 10

GRAFIKON KŘÍŽOVATKY - KP 3

ZAVADILOVA x U DEJVICKÉHO RYBNÍČKU



Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Zpracováno: IPR Praha č. j.: 180/2014

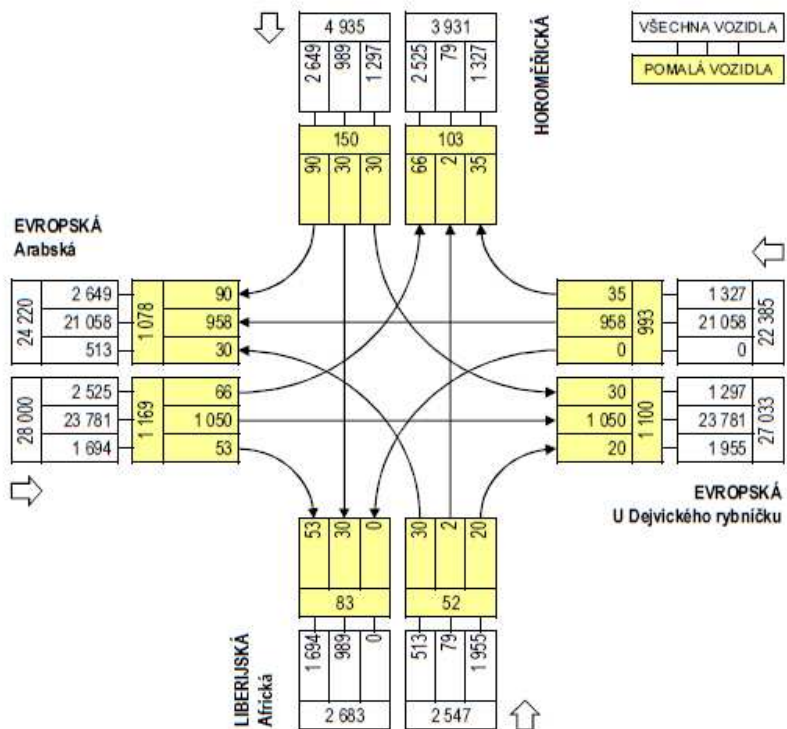
PRAGUE INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
 HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

BOŘISLAVKA

Příloha č. B 11

GRAFIKON KŘÍŽOVATKY - KP 4

EVROPSKÁ x NA PÍSKÁCH



Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Zpracováno: IPR Praha č. j.: 180/2014



INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
 HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

7. Kapacitní posouzení dotčených křižovatek

7.1 Úvod

Kapacitní posouzení bylo zpracováno pro světelně řízené křižovatky 6.118 Evropská – Horoměřická a 6.131 Evropská – Na Pískách a pro neřízené křižovatky Kladenská – Liberijská, Kladenská – vjezd/výjezd PCB (jih), Liberijská – vjezd/výjezd PCB (západ), U Dejvického rybníčku – Kladenská a U Dejvického rybníčku – Zavadilova.

Posouzení křižovatek bylo provedeno na výhledové intenzity dopravy roku 2017 (zpracovatel TSK hl. m. Prahy) a na intenzity dopravy pro výhledové období ÚP SÚ (Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy), zpracované Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR Praha). Modelový výpočet pro výhledové období dle ÚP SÚ počítá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch dle platného územního plánu.

Kapacitní posouzení bylo zpracováno na intenzity dopravy se záměrem výstavby Polyfunkčního centra Bořislavka (PCB), a to variantně s a bez propojení Kladenské ulice mezi nám. Bořislavka a ulicí U Dejvického rybníčku. K výhledovým intenzitám dopravy byla přičtena intenzita autobusů MHD.

7.2 Kapacitní posouzení

Kapacitní posouzení řízených křižovatek bylo provedeno pomocí výpočetního programu, který vychází z délky cyklu, délek zelených, hodinových údajů saturovaných toků, intenzit dopravy a vzorců pro výpočet kapacity dle ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na pozemních komunikacích“ a technických podmínek 235 „Posuzování kapacity světelně řízených křižovatek“, schválených Ministerstvem dopravy ČR pod č.j. 657/2011-910-IPK/1 s účinností od 1. října 2011. Jako vstupní hodnoty pro kapacitní výpočty řízených křižovatek byly použity špičkové hodinové intenzity průměrného pracovního dne, které byly odvozeny podílem 8,0 % z celodenních intenzit.

Kapacitní posouzení neřízených křižovatek bylo provedeno pomocí výpočetního programu, který vychází z geometrického uspořádání křižovatky, rychlosti jízdy na hlavní komunikace, úpravy přednosti v jízdě, intenzit dopravy a ze vzorců pro výpočet kapacity dle technických podmínek 188 – Posuzování kapacity neřízených křižovatek, schválených Ministerstvem dopravy ČR pod č.j. 1085/07-910-IPK/1 s účinností od 1. ledna 2008. Jako vstupní hodnoty pro kapacitní výpočty neřízených křižovatek byly použity intenzity průměrné osmé hodiny průměrného pracovního dne, které byly odvozeny podílem 6,5 % z celodenních intenzit.

7.3 Řízená křižovatka 6.118 Evropská – Horoměřická

Křižovatka je v současné době světelně řízena řadičem ELS C800, který dopravně funguje v koordinaci ve skupině křižovatek po Evropské ulici.

V současné době probíhají v prostoru křižovatky stavební práce související s výstavbou nové stanice metra Bořislavka.

Kapacitní posouzení této křižovatky bylo zpracováno pro nový stavební stav po zprovoznění nového úseku metra trasy A. Situační schéma výhledového stavebního uspořádání včetně označení signálních skupin je v příloze č. 1.1.

Grafikony intenzit dopravy pro období 2017 a ÚP SÚ jsou doloženy v přílohách č. 1.2.

Pro navržený orientační signální program Px/80 s délkou cyklu 80 sekund (viz příloha č. 1.3.1) křižovatka v roce 2017 bez propojení Kladenské kapacitně vyhoví s dostatečnou rezervou kapacity na všech vjezdech (úroveň kvality dopravy D – dostatečná, viz příloha č. 1.3.2).

Pro navržený orientační signální program Px/80 s délkou cyklu 80 sekund (viz příloha č. 1.4.1) křižovatka v roce 2017 s propojením Kladenské kapacitně vyhoví s dostatečnou rezervou kapacity na všech vjezdech (úroveň kvality dopravy D – dostatečná, viz příloha č. 1.4.2).

Pro navržený orientační signální program Px/80 s délkou cyklu 80 sekund (viz příloha č. 1.5.1) křižovatka v období ÚP SÚ bez propojení Kladenské kapacitně vyhoví s malou rezervou kapacity na kritických vjezdech (úroveň kvality dopravy E – nestabilní stav, viz příloha č. 1.5.2).

Pro navržený orientační signální program Px/80 s délkou cyklu 80 sekund (viz příloha č. 1.6.1) křižovatka v období ÚP SÚ s propojením Kladenské kapacitně vyhoví s dostatečnou rezervou kapacity na všech vjezdech (úroveň kvality dopravy D – dostatečná, viz příloha č. 1.6.2).

Posouzení délky fronty je součástí kapacitních výpočtů - délky řadicích pruhů jsou dostatečné.

7.4 Řízená křižovatka 6.131 Evropská – Na Pískách

Křižovatka je v současné době světelně řízena řadičem ELS C800, který dopravně funguje v koordinaci ve skupině křižovatek po Evropské ulici. Výchozím podkladem pro zpracování kapacitního posouzení byla stávající platná dokumentace dopravního řešení zpracovaná firmou Eltodo DS v 12/2010. Ve špičkových obdobích je křižovatka řízena koordinovaným signálním programem P3/80 s délkou cyklu 80 sekund. Kapacitní posouzení bylo zpracováno na upravený program P3/80.

Situační schéma křižovatky včetně označení signálních skupin je v příloze č. 2.1. Grafikony intenzit dopravy pro období 2017 a ÚP SÚ jsou doloženy v přílohách č. 2.2.

Pro upravený signální program P3/80 s délkou cyklu 80 sekund (viz příloha č. 2.3) křižovatka v roce 2017 bez propojení Kladenské, v roce 2017 s propojením Kladenské a v období ÚP SÚ s propojením Kladenské kapacitně vyhoví s dostatečnou rezervou kapacity na všech vjezdech (úroveň kvality dopravy D – dostatečná, viz přílohy č. 2.4, 2.5 a 2.6).

Posouzení délky fronty je součástí kapacitních výpočtů - délky řadicích pruhů jsou dostatečné.

7.5 Neřízená křižovatka Kladenská – Liberijská

Situační schéma křižovatky je v příloze č. 3.1. Grafikony intenzit dopravy pro období 2017 a ÚP SÚ jsou doloženy v přílohách č. 3.2.

Provedené kapacitní výpočty neřízené křižovatky prokazují, že křižovatka v roce 2017 bez i s propojením Kladenské a v období ÚP SÚ bez i s propojením Kladenské jako neřízená kapacitně vyhoví (úroveň kvality dopravy na hlavní i vedlejší komunikaci A – doba zdržení velmi malá, viz přílohy č. 3.3, 3.4, 3.5 a 3.6).

Posouzení délky fronty je součástí kapacitních výpočtů - délky řadicích pruhů jsou dostatečné.

7.6 Neřízená křižovatka Kladenská – vjezd/výjezd PCB (jih)

Situační schéma křižovatky je v příloze č. 4.1. Grafikony intenzit dopravy pro rok 2017 jsou doloženy v přílohách č. 4.2.

Provedené kapacitní výpočty neřízené křižovatky prokazují, že křižovatka v roce 2017 bez i s propojením Kladenské jako neřízená kapacitně vyhoví (úroveň kvality dopravy na hlavní i vedlejší komunikaci A – doba zdržení velmi malá, viz přílohy č. 4.3 a 4.4).

Posouzení délky fronty je součástí kapacitních výpočtů - délky řadicích pruhů jsou dostatečné.

7.7 Neřízená křižovatka Kladenská – vjezd/výjezd PCB (západ)

Situační schéma křižovatky je v příloze č. 5.1. Grafikony intenzit dopravy pro rok 2017 jsou doloženy v přílohách č. 5.2.

Provedené kapacitní výpočty neřízené křižovatky prokazují, že křižovatka v roce 2017 bez i s propojením Kladenské jako neřízená kapacitně vyhoví (úroveň kvality dopravy na hlavní i vedlejší komunikaci A – doba zdržení velmi malá, viz přílohy č. 5.3 a 5.4).

Posouzení délky fronty je součástí kapacitních výpočtů - délky řadicích pruhů jsou dostatečné.

7.8 Neřízená křižovatka U Dejvického rybníčku – Kladenská

Situační schéma křižovatky je v příloze č. 6.1. Grafikony intenzit dopravy pro rok 2017 jsou doloženy v přílohách č. 6.2.

Provedené kapacitní výpočty neřízené křižovatky prokazují, že křižovatka v roce 2017 bez i s propojením Kladenské jako neřízená kapacitně vyhoví (úroveň kvality dopravy na hlavní i vedlejší komunikaci A – doba zdržení velmi malá, viz přílohy č. 6.3 a 6.4).

Posouzení délky fronty je součástí kapacitních výpočtů - délky řadicích pruhů jsou dostatečné.

7.9 Neřízená křižovatka U Dejvického rybníčku – Zavadilova

Situační schéma křižovatky je v příloze č. 7.1. Grafikon intenzit dopravy pro období ÚP SÚ je doložen v příloze č. 7.2.

Provedený kapacitní výpočet neřízené křižovatky prokazuje, že křižovatka v období ÚP SÚ s propojením Kladenské jako neřízená kapacitně vyhoví (úroveň kvality dopravy na hlavní i vedlejší komunikaci A – doba zdržení velmi malá, viz příloha č. 7.3).

Posouzení délky fronty je součástí kapacitního výpočtu - délky řadicích pruhů jsou dostatečné.

8. Závěrem

Na základě zpracovaného dopravně inženýrského posouzení vybraných dotčených křižovatkových uzlů na přilehlé komunikační síti provedeného na podkladu dopravně inženýrské údajů předaných specializovanými pracovišti Technické správy komunikací – Úsek dopravního inženýrství a Institutu plánování a rozvoje hlavního města lze konstatovat následující závěry:

- dle provedeného posouzení světelně řízená křižovatka **6.118 Evropská – Horoměřická** v navrhovaném situačním uspořádání ve všech posuzovaných časových stadiích **kapacitně vyhovuje** - úroveň kvality dopravy D a E,
- dle provedeného posouzení světelně řízená křižovatka **6.131 Evropská – Na Pískách** v navrhovaném situačním uspořádání ve všech posuzovaných časových stadiích **kapacitně vyhovuje** - úroveň kvality dopravy D a E,
- dle provedeného posouzení neřízené křižovatky **Kladenská – Liberijská, Kladenská – vjezd/výjezd PCB (jih), Liberijská – vjezd/výjezd PCB (západ), U Dejvického rybníčku – Kladenská a U Dejvického rybníčku – Zavadilova** v navrhovaném uspořádání ve všech posuzovaných časových stadiích **kapacitně vyhovují**.

SEZNAM PŘÍLOH:

Světelně řízená křižovatka Evropská – Horoměřická

Příloha č. 1.1	Situační schéma
Příloha č. 1.2	Grafikony intenzit pro období 2017 a ÚP SÚ
Příloha č. 1.3	Orientační signální program Px/80 a výpočet kapacity řízené křižovatky pro rok 2017 bez propojení Kladenské
Příloha č. 1.4	Orientační signální program Px/80 a výpočet kapacity řízené křižovatky pro rok 2017 s propojením Kladenské
Příloha č. 1.5	Orientační signální program Px/80 a výpočet kapacity řízené křižovatky pro období ÚP SÚ bez propojení Kladenské
Příloha č. 1.6	Orientační signální program Px/80 a výpočet kapacity řízené křižovatky pro období ÚP SÚ s propojením Kladenské

Světelně řízená křižovatka Evropská – Na Pískách

Příloha č. 2.1	Situační schéma
Příloha č. 2.2	Grafikony intenzit pro období 2017 a ÚP SÚ
Příloha č. 2.3	Upravený signální program P3/80
Příloha č. 2.4	Výpočet kapacity řízené křižovatky pro rok 2017 bez propojení Kladenské
Příloha č. 2.5	Výpočet kapacity řízené křižovatky pro rok 2017 s propojením Kladenské
Příloha č. 2.6	Výpočet kapacity řízené křižovatky pro období ÚP SÚ s propojením Kladenské

Neřízená křižovatka Kladenská – Liberijská

Příloha č. 3.1	Situační schéma
Příloha č. 3.2	Grafikony intenzit pro období 2017 a ÚP SÚ
Příloha č. 3.3	Výpočet kapacity neřízené křižovatky pro rok 2017 bez propojení Kladenské
Příloha č. 3.4	Výpočet kapacity neřízené křižovatky pro rok 2017 s propojením Kladenské

- Příloha č. 3.5 Výpočet kapacity neřízené křižovatky pro období ÚP SÚ bez propojení Kladenské
- Příloha č. 3.6 Výpočet kapacity neřízené křižovatky pro období ÚP SÚ s propojením Kladenské

Neřízená křižovatka Kladenská – vjezd/výjezd PCB (jih)

- Příloha č. 4.1 Situační schéma
- Příloha č. 4.2 Grafikony intenzit pro rok 2017
- Příloha č. 4.3 Výpočet kapacity neřízené křižovatky pro rok 2017 bez propojení Kladenské
- Příloha č. 4.4 Výpočet kapacity neřízené křižovatky pro rok 2017 s propojením Kladenské

Neřízená křižovatka Liberijská – vjezd/výjezd PCB (západ)

- Příloha č. 5.1 Situační schéma
- Příloha č. 5.2 Grafikony intenzit pro rok 2017
- Příloha č. 5.3 Výpočet kapacity neřízené křižovatky pro rok 2017 bez propojení Kladenské
- Příloha č. 5.4 Výpočet kapacity neřízené křižovatky pro rok 2017 s propojením Kladenské

Neřízená křižovatka U Dejvického rybníčku – Kladenská

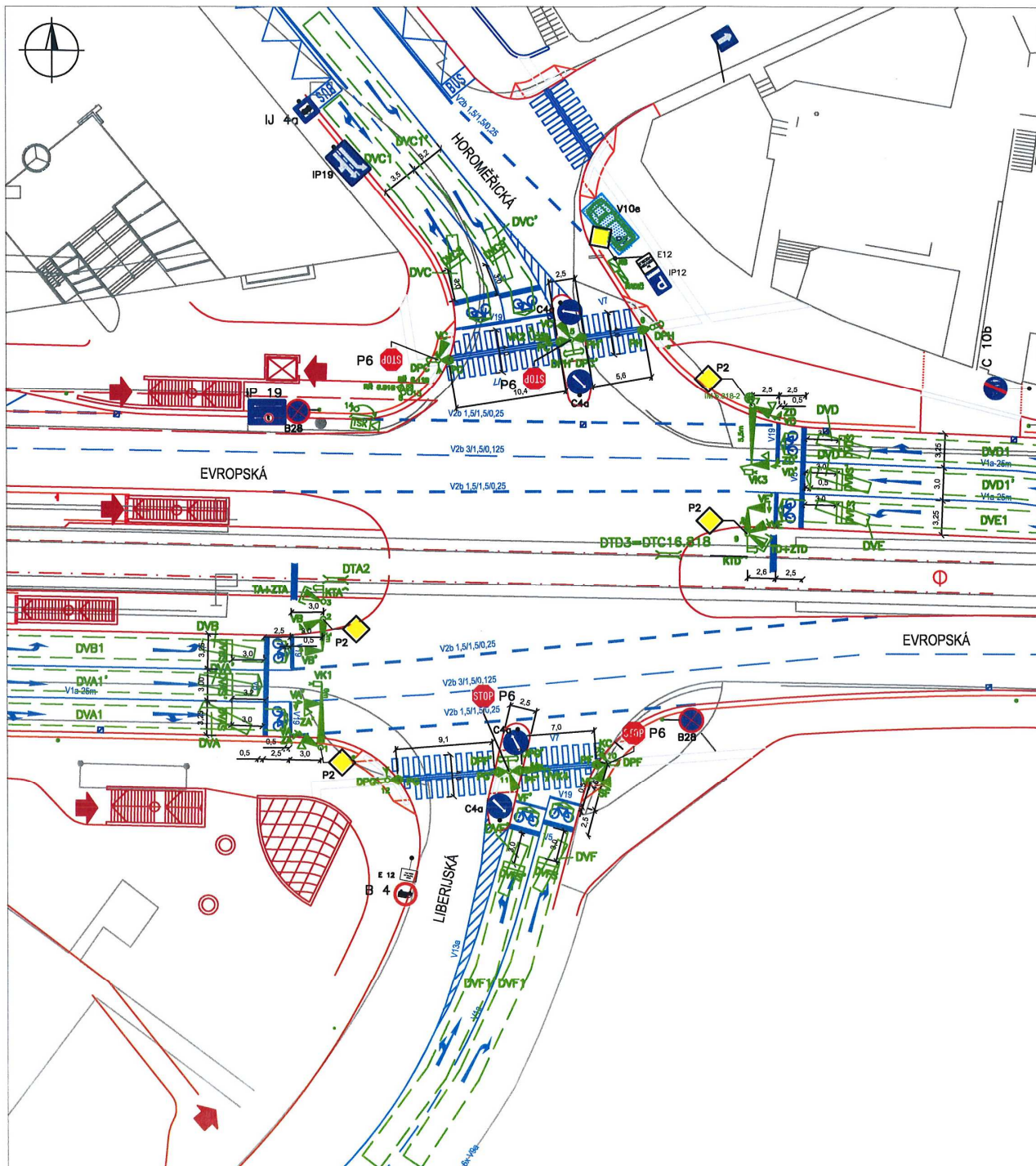
- Příloha č. 6.1 Situační schéma
- Příloha č. 6.2 Grafikony intenzit pro rok 2017
- Příloha č. 6.3 Výpočet kapacity neřízené křižovatky pro rok 2017 bez propojení Kladenské
- Příloha č. 6.4 Výpočet kapacity neřízené křižovatky pro rok 2017 s propojením Kladenské

Neřízená křižovatka U Dejvického rybníčku – Zavadilova

- Příloha č. 7.1 Situační schéma
- Příloha č. 7.2 Grafikon intenzit pro období ÚP SÚ
- Příloha č. 7.3 Výpočet kapacity neřízené křižovatky pro období ÚP SÚ s propojením Kladenské

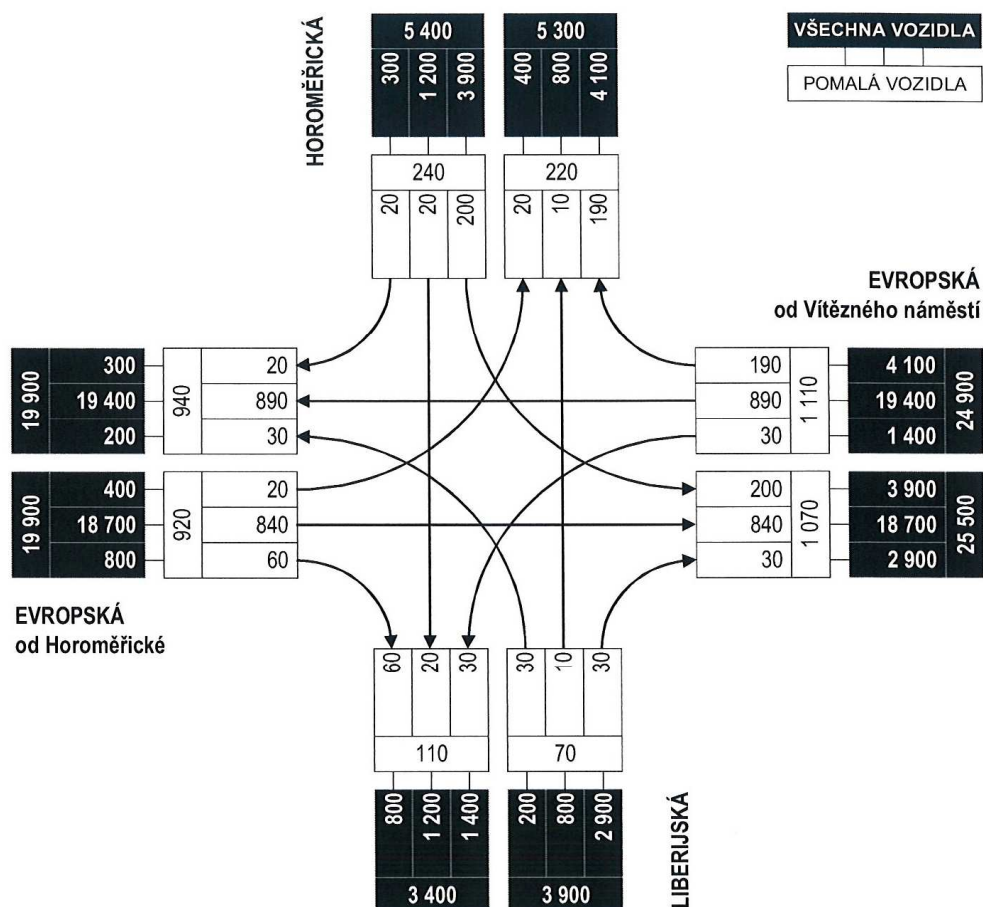
Příloha č. 1.1

SITUAČNÍ SCHÉMA - KŘÍŽOVATKA EVROPSKÁ – HOROMĚŘICKÁ



Příloha č. 1.2.1

GRAFIKON INTENZIT - KŘÍŽOVATKA EVROPSKÁ – HOROMĚŘICKÁ
ROK 2017 BEZ PROPOJENÍ KLADENSKÉ



ROK 2017, STAV 3A - varianta 1 bez propojení Kladenské

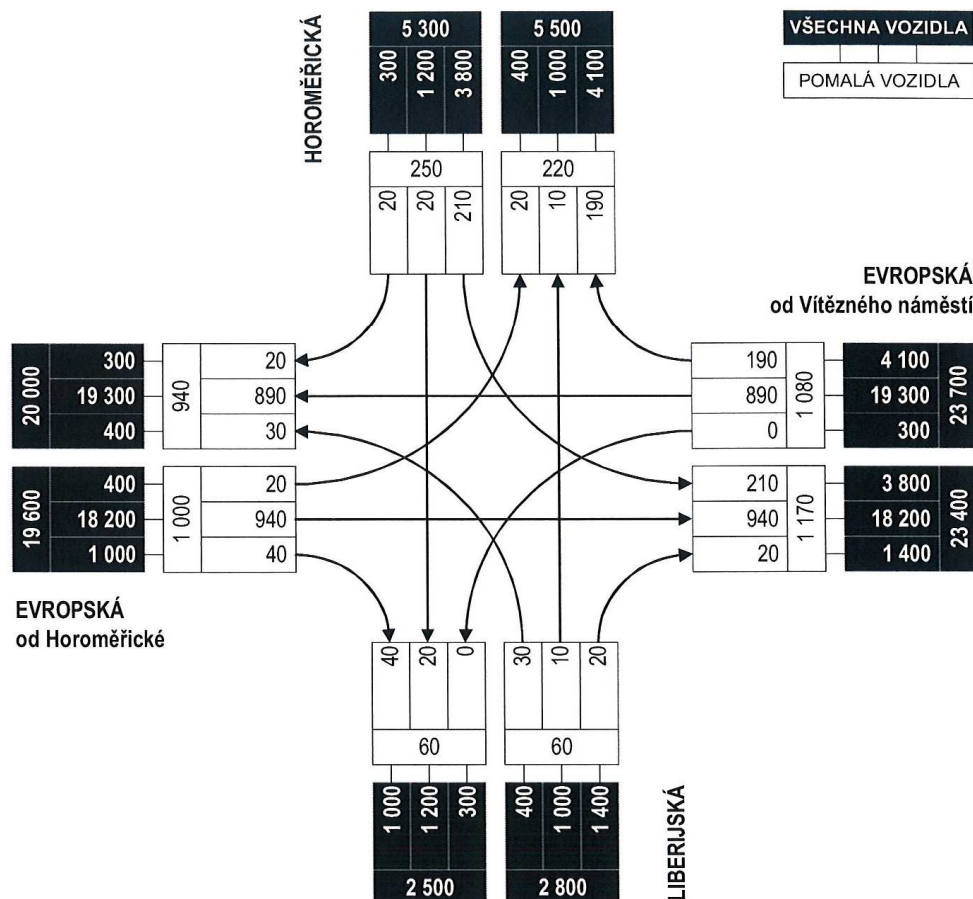
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Zpracováno: 02/2014



Technická správa komunikací
 hlavního města Prahy
 Úsek dopravního inženýrství

Příloha č. 1.2.2

**GRAFIKON INTENZIT - KŘÍŽOVATKA EVROPSKÁ – HOROMĚŘICKÁ
ROK 2017 S PROPOJENÍM Kladenské**



ROK 2017, STAV 3B - varianta 2 s propojením Kladenské

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
Zpracováno: 02/2014

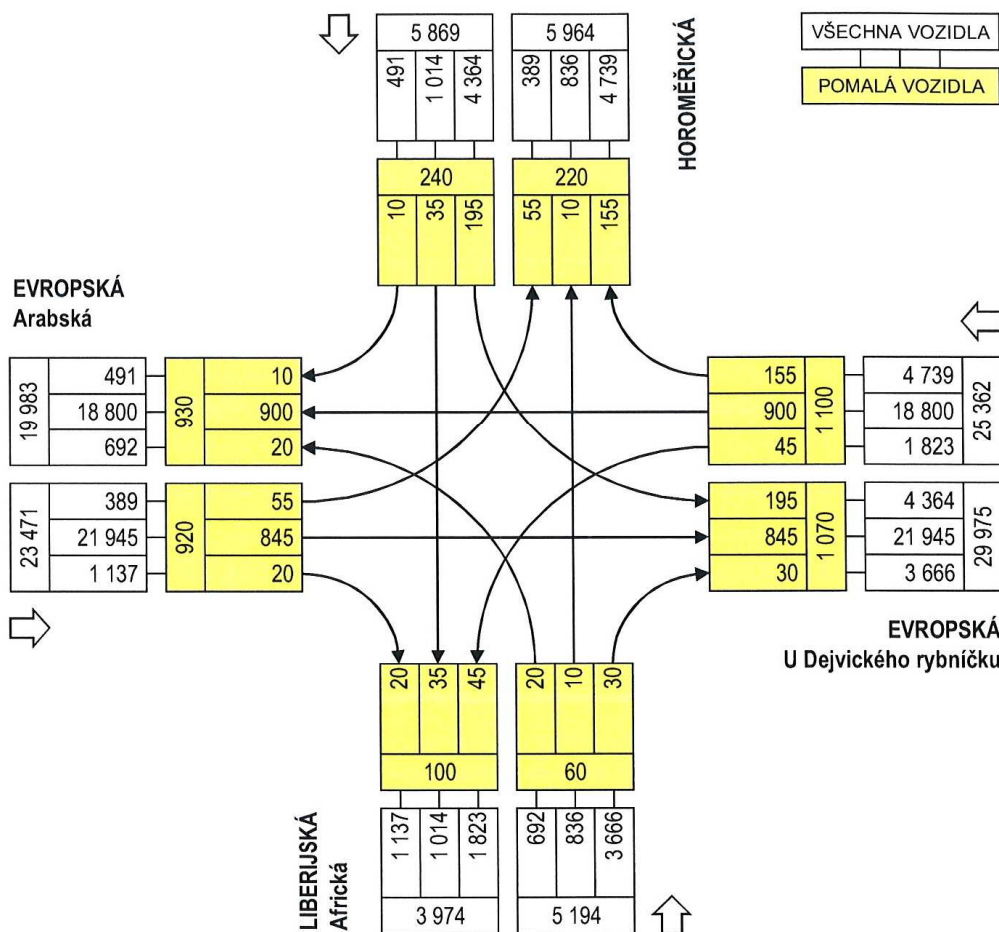


Technická správa komunikací
hlavního města Prahy
Úsek dopravního inženýrství

Příloha č. 1.2.3

GRAFIKON INTENZIT - KŘÍŽOVATKA EVROPSKÁ – HOROMĚŘICKÁ

OBDOBÍ ÚP SÚ BEZ PROPOJENÍ KLADENSKÉ



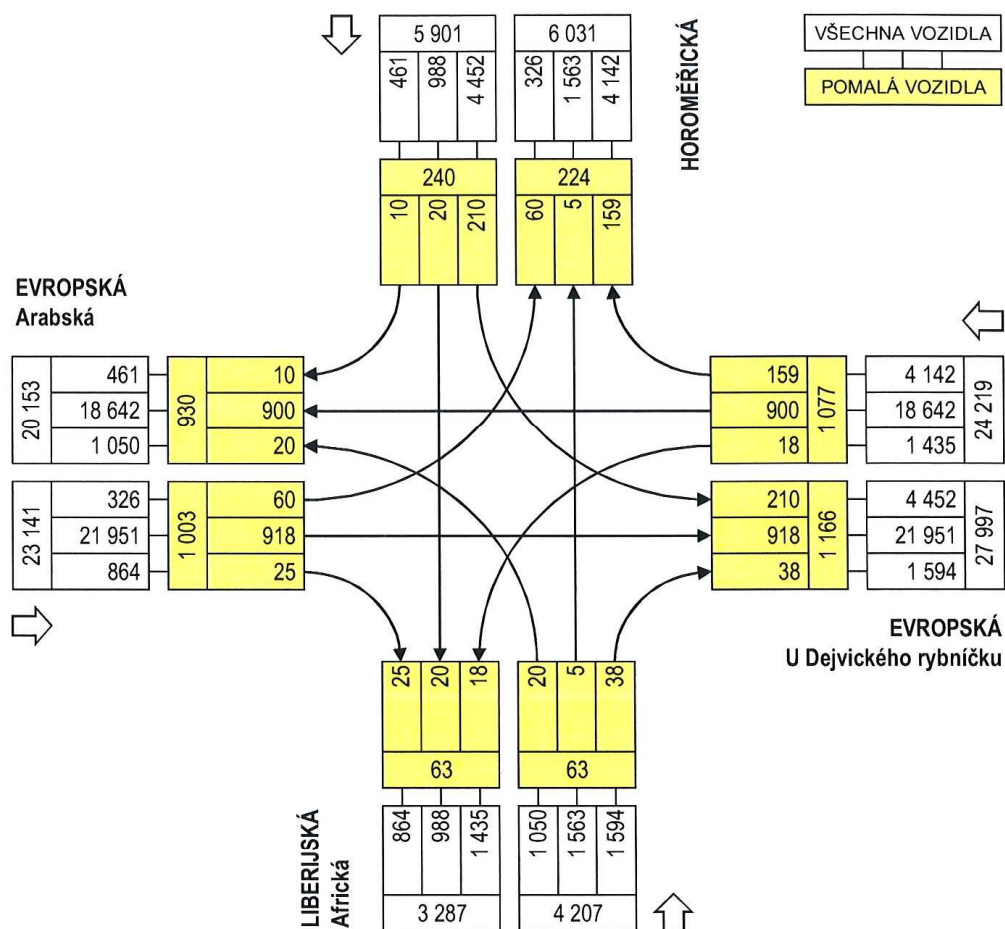
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Zpracováno: IPR Praha č. j.: 180/2014



INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
HLAVNIHO MĚSTA PRAHY

Příloha č. 1.2.4

GRAFIKON INTENZIT - KŘÍŽOVATKA EVROPSKÁ – HOROMĚŘICKÁ
OBDOBÍ ÚP SÚ S PROPOJENÍM Kladenské



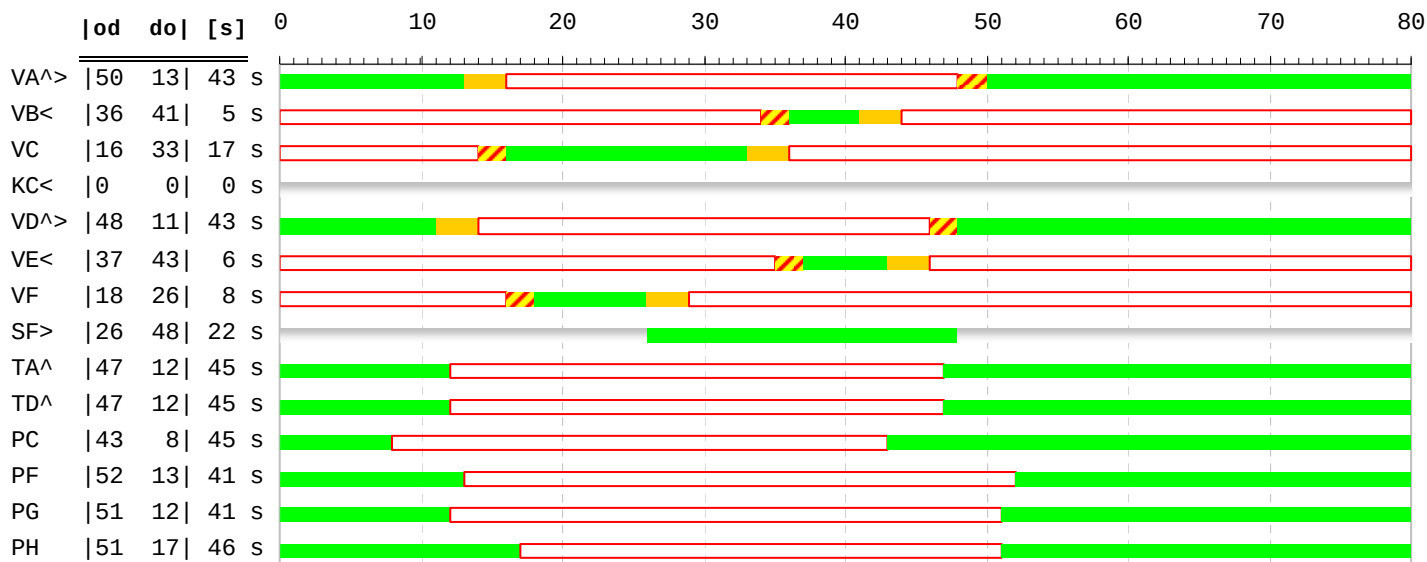
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Zpracováno: IPR Praha č. j.: 180/2014



INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
 HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Příloha č. 1.3.1

ORIENTAČNÍ SIGNÁLNÍ PROGRAM Px/80 PRO ROK 2017
BEZ PROPOJENÍ Kladenské
KŘÍŽOVATKA EVROPSKÁ – HOROMĚŘICKÁ



LEGENDA:

- zelená - volno
- červená - stůj
- vypnuto
- pozor (žlutá)
- pozor (červenožlutá)

Poznámka: současně s volnem signální skupiny VA^> musí svítit signál ZA „žluté světlo ve tvaru chodce“, současně s volnem signální skupiny VD^> musí svítit signál ZD „žluté světlo ve tvaru chodce“.

Příloha č. 1.3.2

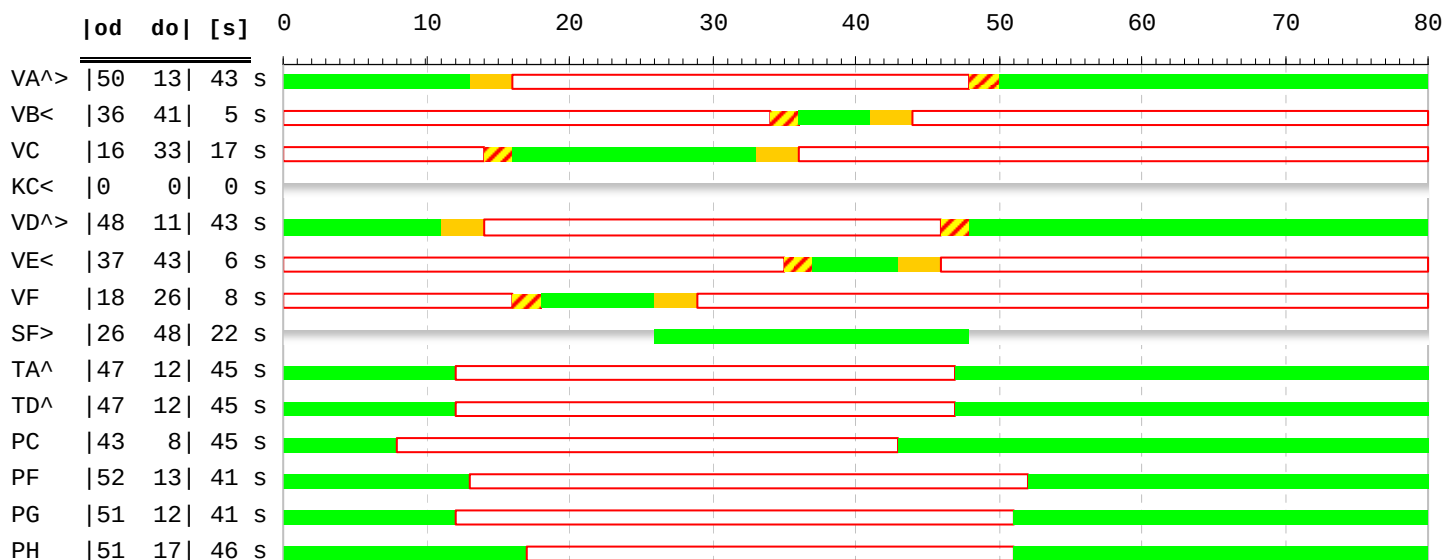
VÝPOČET KAPACITY ŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY EVROPSKÁ – HOROMĚŘICKÁ

ROK 2017 BEZ PROPOJENÍ KLADENSKÉ

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235												
Název křižovatky: 6.118 Evropská - Horoměřická												
Posuzovaný stav: orientační program Px/80, rok 2017 se záměrem PCB bez propojení Kladenské, špičková hodina včetně BUS MHD										Délka cyklu t_C [s]		80
Zadání levého odbočení ovlivněného protisměrem												
Vjezd (signální skupina)	Protisměr					Levé odbočení						
	Intenzita		Sat. tok	Zelená	Přesah	Počet	Dílní kapacita					
	VOZ	N+B	celkem I_p	S_p	z_p	zel. z_o	míst N_A	C_{L1}	C_{L2}	C_{L3}	C_L	C_S
	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	s	pvoz	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h
VC< proti VF	296	3	298	3400	30	7	2	328	90	161	579	391
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy												
Vjezd (signální skupina)	Intenzita		Sat. tok	Zelená	Kapacita	Rezerva	Délka	Délka	Počet	Zdržení	ÚKD	
	VOZ	N+B	celkem I_v	S_v	z	C_v	Rez	fronty L_{F1}	fronty L_{F2}	zast.	t_w	Požad.
	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	pvoz/h	%	m	m	voz/h	s	dosaž.
VA ^, ^>	1577	89	1639	3960	43	2129	23	51		1120	15,7	E A
VB <	32	2	33	1840	5	138	76	5		27	35,1	E C
VC ^>	120	4	123	1900	17	404	70	13		91	25,6	E B
VD ^, ^>	1913	119	1996	3940	43	2118	6	62		1614	28,1	E B
VE <	112	2	113	1840	6	161	30	14		98	55,6	E D
VF+SF >	232	2	233	1840	30	690	66	19		149	17,3	E A
VF <^	80	3	82	1560	8	166	51	10		68	39,9	E C
Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem												
VC< proti VF	328	32	350	1840	17	391	10	37		287	63,3	E D
L_{F1} průměrná délka fronty na začátku zelené, L_{F2} délka fronty na konci návrhové hodiny s překročenou kapacitou vjezdu												
Zdržení celkem 32,48 h; 26,6 s/pvoz Počet zastavení celkem 3454 voz/h; 79 % voz												
Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy světelně řízené křižovatky D – Dostatečná												
Poznámka:												

Příloha č. 1.4.1

**ORIENTAČNÍ SIGNÁLNÍ PROGRAM Px/80 PRO ROK 2017
S PROPOJENÍM KLADENSKÉ
KŘÍŽOVATKA EVROPSKÁ – HOROMĚŘICKÁ**



LEGENDA:

- zelená - volno
- červená - stůj
- vypnuto
- pozor (žlutá)
- pozor (červenožlutá)

Poznámka: současně s volnem signální skupiny VA^> musí svítit signál ZA „žluté světlo ve tvaru chodce“, současně s volnem signální skupiny VD^> musí svítit signál ZD „žluté světlo ve tvaru chodce“.

Příloha č. 1.4.2

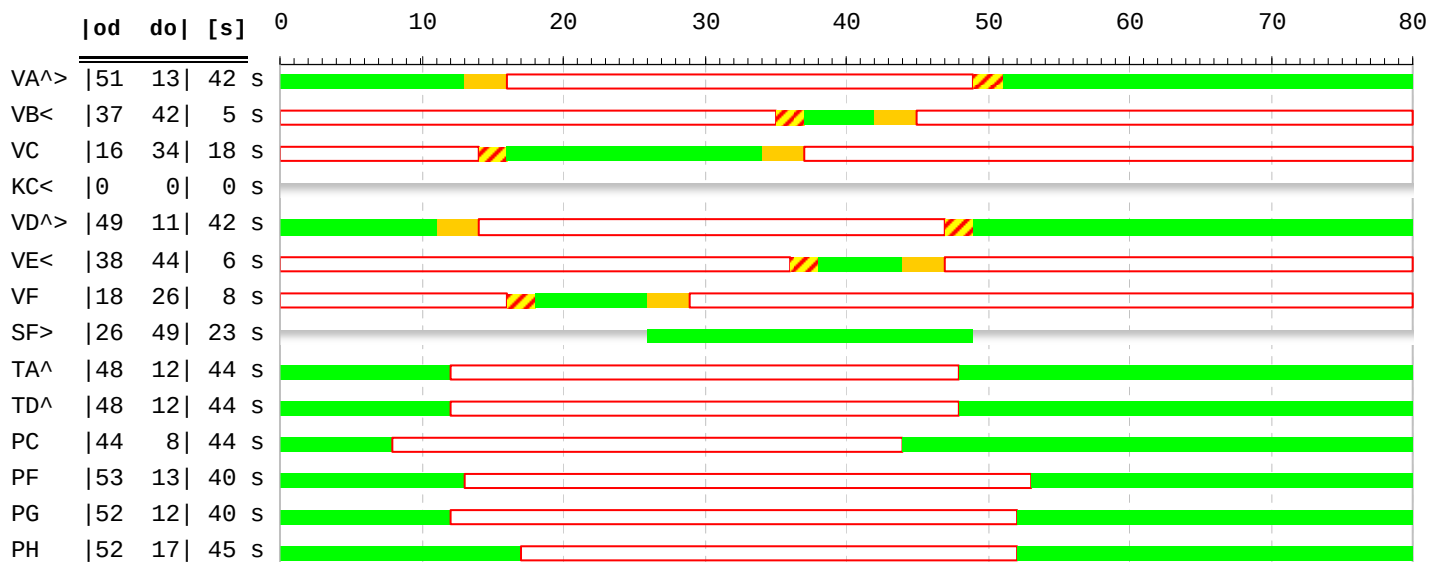
VÝPOČET KAPACITY ŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY EVROPSKÁ – HOROMĚŘICKÁ

ROK 2017 S PROPOJENÍM Kladenské

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235												
Název křižovatky: 6.118 Evropská - Horoměřická												
Posuzovaný stav: orientační program Px/80, rok 2017 se záměrem PCB s propojením Kladenské, špičková hodina včetně BUS MHD										Délka cyklu t_c [s]		80
Zadání levého odbočení ovlivněného protisměrem												
Vjezd (signální skupina)	Protisměr					Levé odbočení						
	Intenzita		Sat. tok	Zelená	Přesah	Počet	Dílní kapacita					
	VOZ	N+B	celkem I_p	S_p	z_p	zel. z_o	míst N_A	C_{L1}	C_{L2}	C_{L3}	C_L	C_S
	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	s	pvoz	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h
VC< proti VF	192	3	194	3400	30	7	2	393	90	161	644	391
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy												
Vjezd (signální skupina)	VOZ	Intenzita	Sat. tok	Zelená	Kapacita	Rezerva	Délka	Délka	Počet	Zdržení	ÚKD	
	VOZ	N+B	celkem I_v	S_v	z	C_v	Rez	fronty L_{F1}	fronty L_{F2}	zast.	t_w	Požad.
	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	pvoz/h	%	m	m	voz/h	s	dosaž.
VA ^, ^>	1553	95	1620	3960	43	2129	24	50		1094	15,5	E A
VB <	32	2	33	1840	5	138	76	5		27	35,1	E C
VC ^>	120	4	123	1900	17	404	70	13		91	25,6	E B
VD ^, ^>	1905	119	1988	3940	43	2118	6	61		1601	27,2	E B
VE <	24	0	24	1840	6	161	85	5		20	32,1	E B
VF+SF >	112	2	113	1840	30	690	84	9		67	15,4	E A
VF <^	112	3	114	1560	8	166	31	14		97	52,4	E D
Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem												
VC< proti VF	320	33	343	1840	17	391	12	36		279	57,1	E D
L_{F1} průměrná délka fronty na začátku zelené, L_{F2} délka fronty na konci návrhové hodiny s překročenou kapacitou vjezdu												
Zdržení celkem 29,65 h; 25,5 s/pvoz Počet zastavení celkem 3276 voz/h; 78 % voz												
Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy světelně řízené křižovatky D – Dostatečná												
Poznámka:												

Příloha č. 1.5.1

**ORIENTAČNÍ SIGNÁLNÍ PROGRAM Px/80 PRO OBDOBÍ ÚP SÚ
BEZ PROPOJENÍ Kladenské
KŘÍŽOVATKA EVROPSKÁ – HOROMĚŘICKÁ**



LEGENDA:

- zelená - volno
- červená - stůj
- vypnuto
- pozor (žlutá)
- pozor (červenožlutá)

Poznámka: současně s volnem signální skupiny VA^> musí svítit signál ZA „žluté světlo ve tvaru chodce“, současně s volnem signální skupiny VD^> musí svítit signál ZD „žluté světlo ve tvaru chodce“.

Příloha č. 1.5.2

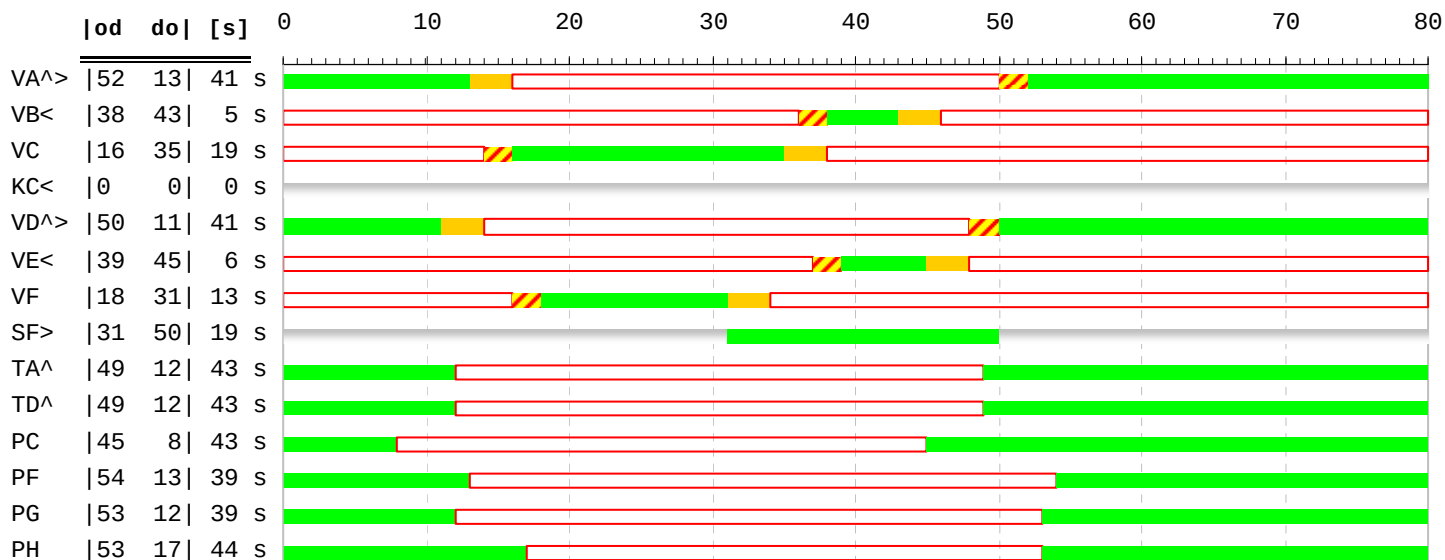
VÝPOČET KAPACITY ŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY EVROPSKÁ – HOROMĚŘICKÁ

OBDOBÍ ÚP SÚ BEZ PROPOJENÍ KLADENSKÉ

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235												
Název křižovatky: 6.118 Evropská - Horoměřická												
Posuzovaný stav: orientační program Px/80, období ÚP SÚ se záměrem PCB bez propojení Kladenské, špičková hodina včetně BUS MHD										Délka cyklu t_c [s]		80
Zadání levého odbočení ovlivněného protisměrem												
Vjezd (signální skupina)	Protisměr					Levé odbočení						
	Intenzita			Sat. tok	Zelená	Přesah	Počet	Dílčí kapacita			C_L	C_S
	VOZ	N+B	celkem I_p	S_p	z_p	zel. z_o	míst N_A	C_{L1}	C_{L2}	C_{L3}	$pvoz/h$	$pvoz/h$
VC< proti VF	360	3	362	3400	31	8	2	304	90	184	578	414
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy												
Vjezd (signální skupina)	Intenzita			Sat. tok	Zelená	Kapacita	Rezerva	Délka	Délka	Počet	Zdržení	ÚKD
	VOZ	N+B	celkem I_v	S_v	z	C_v	Rez	fronty L_{F1}	fronty L_{F2}	zast.	t_w	Požad.
	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	pvoz/h	%	m	m	voz/h	s	dosaž.
VA ^, ^>	1864	87	1925	3960	42	2079	7	61		1551	25,5	E B
VB <	31	4	34	1840	5	138	75	5		26	35,2	E C
VC ^>	120	4	123	1900	18	428	71	13		89	24,6	E B
VD ^, ^>	1916	117	1998	3940	42	2069	3	63		1662	38,5	E C
VE <	146	4	149	1840	6	161	7	18		130	>120	E E
VF+SF >	293	2	294	1840	31	713	59	24		192	17,7	E A
VF <^	122	3	124	1560	8	166	25	15		107	60	E D
Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem												
VC< proti VF	365	32	387	1840	18	414	6	40		322	84,4	E E
L_{F1} průměrná délka fronty na začátku zelené, L_{F2} délka fronty na konci návrhové hodiny s překročenou kapacitou vjezdu												
Zdržení celkem 51,75 h; 38,4 s/pvoz Počet zastavení celkem 4079 voz/h; 84 % voz												
Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy světelně řízené křižovatky E – Nestabilní stav												
Poznámka:												

Příloha č. 1.6.1

**ORIENTAČNÍ SIGNÁLNÍ PROGRAM Px/80 PRO OBDOBÍ ÚP SÚ
S PROPOJENÍM Kladenské
Křižovatka Evropská – Horoměřická**



LEGENDA:

- zelená - volno
- červená - stůj
- vypnuto
- pozor (žlutá)
- pozor (červenozlutá)

Poznámka: současně s volnem signální skupiny VA^> musí svítit signál ZA „žluté světlo ve tvaru chodce“, současně s volnem signální skupiny VD^> musí svítit signál ZD „žluté světlo ve tvaru chodce“.

Příloha č. 1.6.2

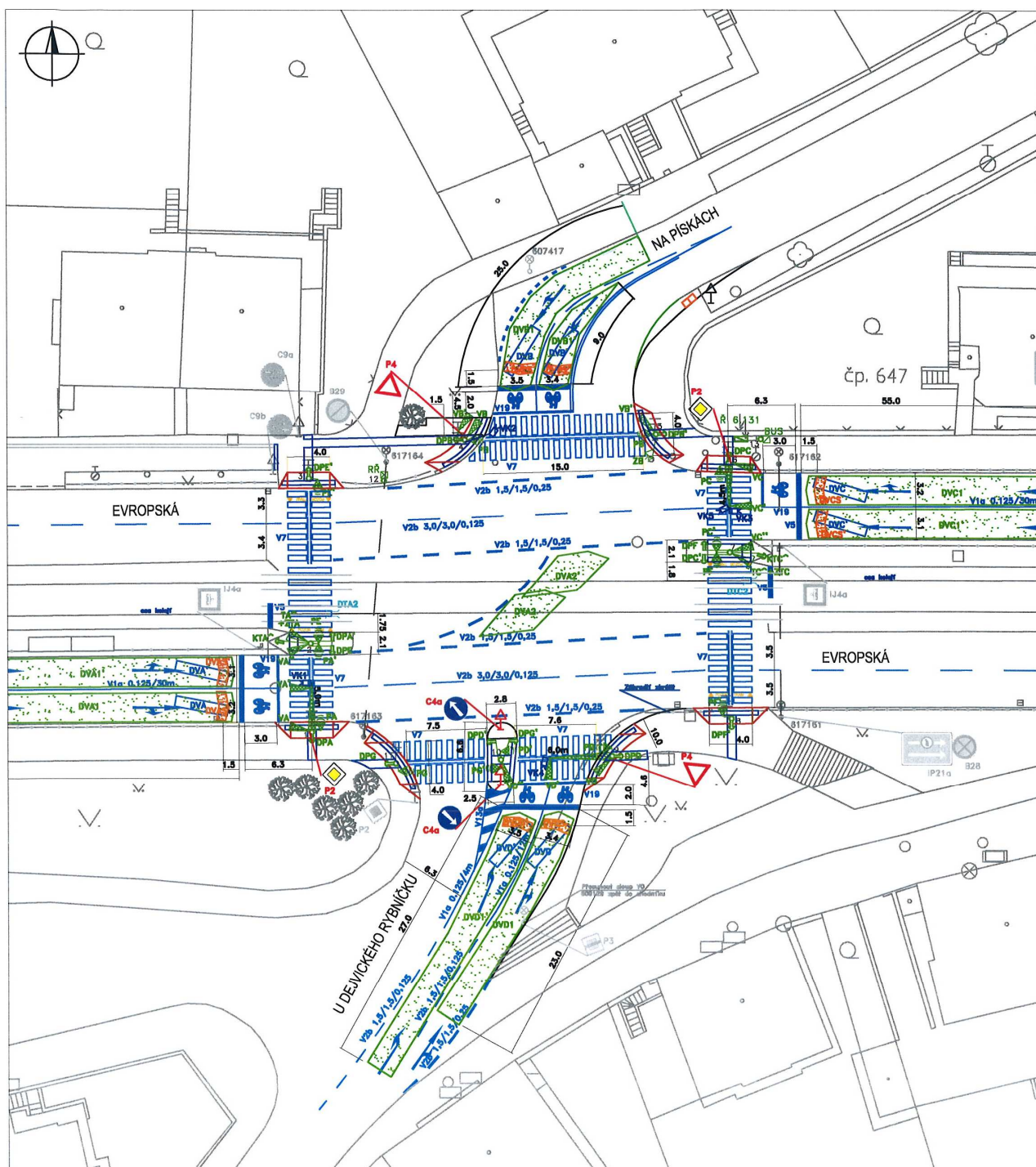
VÝPOČET KAPACITY ŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY EVROPSKÁ – HOROMĚŘICKÁ

OBDOBÍ ÚP SÚ S PROPOJENÍM KLADENSKÉ

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235												
Název křižovatky: 6.118 Evropská - Horoměřická												
Posuzovaný stav: orientační program Px/80, období ÚP SÚ se záměrem PCB s propojením Kladenské, špičková hodina včetně BUS MHD									Délka cyklu t_c [s]		80	
Zadání levého odbočení ovlivněného protisměrem												
Vjezd (signální skupina)	Protisměr					Levé odbočení						
	Intenzita			Sat. tok	Zelená	Přesah	Počet	Dílní kapacita				
	VOZ	N+B	celkem I_p	S_p	z_p	zel. z_o	míst N_A	C_{L1}	C_{L2}	C_{L3}	C_L	C_S
	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	s	pvoz	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h
VC< proti VF	253	3	255	3400	32	4	2	384	90	92	566	437
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy												
Vjezd (signální skupina)	VOZ	Intenzita	Sat. tok	Zelená	Kapacita	Rezerva	Délka	Délka	Počet	Zdržení	ÚKD	
	VOZ	N+B	celkem I_v	S_v	z	C_v	Rez	fronty L_{F1}	fronty L_{F2}	zast.	t_w	Požad.
	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	pvoz/h	%	m	m	voz/h	s	dosaž.
VA ^, ^>	1842	92	1906	3960	41	2030	6	62		1558	28,8	E B
VB <	26	5	30	1840	5	138	78	5		22	34,6	E B
VC ^>	116	3	118	1900	19	451	74	12		85	23,6	E B
VD ^, ^>	1855	118	1938	3940	41	2019	4	63		1602	36	E C
VE <	115	1	116	1840	6	161	28	14		101	57,9	E D
VF+SF >	128	3	130	1840	32	736	82	10		74	14,4	E A
VF <^	209	2	210	1560	13	254	17	23		182	59,6	E D
Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem												
VC< proti VF	372	33	395	1840	19	437	10	40		325	61,6	E D
L_{F1} průměrná délka fronty na začátku zelené, L_{F2} délka fronty na konci návrhové hodiny s překročenou kapacitou vjezdu												
Zdržení celkem 46,49 h; 35,9 s/pvoz Počet zastavení celkem 3949 voz/h; 85 % voz												
Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy světelně řízené křižovatky D – Dostatečná												
Poznámka:												

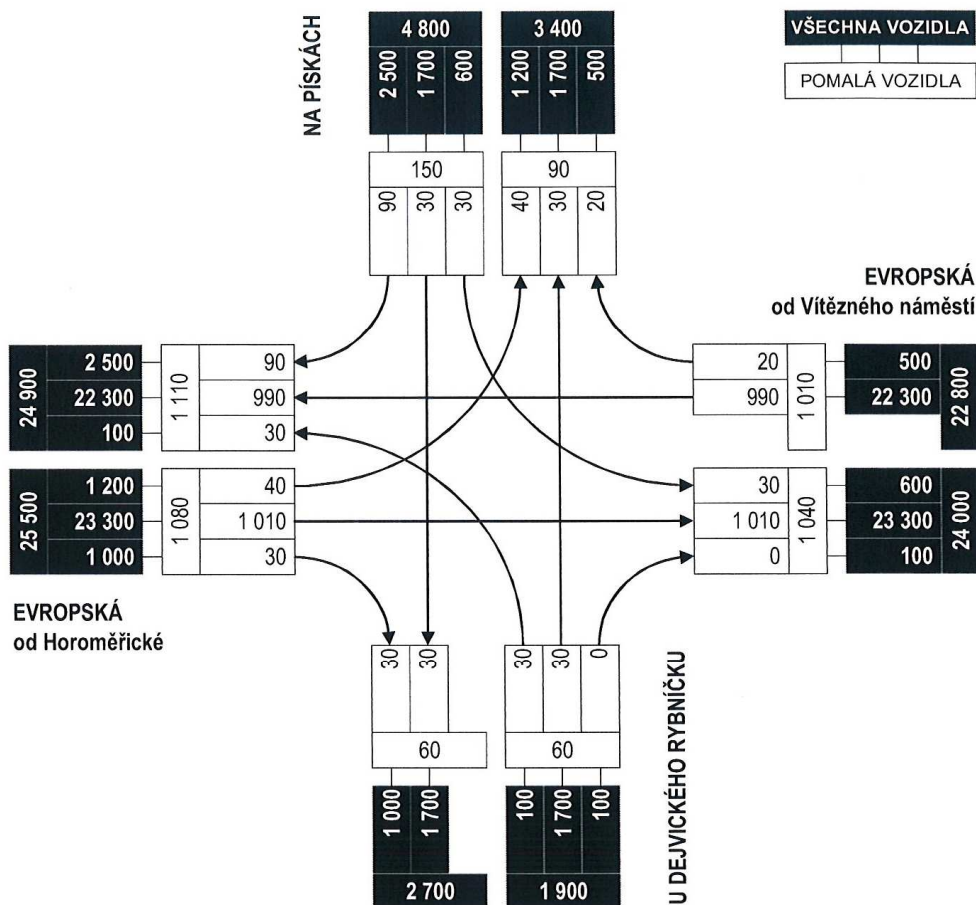
Příloha č. 2.1

SITUAČNÍ SCHÉMA - KŘÍŽOVATKA EVROPSKÁ – NA PÍSKÁCH



Příloha č. 2.2.1

GRAFIKON INTENZIT - KŘÍŽOVATKA EVROPSKÁ – NA PÍSKÁCH
ROK 2017 BEZ PROPOJENÍ KLADENSKÉ



ROK 2017, STAV 3A - varianta 1 bez propojení Kladenské

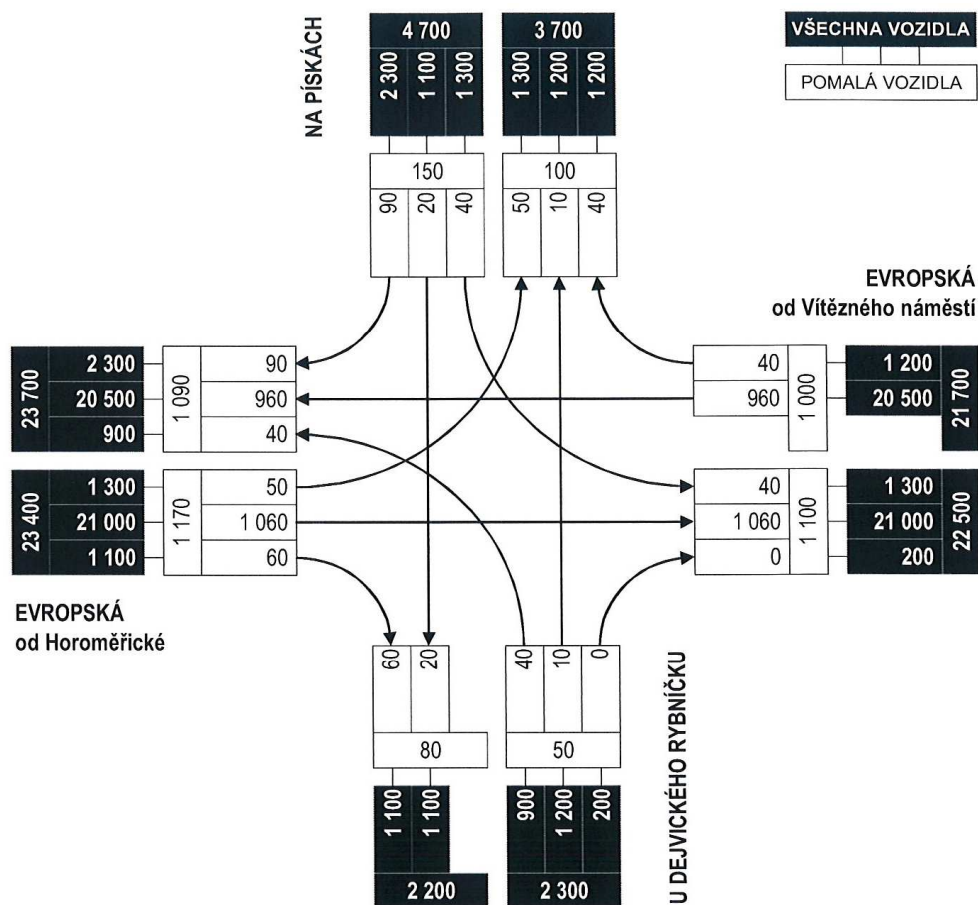
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Zpracováno: 02/2014



Technická správa komunikací
 hlavního města Prahy
 Úsek dopravního inženýrství

Příloha č. 2.2.2

**GRAFIKON INTENZIT - KŘÍŽOVATKA EVROPSKÁ – NA PÍSKÁCH
ROK 2017 S PROPOJENÍM Kladenské**



ROK 2017, STAV 3B - varianta 2 s propojením Kladenské

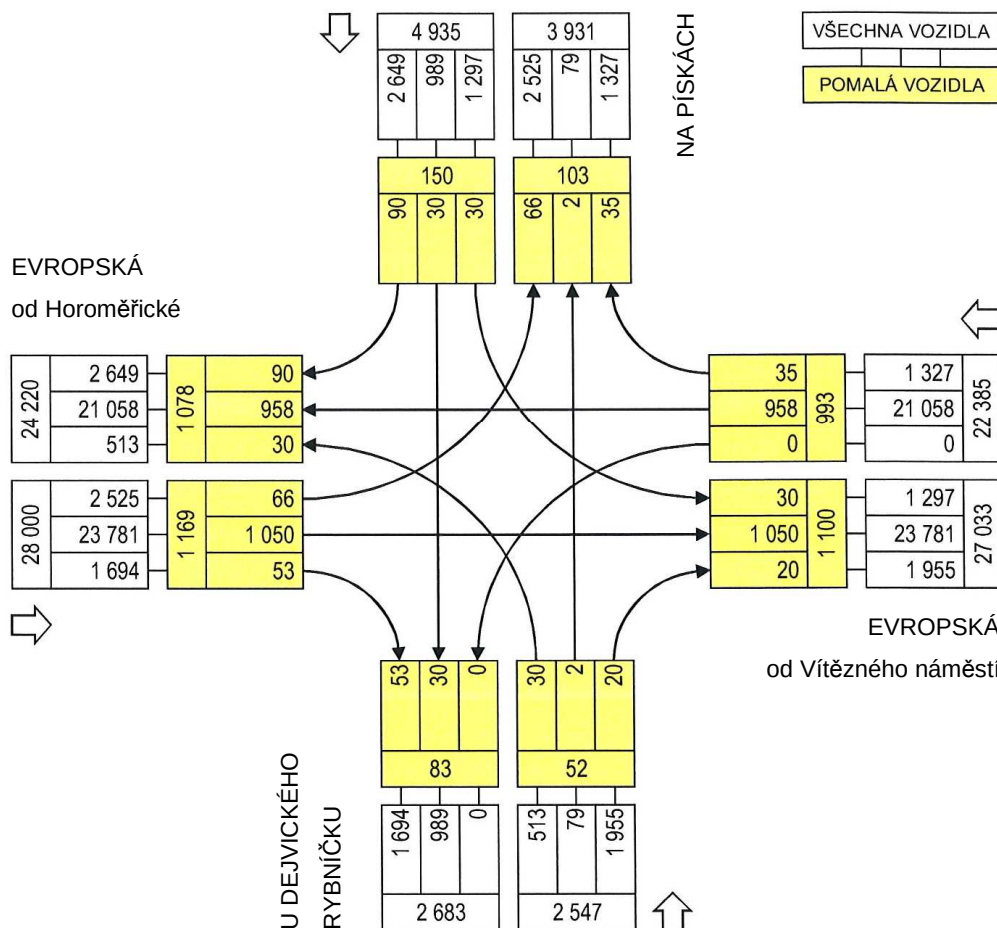
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
Zpracováno: 02/2014



Technická správa komunikací
hlavního města Prahy
Úsek dopravního inženýrství

Příloha č. 2.2.3

GRAFIKON INTENZIT - KŘÍŽOVATKA EVROPSKÁ – NA PÍSKÁCH
OBDOBÍ ÚP SÚ S PROPOJENÍM Kladenské



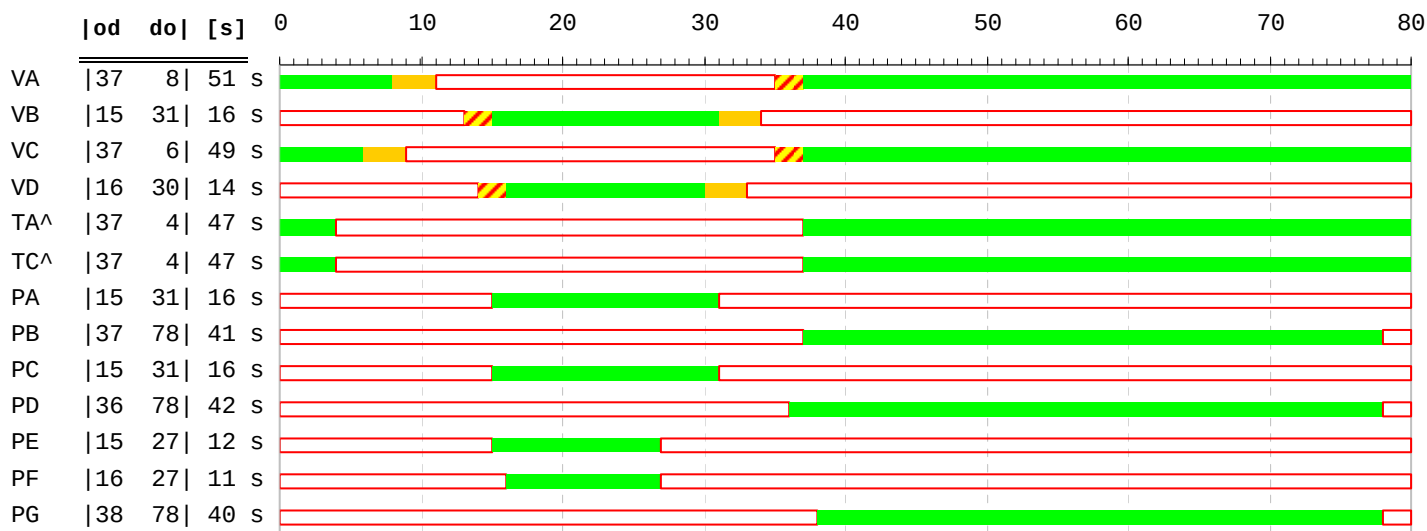
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Zpracováno: IPR Praha č. j.: 180/2014



INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
 HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Příloha č. 2.3

**UPRAVENÝ SIGNÁLNÍ PROGRAM P3/80
KŘIŽOVATKA EVROPSKÁ – NA PÍSKÁCH**



LEGENDA:

■ zelená - volno

□ červená - stůj

■ pozor (žlutá)

■ pozor (červenožlutá)

Příloha č. 2.5

VÝPOČET KAPACITY ŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY EVROPSKÁ – NA PÍSKÁCH

ROK 2017 S PROPOJENÍM Kladenské

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235												
Název křižovatky: 6.131 Evropská - Na Pískách												
Posuzovaný stav: upravený program P3/80, rok 2017 se záměrem PCB s propojením Kladenské, špičková hodina včetně BUS MHD, sled fází F1-2-4-5-4-1									Délka cyklu t_c [s]		80	
Zadání levého odbočení ovlivněného protisměrem												
Vjezd (signální skupina)	Protisměr					Levé odbočení						
	VOZ	Intenzita N+B	celkem I_p	Sat. tok S_p	Zelená z_p	Přesah zel. z_o	Počet míst N_A	Dílková kapacita			C_L	C_S
	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	s	pvoz	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h
VD< proti VB	287	24	304	1860	20*	0	2	107	90	0	197	322
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy												
Vjezd (signální skupina)	VOZ	Intenzita N+B	celkem I_v	Sat. tok S_v	Zelená z	Kapacita C_v	Rezerva Rez	Délka fronty L_{F1}	Délka fronty L_{F2}	Počet zast.	Zdržení t_w	ÚKD Požad.
	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	pvoz/h	%	m	m	voz/h	s	dosaž.
VA <^,^>	1905	127	1994	3840	51	2448	19	48		1293	12,7	E A
VB <,^>	391	27	410	1860	20*	465	12	41		339	51,9	E D
VC ^,^>	1769	113	1848	3920	49	2401	23	48		1167	12,5	E A
VD ^>	127	16	138	1840	14	322	57	15		102	30,3	E B
Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem												
VD< proti VB	72	3	74	1840	14	197	62	8		56	31,2	E B
L_{F1} průměrná délka fronty na začátku zelené, L_{F2} délka fronty na konci návrhové hodiny s překročenou kapacitou vjezdu												
Zdržení celkem 20,21 h; 17,1 s/pvoz						Počet zastavení celkem 2957 voz/h; 69 % voz						
Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy světelně řízené křižovatky D – Dostatečná												
Poznámka: *krátký řadící pruh vlevo (cca pro 2 vozidla) na vjezdu VB byl ve výpočtu zohledněn prodloužením volna o 4 s												

Příloha č. 2.6

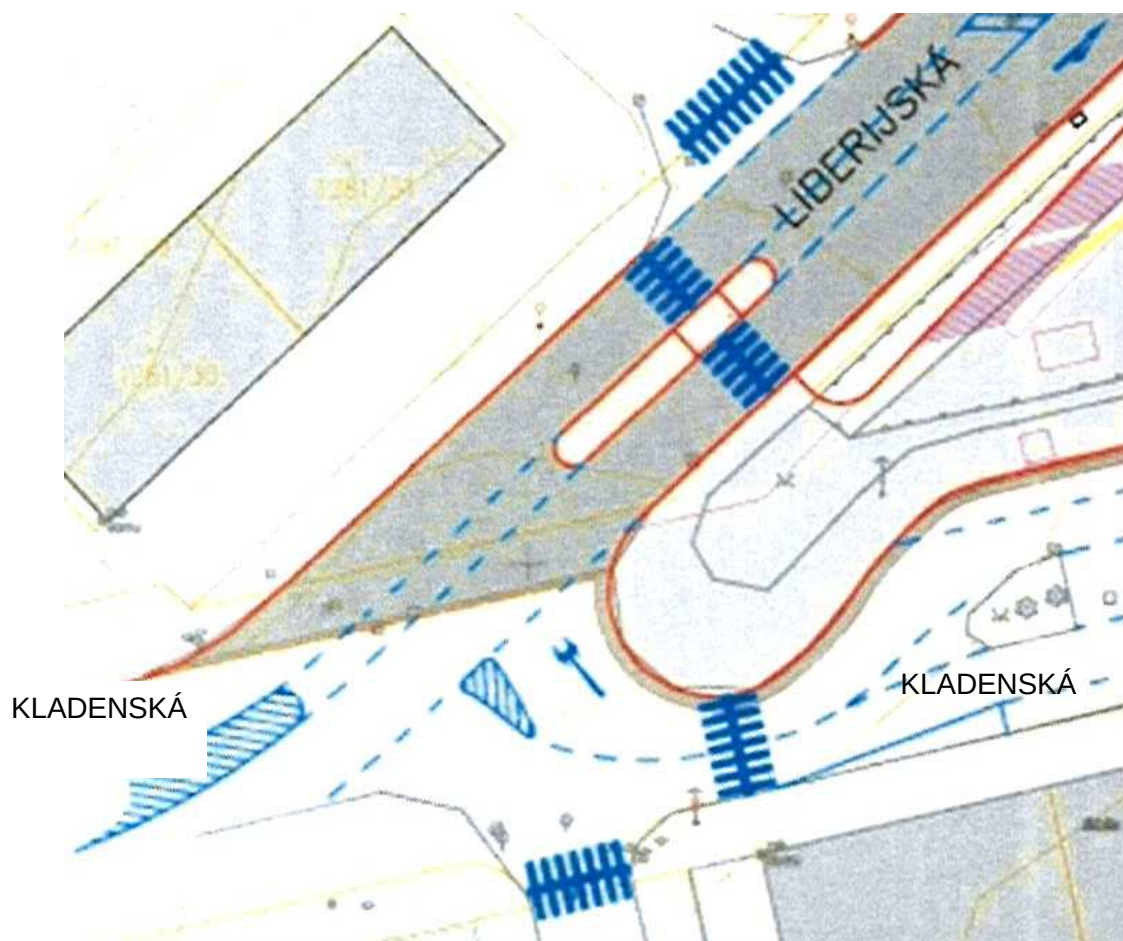
VÝPOČET KAPACITY ŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY EVROPSKÁ – NA PÍSKÁCH

OBDOBÍ ÚP SÚ S PROPOJENÍM Kladenské

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235												
Název křižovatky: 6.131 Evropská - Na Pískách												
Posuzovaný stav: upravený program P3/80, období ÚP SÚ se záměrem PCB s propojením Kladenské, špičková hodina včetně BUS MHD, sled fází F1-2-4-5-4-1									Délka cyklu t_c [s]		80	
Zadání levého odbočení ovlivněného protisměrem												
Vjezd (signální skupina)	Protisměr					Levé odbočení						
	Intenzita			Sat. tok	Zelená	Přesah	Počet	Díličí kapacita				
	VOZ	N+B	celkem I_p	S_p	z_p	zel. z_o	míst N_A	C_{L1}	C_{L2}	C_{L3}	C_L	C_S
	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	s	pvoz	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h
VD< proti VB	306	24	323	1860	20*	0	2	94	90	0	184	322
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy												
Vjezd (signální skupina)	Intenzita			Sat. tok	Zelená	Kapacita	Rezerva	Délka	Délka	Počet	Zdržení	ÚKD
	VOZ	N+B	celkem I_v	S_v	z	C_v	Rez	fronty L_{F1}	fronty L_{F2}	zast.	t_w	Požad.
	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	pvoz/h	%	m	m	voz/h	s	dosaž.
VA <^,^>	2274	126	2362	3840	51	2448	4	57		1928	30,5	E B
VB <,^>	410	26	428	1860	20*	465	8	43		359	66,6	E D
VC ^,^>	1824	113	1903	3920	49	2401	21	49		1236	13,1	E A
VD ^>	177	19	190	1840	14	322	41	21		147	34,6	E B
Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem												
VD< proti VB	41	2	42	1840	14	184	77	5		31	28,2	E B
L_{F1} průměrná délka fronty na začátku zelené, L_{F2} délka fronty na konci návrhové hodiny s překročenou kapacitou vjezdu												
Zdržení celkem 35,48 h; 27 s/pvoz Počet zastavení celkem 3701 voz/h; 78 % voz												
Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy světelně řízené křižovatky D – Dostatečná												
Poznámka: *krátký řadící pruh vlevo (cca pro 2 vozidla) na vjezdu VB byl ve výpočtu zohledněn prodloužením volna o 4 s												

Příloha č. 3.1

SITUAČNÍ SCHÉMA - KŘÍŽOVATKA Kladenská – Libeříjská

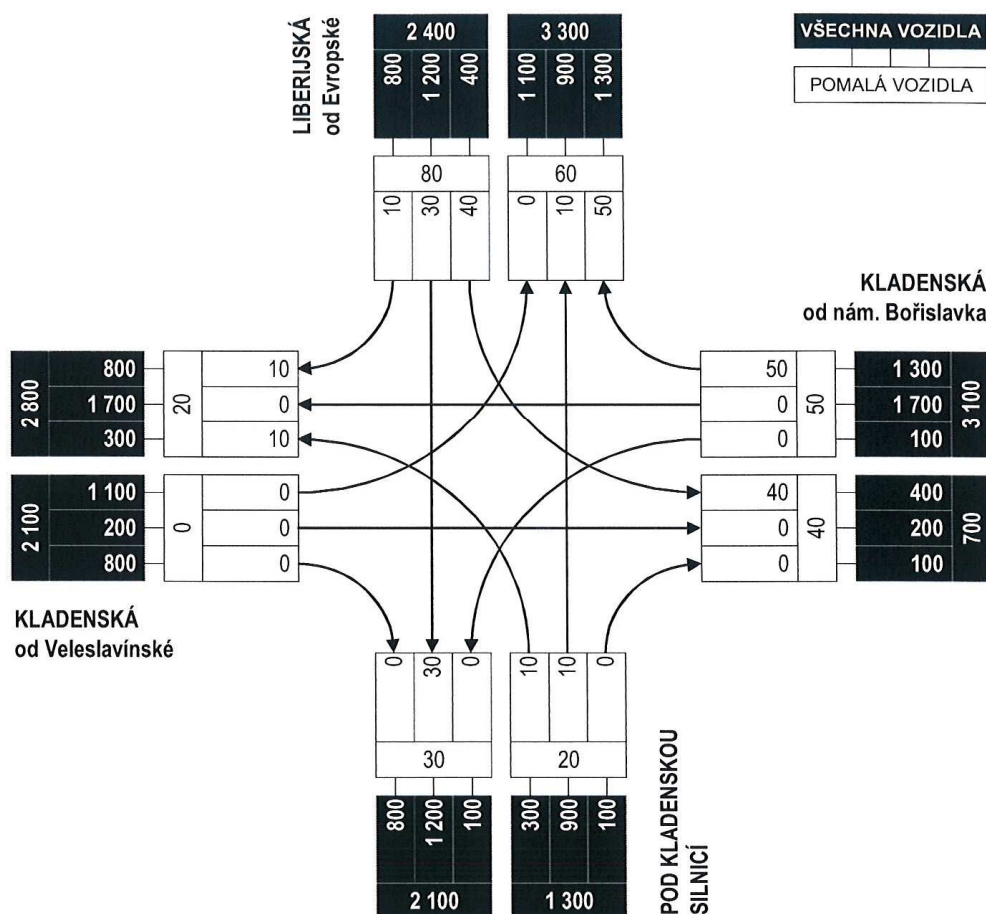


POD Kladenskou
silnicí

Příloha č. 3.2.1

GRAFIKON INTENZIT - KŘÍŽOVATKA Kladenská – Liberijská

ROK 2017 BEZ PROPOJENÍ Kladenské



ROK 2017, STAV 3A - varianta 1 bez propojení Kladenské

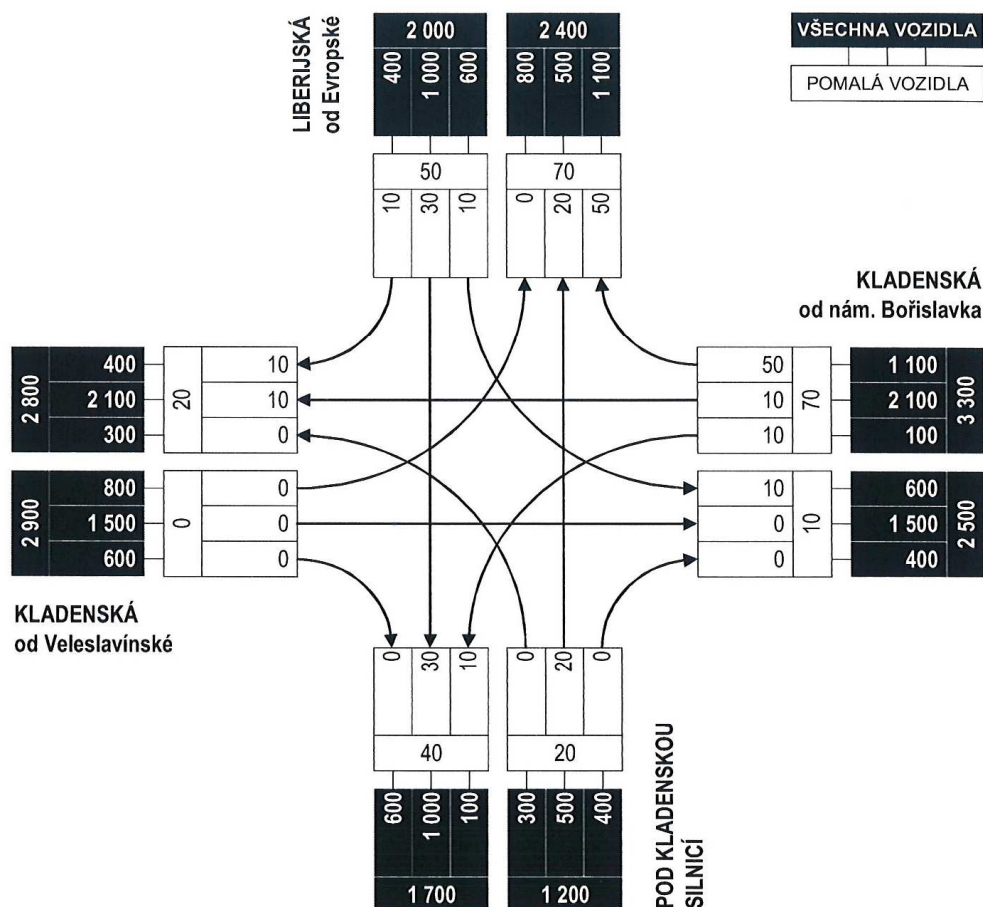
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Zpracováno: 02/2014



Technická správa komunikací
 hlavního města Prahy
 Úsek dopravního inženýrství

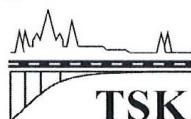
Příloha č. 3.2.2

**GRAFIKON INTENZIT - KŘÍŽOVATKA Kladenská – Libeříská
ROK 2017 S PROPOJENÍM Kladenské**



ROK 2017, STAV 3B - varianta 2 s propojením Kladenské

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
Zpracováno: 02/2014

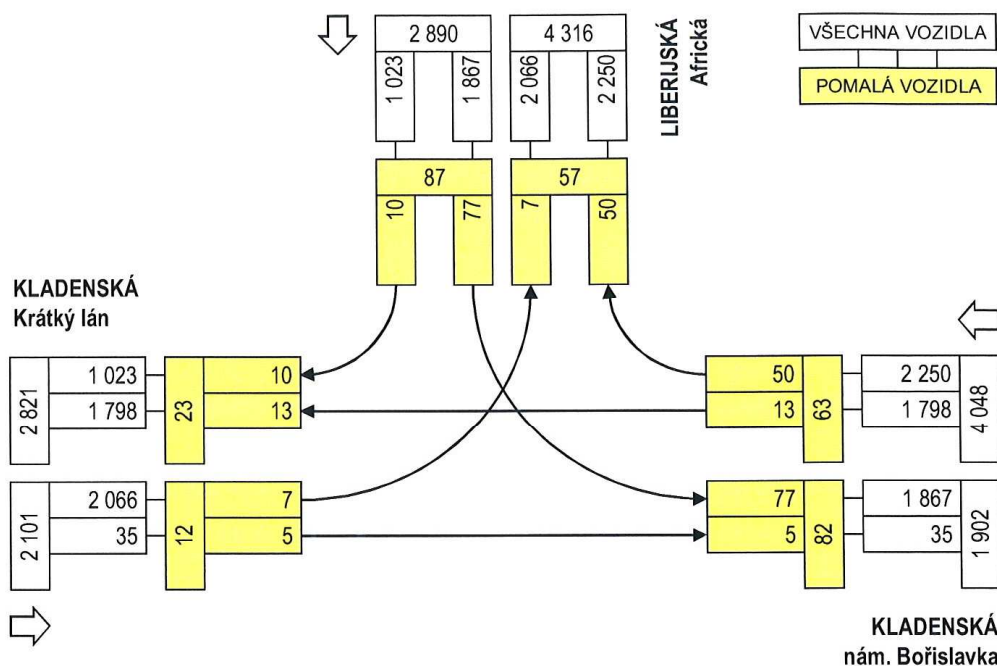


Technická správa komunikací
hlavního města Prahy
Úsek dopravního inženýrství

Příloha č. 3.2.3

GRAFIKON INTENZIT - KŘIŽOVATKA Kladenská – Liberijská

OBDOBÍ ÚP SÚ BEZ PROPOJENÍ Kladenské



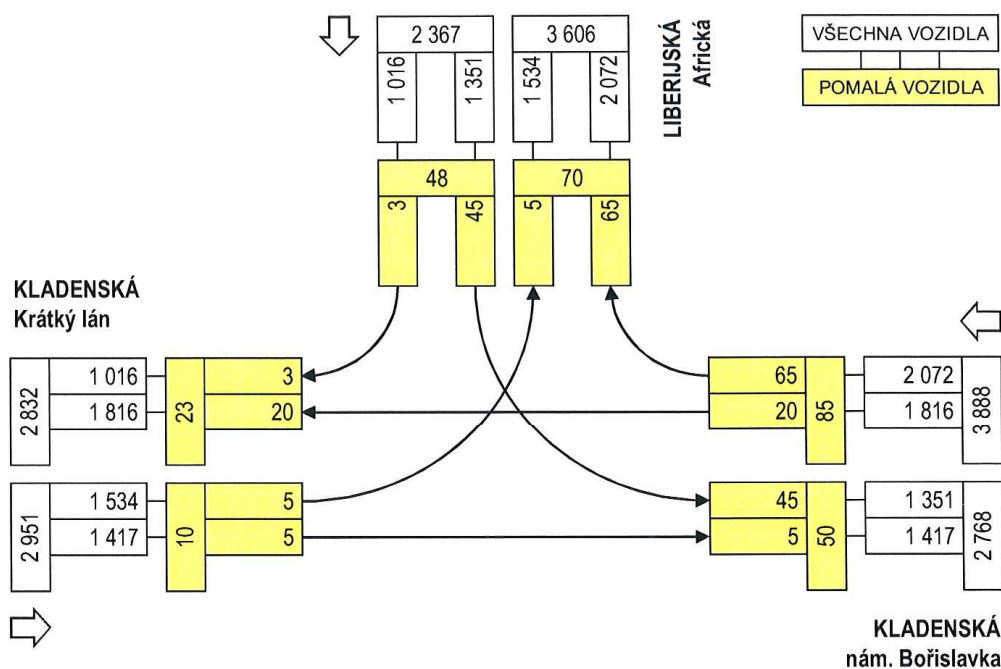
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID
 Zpracováno: IPR Praha č. j.: 180/2014



INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
 HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Příloha č. 3.2.4

GRAFIKON INTENZIT - KŘÍŽOVATKA Kladenská – Libeříjská
OBDOBÍ ÚP SÚ S PROPOJENÍM Kladenské



Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů PID
 Zpracováno: IPR Praha č. j.: 180/2014



INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
 HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Příloha č. 3.3**VÝPOČET KAPACITY NEŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY Kladenská – LIBERIJSKÁ****ROK 2017 BEZ PROPOJENÍ Kladenské**

Křižovatka: Kladenská - Liberijská

Varianta výpočtu: rok 2017 se záměrem PCB bez propojení Kladenské, průměrná 8. hodina včetně BUS MHD

Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita	Rezerva	Fronta	Zdržení	Počet	ÚKD
		OA	N+B	celk.	skladba	C _n		N _{95%}	t _w	zast.	
		voz/h	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	m	s	voz/h	
Přednost Hlavní											
Liberijská od Evropské	Vlevo	99	5	104	106	Spol. pruh					
	Přimo	51	1	52	52	Spol. pruh					
	VL+PŘ	150	6	156	158	1371	1213	5	3	32	A
Přednost Vedlejší											
Kladenská od nám. Bořislavka	Vlevo	111	0	111	111	Spol. pruh					
	Vpravo	82	3	85	86	Spol. pruh					
	VL+VP	193	3	196	197	786	589	6	6	97	A
Přednost Hlavní											
Kladenská od Veleslavínské	Přimo	72	0	72	72	Spol. pruh					
	Vpravo	65	0	65	65	Spol. pruh					
	PŘ+VP	137	0	137	137	1800	1663				

Zdržení celkem 0,46 h; 3,4 s/voz

Počet zastavení celkem 129 voz/h; 26 % voz

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci A

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci A

Křižovatka: Kladenská - Pod Kladenskou silnicí

Varianta výpočtu: rok 2017 se záměrem PCB bez propojení Kladenské, průměrná 8. hodina včetně BUS MHD

Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita	Rezerva	Fronta	Zdržení	Počet	ÚKD
		OA	N+B	celk.	skladba	C _n		N _{95%}	t _w	zast.	
		voz/h	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	m	s	voz/h	
Přednost Hlavní											
Kladenská od nám. Bořislavka	Vlevo	7	0	7	7	Spol. pruh					
	Přimo	192	3	195	197	Spol. pruh					
	VL+PŘ	199	3	202	204	1777	1573	5	2	1	A
Přednost Vedlejší											
Pod Kladenskou silnicí	Vlevo	77	1	78	79	Spol. pruh					
	Vpravo	7	0	7	7	Spol. pruh					
	VL+VP	84	1	85	86	694	608	5	6	37	A
Přednost Hlavní											
Kladenská od Veleslavínské	Přimo	13	0	13	13	Spol. pruh					
	Vpravo	52	0	52	52	Spol. pruh					
	PŘ+VP	65	0	65	65	1800	1735				

Zdržení celkem 0,27 h; 2,7 s/voz

Počet zastavení celkem 38 voz/h; 11 % voz

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci A

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci A

Příloha č. 3.4

VÝPOČET KAPACITY ŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY Kladenská – LIBERIJSKÁ

ROK 2017 S PROPOJENÍM Kladenské

Křižovatka: Kladenská - Liberijská

Varianta výpočtu: rok 2017 se záměrem PCB s propojením Kladenské, průměrná 8. hodina včetně BUS MHD

Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita	Rezerva	Fronta	Zdržení	Počet	ÚKD
		OA	N+B	celk.	skladba	C _n		N _{95%}	t _w	zast.	
		voz/h	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	m	s	voz/h	
Přednost: Hlavní											
Liberijská od Evropské	Vlevo	101	3	104	105	Spol. pruh					
	Přimo	25	1	26	26	Spol. pruh					
	VL+PŘ	126	4	130	131	1261	1130	5	3	36	A
Přednost: Vedlejší											
Kladenská od nám. Bořislavka	Vlevo	136	1	137	137	Spol. pruh					
	Vpravo	69	3	72	73	Spol. pruh					
	VL+VP	205	4	209	210	766	556	7	6	111	A
Přednost: Hlavní											
Kladenská od Veleslavínské	Přimo	52	0	52	52	Spol. pruh					
	Vpravo	137	0	137	137	Spol. pruh					
	PŘ+VP	189	0	189	189	1800	1611				

Zdržení celkem 0,49 h; 3,3 s/voz

Počet zastavení celkem 147 voz/h; 28 % voz

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci **A**Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci **A**

Křižovatka: Kladenská - Pod Kladenskou silnicí

Varianta výpočtu: rok 2017 se záměrem PCB s propojením Kladenské, průměrná 8. hodina včetně BUS MHD

Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita	Rezerva	Fronta	Zdržení	Počet	ÚKD
		OA	N+B	celk.	skladba	C _n		N _{95%}	t _w	zast.	
		voz/h	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	m	s	voz/h	
Přednost: Hlavní											
Kladenská od nám. Bořislavka	Vlevo	6	1	7	7	Spol. pruh					
	Přimo	204	4	208	210	Spol. pruh					
	VL+PŘ	210	5	215	217	1773	1556	5	2	2	A
Přednost: Vedlejší											
Pod Kladenskou silnicí	Vlevo	51	1	52	53	Spol. pruh					
	Vpravo	26	0	26	26	Spol. pruh					
	VL+VP	77	1	78	79	692	613	5	6	34	A
Přednost: Hlavní											
Kladenská od Veleslavínské	Přimo	98	0	98	98	Spol. pruh					
	Vpravo	39	0	39	39	Spol. pruh					
	PŘ+VP	137	0	137	137	1800	1663				

Zdržení celkem 0,27 h; 2,2 s/voz

Počet zastavení celkem 36 voz/h; 8 % voz

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci **A**Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci **A**

Příloha č. 3.5**VÝPOČET KAPACITY NEŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY Kladenská – LIBERIJSKÁ****OBDOBÍ ÚP SÚ BEZ PROPOJENÍ Kladenské**

Křižovatka: Kladenská - Liberijská

Varianta výpočtu: období ÚP SÚ se záměrem PCB bez propojení Kladenské, průměrná 8. hodina včetně BUS MHD

Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita	Rezerva	Fronta	Zdržení	Počet	ÚKD
		OA	N+B	celk.	skladba	C _n		N _{95%}	t _w	zast.	
		voz/h	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	m	s	voz/h	
Přednost: Hlavní											
Liberijská od Evropské	Vlevo	116	5	121	124	Spol. pruh					
	Přímo	65	1	66	67	Spol. pruh					
	VL+PŘ	181	6	187	191	1383	1192	5	3	40	A
Přednost: Vedlejší											
Kladenská od nám. Bořislavka	Vlevo	116	1	117	117	Spol. pruh					
	Vpravo	143	3	146	148	Spol. pruh					
	VL+VP	259	4	263	265	775	510	9	7	153	A
Přednost: Hlavní											
Kladenská od Veleslavinské	Přímo	134	0	134	135	Spol. pruh					
	Vpravo	2	0	2	2	Spol. pruh					
	PŘ+VP	136	0	136	137	1800	1663				

Zdržení celkem 0,67 h; 4,1 s/voz**Počet zastavení celkem 193 voz/h; 33 % voz****Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci A****Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci A**

Příloha č. 3.6

VÝPOČET KAPACITY NEŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY Kladenská – LIBERIJSKÁ

OBDOBÍ ÚP SÚ S PROPOJENÍM Kladenské

Křižovatka: Kladenská - Liberijská

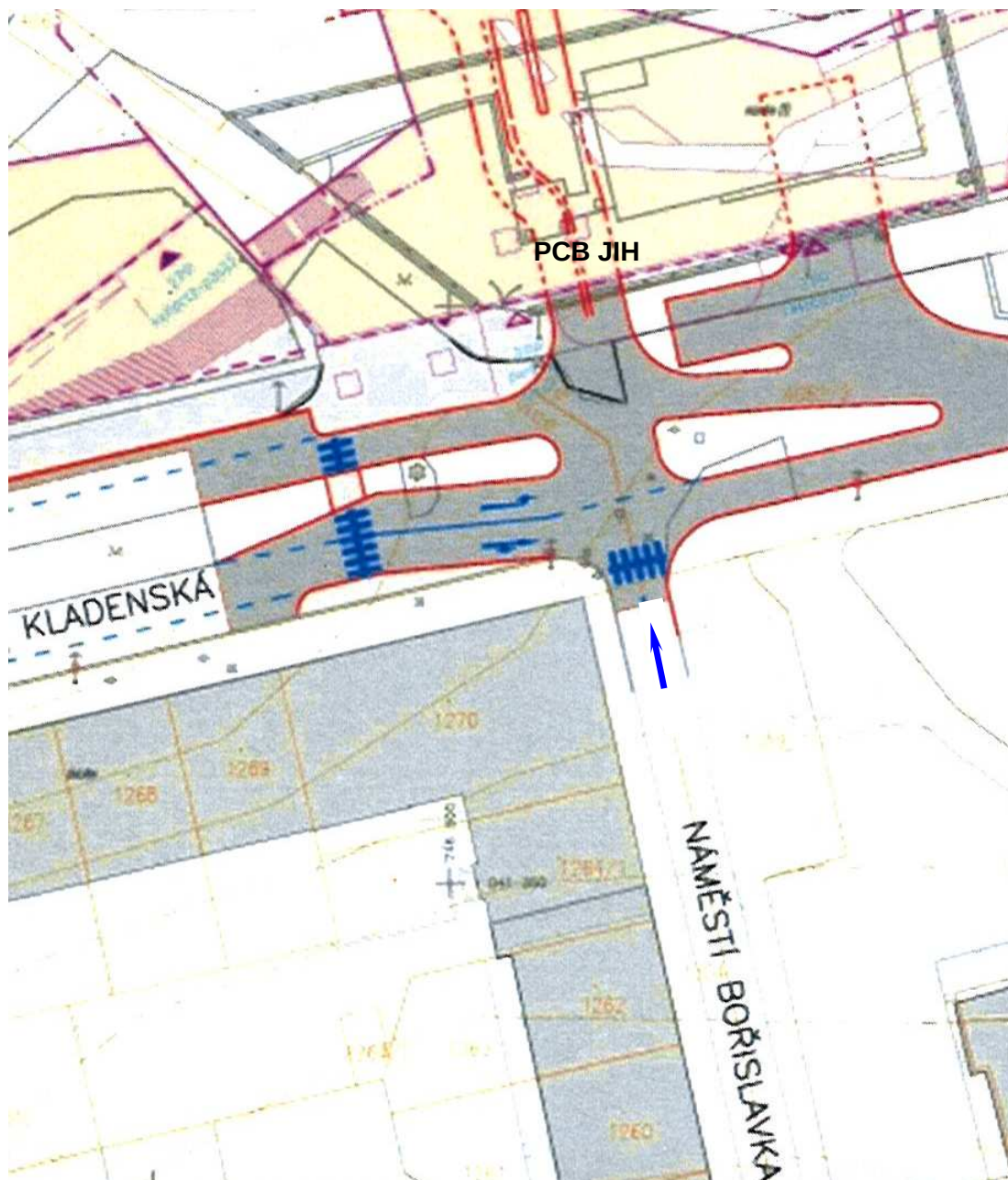
Varianta výpočtu: období ÚP SÚ se záměrem PCB s propojením Kladenské, průměrná 8. hodina včetně BUS MHD

Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita	Rezerva	Fronta	Zdržení	Počet	ÚKD
		OA	N+B	celk.	skladba	C _n		N _{95%}	t _w	zast.	
		voz/h	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	m	s	voz/h	
Přednost: Hlavní											
Liberijská od Evropské	Vlevo	85	3	88	89	Spol. pruh					
	Přímo	66	0	66	66	Spol. pruh					
	VL+PŘ	151	3	154	155	1375	1220	5	3	30	A
Přednost: Vedlejší											
Kladenská od nám. Bořislavka	Vlevo	117	1	118	119	Spol. pruh					
	Vpravo	131	4	135	137	Spol. pruh					
	VL+VP	248	5	253	256	789	533	9	7	144	A
Přednost: Hlavní											
Kladenská od Veleslavinské	Přímo	100	0	100	100	Spol. pruh					
	Vpravo	92	0	92	92	Spol. pruh					
	PŘ+VP	192	0	192	192	1800	1608				

Zdržení celkem 0,6 h; 3,6 s/voz**Počet zastavení celkem 174 voz/h; 29 % voz**Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci **A**Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci **A**

Příloha č. 4.1

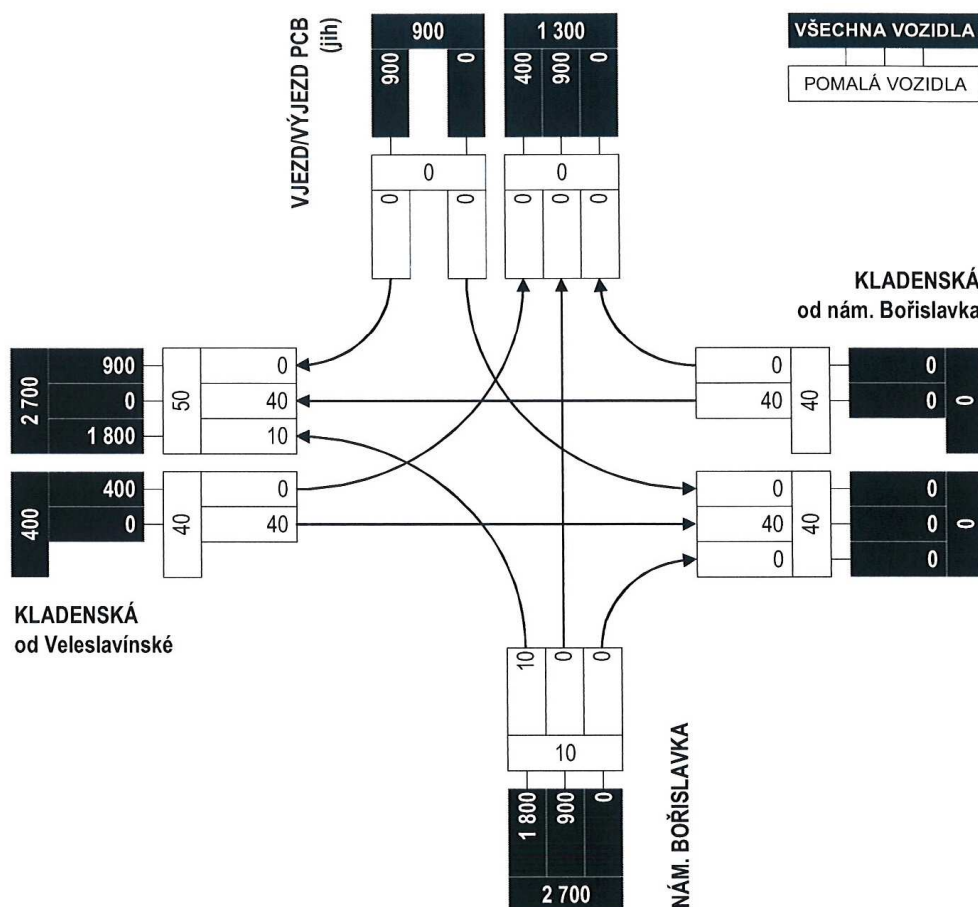
SITUAČNÍ SCHÉMA - KŘÍŽOVATKA KLADENSKÁ – VJEZD/VÝJEZD PCB (JIH)



Příloha č. 4.2.1

GRAFIKON INTENZIT - KŘÍŽOVATKA KLADENSKÁ – VJEZD/VÝJEZD PCB (JIH)

ROK 2017 BEZ PROPOJENÍ KLADENSKÉ



ROK 2017, STAV 3A - varianta 1 bez propojení Kladenské

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Zpracováno: 02/2014

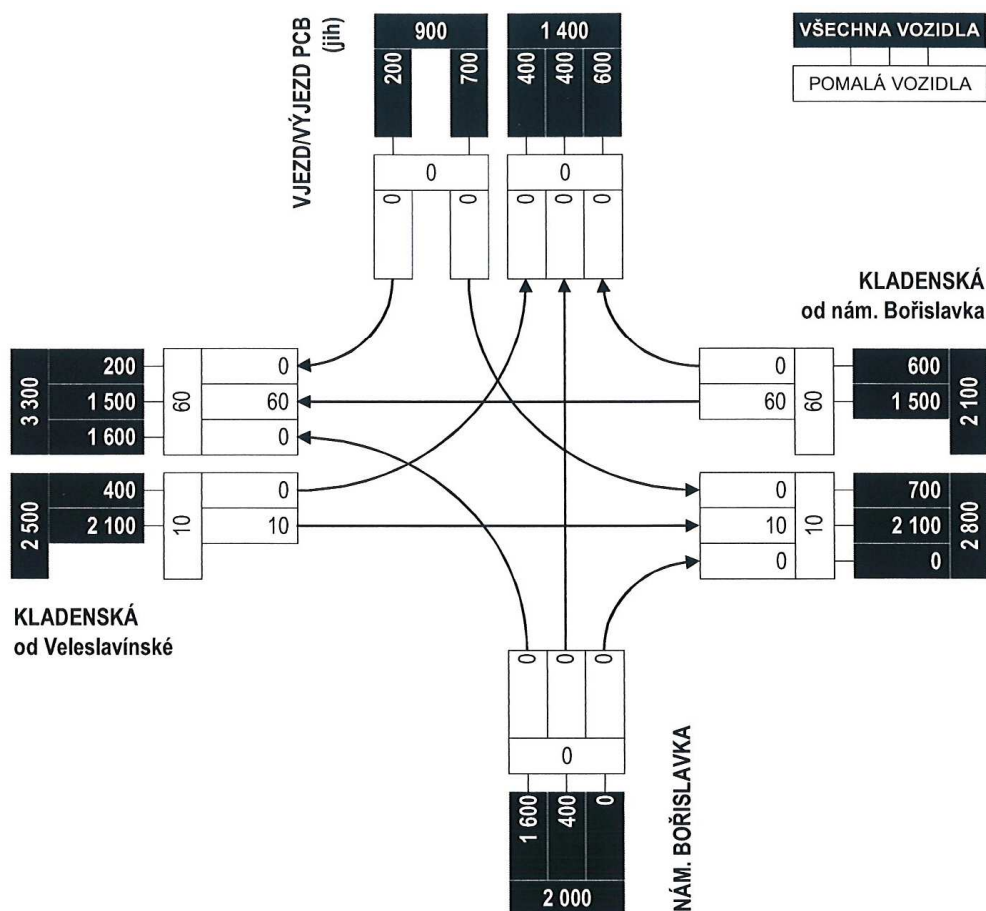


Technická správa komunikací
 hlavního města Prahy
 Úsek dopravního inženýrství

Příloha č. 4.2.2

GRAFIKON INTENZIT - KŘÍŽOVATKA Kladenská – VJEZD/VÝJEZD PCB (JIH)

ROK 2017 S PROPOJENÍM Kladenské

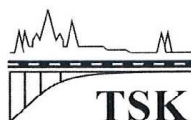


ROK 2017, STAV 3B - varianta 2 s propojením Kladenské

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne

Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD

Zpracováno: 02/2014



Technická správa komunikací
hlavního města Prahy
Úsek dopravního inženýrství

Příloha č. 4.3**VÝPOČET KAPACITY NEŘÍZENÉ KŘIŽOVATKY****KLADENSKÁ – VJEZD/VÝJEZD PCB (JIH)****ROK 2017 BEZ PROPOJENÍ Kladenské**

Křižovatka: Kladenská - vjezd/výjezd PCB (jih)

Varianta výpočtu: rok 2017 se záměrem PCB bez propojení Kladenské, průměrná 8. hodina včetně BUS MHD

Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita	Rezerva	Fronta	Zdržení	Počet	ÚKD
		OA	N+B	celk.	skladba	C _n		N _{95%}	t _w	zast	
voz/hvoz/hvoz/hpvoz/hpvoz/hpvoz/hpvoz/hmstvoz/h											
Přednost: Stop na vjezdu											
vjezd/výjezd PCB (jih)	Vlevo	0	0	0	0	Spol. pruh					
	Vpravo	59	0	59	59	Spol. pruh					
	VL+VP	59	0	59	59	971	912	5	4	59	A
Přednost: Hlavní											
Kladenská od nám. Bořislavka	Přímo	0	3	3	4	Spol. pruh					
	Vpravo	0	0	0	0	Spol. pruh					
	PŘ+VP	0	3	3	4	1800	1796				
Přednost: Stop na vjezdu											
nám. Bořislavka	Vlevo	116	1	117	117	Spol. pruh					
	Přímo	59	0	59	59	Spol. pruh					
	Vpravo	0	0	0	0	Spol. pruh					
	VL+PŘ+VP	175	1	176	176	770	594	5	6	176	A
Přednost: Hlavní											
Kladenská od Veleslavínské	Vlevo	26	0	26	26	1381	1355	5	3	5	A
	Přímo	0	3	3	4	1800	1796				

Zdržení celkem 0,38 h; 5,1 s/voz

Počet zastavení celkem 235 voz/h; 88 % voz

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci A

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci A

Příloha č. 4.4**VÝPOČET KAPACITY NEŘÍZENÉ KŘIŽOVATKY****KLADENSKÁ – VJEZD/VÝJEZD PCB (JIH)****ROK 2017 S PROPOJENÍM Kladenské**

Křižovatka: Kladenská - vjezd/výjezd PCB (jih)

Varianta výpočtu: rok 2017 se záměrem PCB s propojením Kladenské, průměrná 8. hodina včetně BUS MHD

Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita C _n	Rezerva	Fronta N _{95%}	Zdržení t _w	Počet zast.	ÚKD
		OA	N+B	celk.	skladba						
		voz/h	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	m	s	voz/h	
Přednost: Stop na vjezdu											
vjezd/výjezd PCB (jih)	Vlevo	46	0	46	46	Spol. pruh					
	Vpravo	13	0	13	13	Spol. pruh					
	VL+VP	59	0	59	59	622	563	5	6	59	A
Přednost: Hlavní											
Kladenská od nám. Bořislavka	Přímo	94	4	98	99	Spol. pruh					
	Vpravo	39	0	39	39	Spol. pruh					
	PŘ+VP	133	4	137	138	1800	1662				
Přednost: Stop na vjezdu											
nám. Bořislavka	Vlevo	104	0	104	104	Spol. pruh					
	Přímo	26	0	26	26	Spol. pruh					
	Vpravo	0	0	0	0	Spol. pruh					
	VL+PŘ+VP	130	0	130	130	606	476	5	8	130	A
Přednost: Hlavní											
Kladenská od Veleslavínské	Vlevo	26	0	26	26	1228	1202	5	3	5	A
	Přímo	136	1	137	137	1800	1663				

Zdržení celkem 0,4 h; 2,9 s/voz

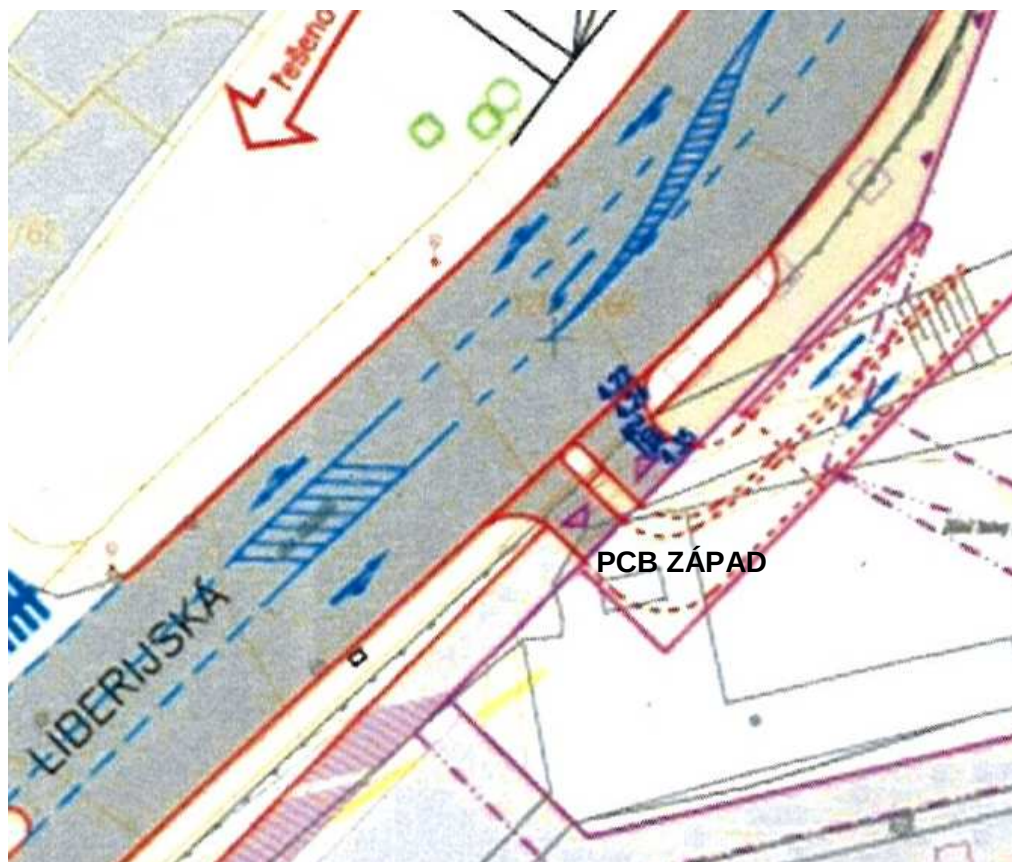
Počet zastavení celkem 194 voz/h; 40 % voz

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci A

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci A

Příloha č. 5.1

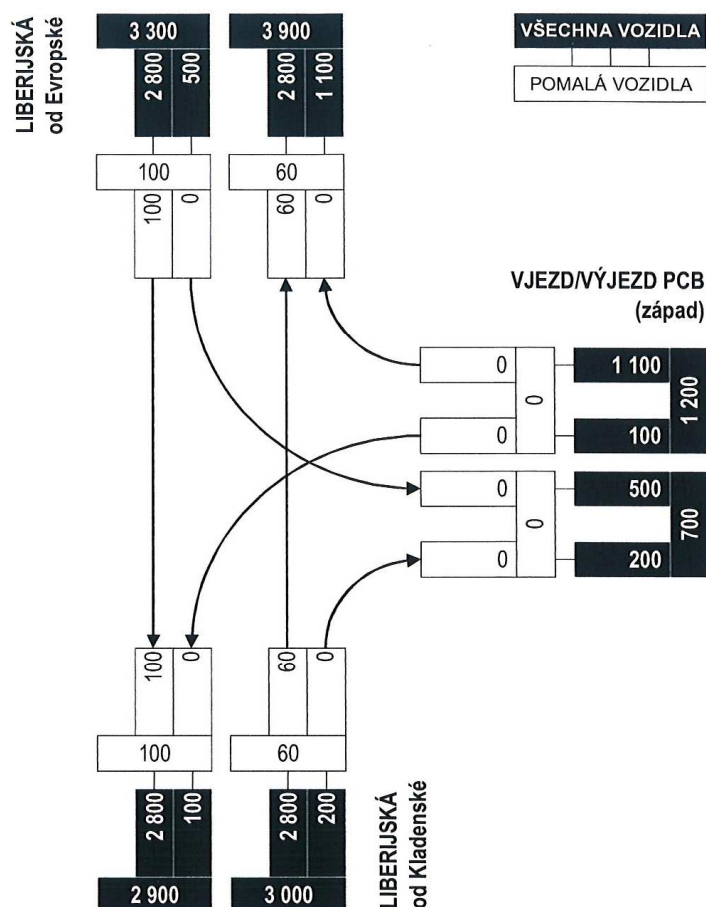
SITUAČNÍ SCHÉMA - KŘIŽOVATKA LIBERIJSKÁ – VJEZD/VÝJEZD PCB (ZÁPAD)



Příloha č. 5.2.1

GRAFIKON INTENZIT - KŘÍŽOVATKA LIBERIJSKÁ – VJEZD/VÝJEZD PCB (ZÁPAD)

ROK 2017 BEZ PROPOJENÍ Kladenské



ROK 2017, STAV 3A - varianta 1 bez propojení Kladenské

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Zpracováno: 02/2014

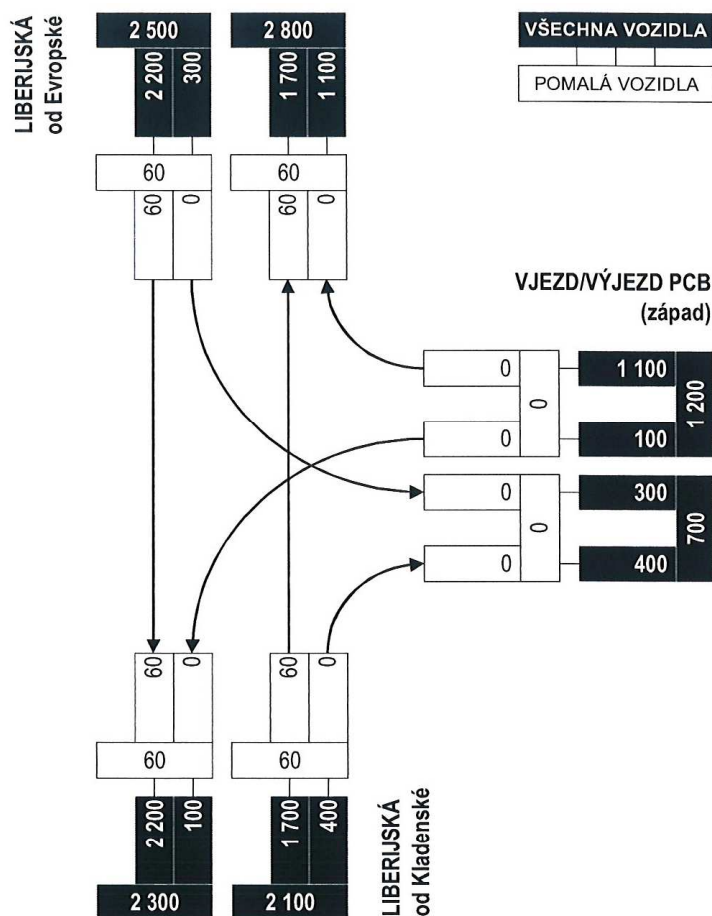


Technická správa komunikací
 hlavního města Prahy
 Úsek dopravního inženýrství

Příloha č. 5.2.2

GRAFIKON INTENZIT - KŘÍŽOVATKA LIBERIJSKÁ – VJEZD/VÝJEZD PCB (ZÁPAD)

ROK 2017 S PROPOJENÍM Kladenské



ROK 2017, STAV 3B - varianta 2 s propojením Kladenské

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Zpracováno: 02/2014



Technická správa komunikací
 hlavního města Prahy
 Úsek dopravního inženýrství

Příloha č. 5.3**VÝPOČET KAPACITY NEŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY****LIBERIJSKÁ – VJEZD/VÝJEZD PCB (ZÁPAD)****ROK 2017 BEZ PROPOJENÍ KLADENSKÉ**

Křižovatka: Liberijská - vjezd/výjezd PCB (západ)

Varianta výpočtu: rok 2017 se záměrem PCB bez propojení Kladenské, průměrná 8. hodina včetně BUS MHD

Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita	Rezerva	Fronta	Zdržení	Počet	ÚKD
		OA	N+B	celk.	skladba	C _n		N _{95%}	t _w	zast	
		voz/h	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	m	s	voz/h	
Přednost: Hlavní											
Liberijská od Evropské	Vlevo	33	0	33	33	1167	1134	5	3	8	A
	Přímo	175	7	182	185	1800	1615				
Přednost: Stop na vjezdu											
vjezd/výjezd PCB (západ)	Vlevo	7	0	7	7	Spol. pruh					
	Vpravo	72	0	72	72	Spol. pruh					
	VL+VP	79	0	79	79	797	718	5	5	79	A
Přednost: Hlavní											
Liberijská od Kladenské	Přímo	178	4	182	184	Spol. pruh					
	Vpravo	13	0	13	13	Spol. pruh					
	PŘ+VP	191	4	195	197	1800	1603				

Zdržení celkem 0,14 h; 1 s/voz**Počet zastavení celkem 87 voz/h; 18 % voz**Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci **A**Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci **A**

Příloha č. 5.4**VÝPOČET KAPACITY NEŘÍZENÉ KŘIŽOVATKY****LIBERIJSKÁ – VJEZD/VÝJEZD PCB (ZÁPAD)****ROK 2017 S PROPOJENÍM Kladenské**

Křižovatka: Liberijská - vjezd/výjezd PCB (západ)

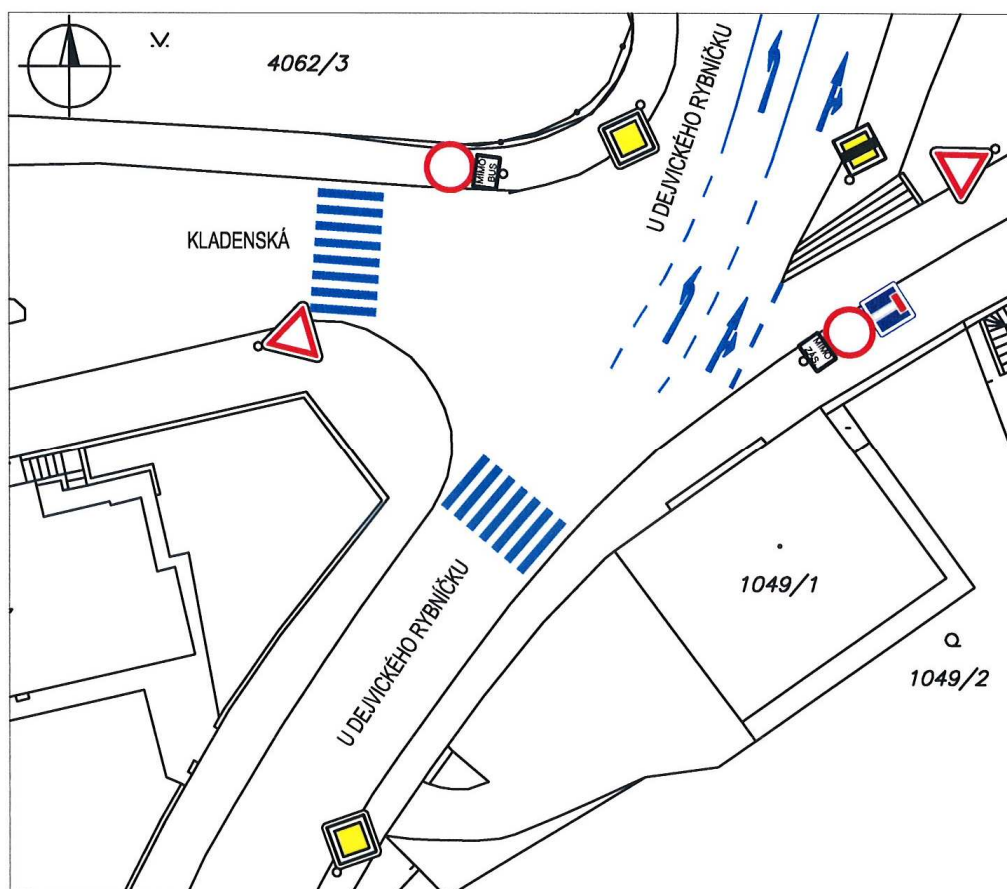
Varianta výpočtu: rok 2017 se záměrem PCB s propojením Kladenské, průměrná 8. hodina včetně BUS MHD

Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita	Rezerva	Fronta	Zdržení	Počet	ÚKD
		OA	N+B	celk.	skladba	C _n		N _{95%}	t _w	zast	
		voz/h	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	m	s	voz/h	
Přednost: Hlavní											
Liberijská od Evropské	Vlevo	20	0	20	20	1228	1208	5	3	4	A
	Přímo	139	4	143	145	1800	1655				
Přednost: Stop na vjezdu											
vjezd/výjezd PCB (západ)	Vlevo	7	0	7	7	Spol. pruh					
	Vpravo	72	0	72	72	Spol. pruh					
	VL+VP	79	0	79	79	849	770	5	5	79	A
Přednost: Hlavní											
Liberijská od Kladenské	Přímo	107	4	111	112	Spol. pruh					
	Vpravo	26	0	26	26	Spol. pruh					
	PŘ+VP	133	4	137	138	1800	1662				

Zdržení celkem 0,12 h; 1,1 s/voz**Počet zastavení celkem 83 voz/h; 22 % voz**Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci **A**Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci **A**

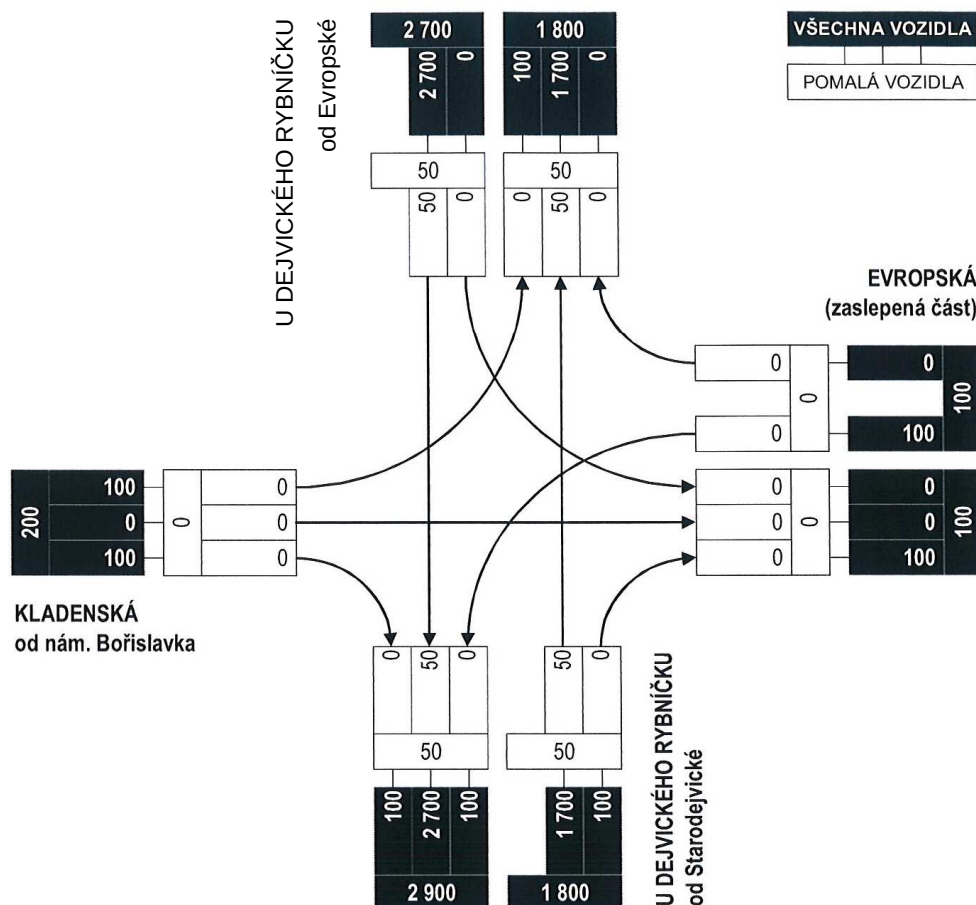
Příloha č. 6.1

SITUAČNÍ SCHÉMA - KŘÍŽOVATKA U DEJVICKÉHO RYBNÍČKU – KLADENSKÁ



Příloha č. 6.2.1

GRAFIKON INTENZIT - KŘÍŽOVATKA U DEJVICKÉHO RYBNÍČKU – Kladenská
ROK 2017 BEZ PROPOJENÍ Kladenské



ROK 2017, STAV 3A - varianta 1 bez propojení Kladenské

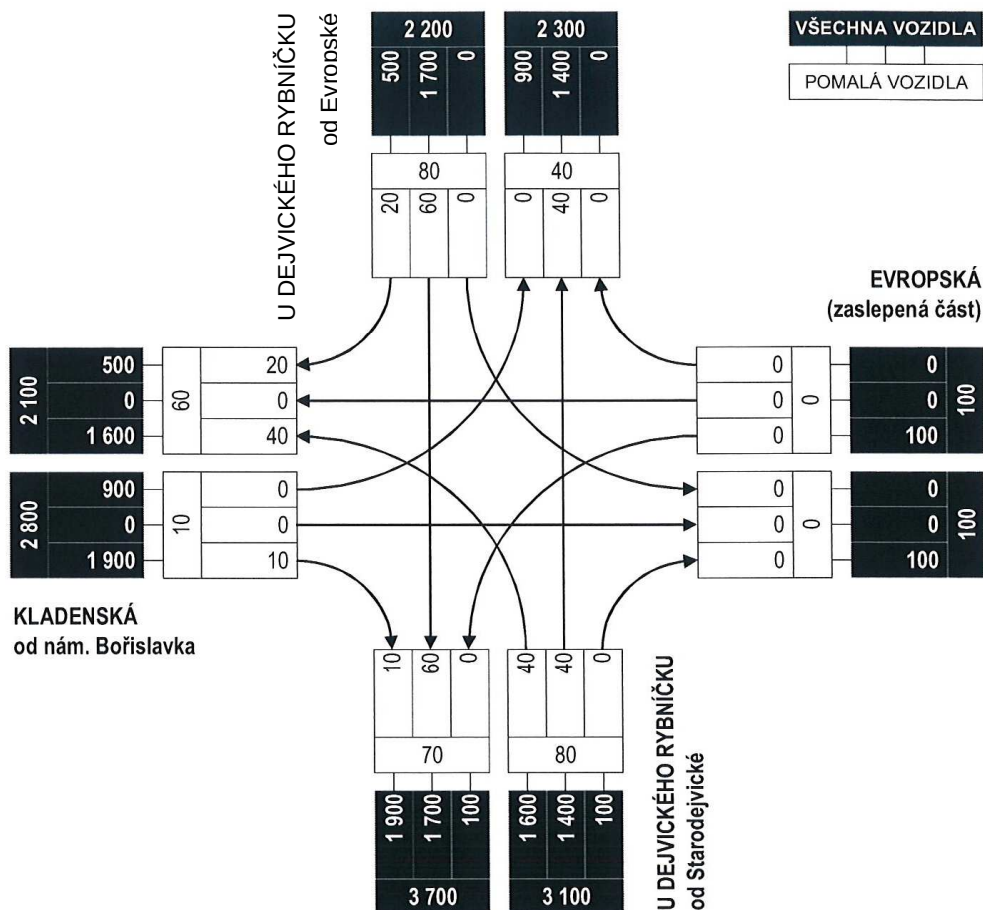
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Zpracováno: 02/2014



Technická správa komunikací
 hlavního města Prahy
 Úsek dopravního inženýrství

Příloha č. 6.2.2

**GRAFIKON INTENZIT - KŘÍŽOVATKA U DEJVICKÉHO RYBNÍČKU – Kladenská
ROK 2017 S PROPOJENÍM Kladenské**



ROK 2017, STAV 3B - varianta 2 s propojením Kladenské

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
Zpracováno: 02/2014



Technická správa komunikací
hlavního města Prahy
Úsek dopravního inženýrství

Příloha č. 6.3**VÝPOČET KAPACITY NEŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY****U DEJVICKÉHO RYBNÍČKU – Kladenská****ROK 2017 BEZ PROPOJENÍ Kladenské**

Křižovatka: U Dejvického rybníčku - Kladenská

Varianta výpočtu: rok 2017 se záměrem PCB bez propojení Kladenské, průměrná 8. hodina včetně BUS MHD

Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita	Rezerva	Fronta	Zdržení	Počet	ÚKD
		OA	N+B	celk.	skladba	C _n		N _{95%}	t _w	zast.	
		voz/h	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	m	s	voz/h	
Přednost: Hlavní											
U Dejvického rybníčku od Evropské	Vlevo	0	0	0	0	Spol. pruh					
	Přimo	173	3	176	177	Spol. pruh					
	VL+PŘ	173	3	176	177	1800	1623				
Přednost: Vedlejší											
Evropská (zaslepená část)	Vlevo	7	0	7	7	Spol. pruh					
	Vpravo	0	0	0	0	Spol. pruh					
	VL+VP	7	0	7	7	648	641	5	6	3	A
Přednost: Hlavní											
U Dejvického rybníčku od Starodejvické	Vlevo	0	2	2	3	Spol. pruh					
	Přimo	108	3	111	112	Spol. pruh					
	Vpravo	7	0	7	7	Spol. pruh					
	VL+PŘ+VP	115	5	120	122	1777	1655	5	2	1	A
Přednost: Vedlejší											
Kladenská od nám. Bořislavka	Vlevo	7	0	7	7	Spol. pruh					
	Přimo	0	0	0	0	Spol. pruh					
	Vpravo	7	2	9	10	Spol. pruh					
	VL+PŘ+VP	14	2	16	17	825	808	5	4	5	A

Zdržení celkem 0,1 h; 1,1 s/voz**Počet zastavení celkem 9 voz/h; 3 % voz**Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci **A**Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci **A**

Příloha č. 6.4**VÝPOČET KAPACITY NEŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY****U DEJVICKÉHO RYBNÍČKU – Kladenská****ROK 2017 S PROPOJENÍM Kladenské**

Křižovatka: U Dejvického rybníčku - Kladenská

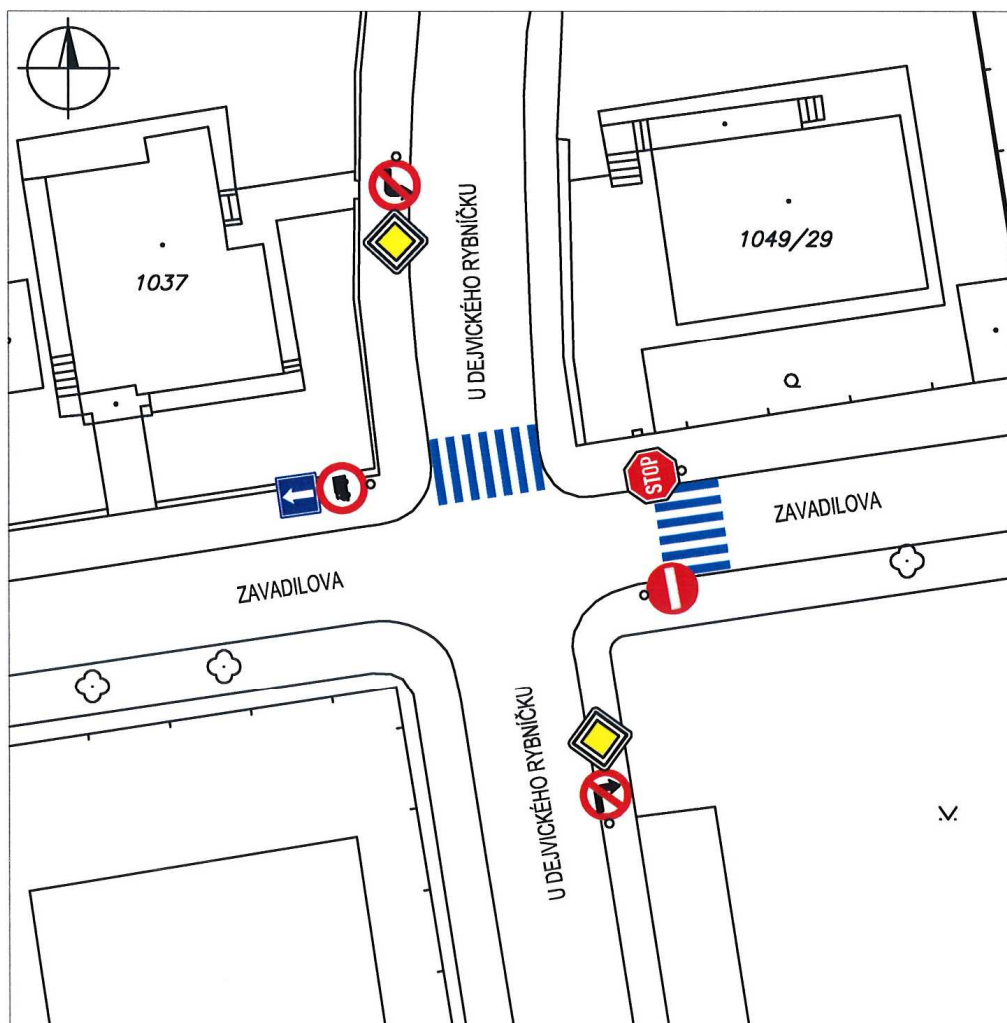
Varianta výpočtu: rok 2017 se záměrem PCB s propojením Kladenské, průměrná 8. hodina včetně BUS MHD

Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita	Rezerva	Fronta	Zdržení	Počet	ÚKD
		OA	N+B	celk.	skladba	C _n		N _{95%}	t _w	zast.	
		voz/h	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	m	s	voz/h	
Přednost Hlavní											
U Dejvického rybníčku od Evropské	Vlevo	0	0	0	0	Spol. pruh					
	Přimo	107	4	111	112	Spol. pruh					
	Vpravo	32	1	33	33	Spol. pruh					
	VL+PŘ+VP	139	5	144	145	1800	1655				
Přednost Vedlejší											
Evropská (zaslepená část)	Vlevo	7	0	7	7	Spol. pruh					
	Přimo	0	0	0	0	Spol. pruh					
	Vpravo	0	0	0	0	Spol. pruh					
	VL+PŘ+VP	7	0	7	7	435	428	5	8	4	A
Přednost Hlavní											
U Dejvického rybníčku od Starodejvické	Vlevo	101	5	106	108	Spol. pruh					
	Přimo	88	3	91	92	Spol. pruh					
	Vpravo	7	0	7	7	Spol. pruh					
	VL+PŘ+VP	196	8	204	207	1443	1236	5	3	36	A
Přednost Vedlejší											
Kladenská od nám. Bořislavka	Vlevo	59	0	59	59	Spol. pruh					
	Přimo	0	0	0	0	Spol. pruh					
	Vpravo	123	3	126	127	Spol. pruh					
	VL+PŘ+VP	182	3	185	186	832	646	5	6	86	A

Zdržení celkem 0,47 h; 3,1 s/voz**Počet zastavení celkem 126 voz/h; 23 % voz****Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci A****Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci A**

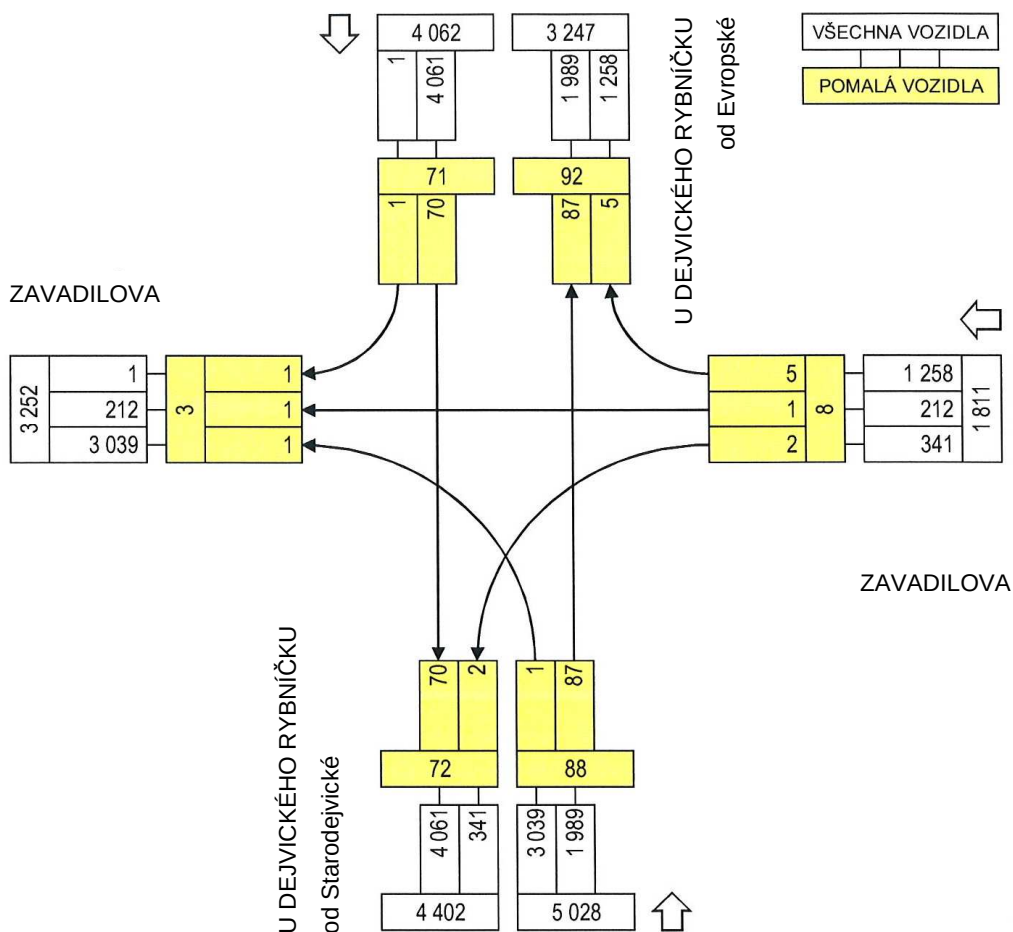
Příloha č. 7.1

SITUAČNÍ SCHÉMA - KŘÍŽOVATKA U DEJVICKÉHO RYBNÍČKU – ZAVADILOVA



Příloha č. 7.2

GRAFIKON INTENZIT - KŘÍŽOVATKA U DEJVICKÉHO RYBNÍČKU – ZAVADILOVA
OBDOBÍ ÚP SÚ S PROPOJENÍM KLADENSKÉ



Období: 0-24 h průměrného pracovního dne
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD
 Zpracováno: IPR Praha č. j.: 180/2014



INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE
 HLAVNIHO MĚSTA PRAHY

Příloha č. 7.3

**VÝPOČET KAPACITY NEŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY
U DEJVICKÉHO RYBNÍČKU – ZAVADILOVA
OBDOBÍ ÚP SÚ S PROPOJENÍM KLADENSKÉ**

Křižovatka: U Dejvického rybníčku - Zavadilova

Varianta výpočtu: období ÚP SÚ se záměrem PCB s propojením Kladenské, průměrná 8. hodina včetně BUS MHD

Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita	Rezerva	Fronta	Zdržení	Počet	ÚKD
		OA	N+B	celk.	skladba	C _n		N _{95%}	t _w	zast.	
		voz/h	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	m	s	voz/h	
Přednost: Hlavní											
U Dejvického rybníčku od Evropské	Přímo	259	7	266	269	Spol. pruh					
	Vpravo	0	0	0	0	Spol. pruh					
	PŘ+VP	259	7	266	269	1800	1531				
Přednost: Stop na vjezdu											
Zavadilova	Vlevo	22	0	22	22	Spol. pruh					
	Přímo	14	0	14	14	Spol. pruh					
	Vpravo	82	0	82	82	Spol. pruh					
	VL+PŘ+VP	118	0	118	118	582	464	5	8	118	A
Přednost: Hlavní											
U Dejvického rybníčku od Starodejvické	Vlevo	198	0	198	198	Spol. pruh					
	Přímo	123	8	131	135	Spol. pruh					
	VL+PŘ	321	8	329	333	1303	970	6	4	106	A

Zdržení celkem 0,59 h; 3 s/voz**Počet zastavení celkem 224 voz/h; 31 % voz**Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na hlavní komunikaci **A**Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci **A**