



# **DŮM SOCIÁLNÍCH SLUŽEB – PRAHA 3, JAROV**

**Dopravně inženýrská studie – stanovení dopadu realizace záměru  
do dopravní sítě**

## **P r ů v o d n í z p r á v a**

## Obsah:

1.	Identifikační údaje stavby .....	3
2.	Stručný technický popis stavby .....	4
2.1.	Úvod .....	4
2.2.	Stávající stav .....	4
2.3.	Stávající kategorizace komunikací a dopravně inženýrské charakteristiky .....	4
3.	Přehled výchozích podkladů a průzkumů .....	5
4.	Popis a parametry stavebního záměru .....	5
4.1.	Koncepce řešení .....	5
4.2.	Provozní řešení .....	6
4.3.	Výpočet dopravy v klidu .....	7
4.4.	Výpočet generované dopravy .....	8
5.	Dostupnost MHD .....	9
6.	Dopravní řešení .....	9
7.	Dopravně inženýrské posouzení .....	10
7.1.	Základní údaje .....	10
7.2.	Dopravní zatížení .....	11
7.2.1.	Stávající dopravní zatížení .....	11
7.2.2.	Dopravní zatížení po realizaci záměru .....	15
7.3.	Kapacitní posouzení křižovatek .....	15
7.3.1.	Nastavení parametrů pro posouzení .....	16
7.3.2.	Kapacitní posouzení křižovatky – stávající intenzity .....	16
a)	Křižovatka Koněvova – U Kněžské louky – stávající stav .....	16
b)	Křižovatka Spojovací – U Kněžské louky – stávající stav .....	17
7.3.3.	Kapacitní posouzení křižovatky – intenzity po realizaci záměru .....	17
a)	Křižovatka Koněvova – U Kněžské louky – nový stav .....	17
b)	Křižovatka Spojovací – U Kněžské louky – nový stav .....	17
8.	Závěry a vyhodnocení .....	18
9.	Přílohy .....	18

## 1. Identifikační údaje stavby

Název stavby :	DŮM SOCIÁLNÍCH SLUŽEB – PRAHA 3, JAROV
Úroveň projektu:	Dopravně inženýrská studie – stanovení dopadu realizace záměru do dopravní sítě
Místo stavby:	Praha 3, Jarov
Pozemky:	2639/115, 2639/99, 2639/118
Stavebník:	Městská část Praha 3 Havlíčkovo náměstí 700/9 130 00 Praha 3
Katastrální území :	Žižkov [727415]
Druh:	studie proveditelnosti – dopravní řešení
Zpracovatel :	VIN Consult, s. r. o. Jeremenkova 763/88, 140 00 Praha 4 tel.: 244 104 020, fax: 244 104 090 E-mail: <a href="mailto:vin@vinconsult.cz">vin@vinconsult.cz</a> IČO 49614967 Jednatel: Ing. Vladimír Vančík Autorizace : Ing. Jan Hradil, Ph.D., autorizace číslo: 0013484
Generální projektant :	FADW, s. r. o. Trojská 633/173d, 170 00 Praha 7 tel.: 244 104 020, fax: 244 104 090 E-mail: <a href="mailto:vin@vinconsult.cz">vin@vinconsult.cz</a> IČO 49614967 Jednatel: Ing. Vladimír Vančík Autorizace : Ing. Jan Hradil, Ph.D., autorizace číslo: 0013484

## 2. Stručný technický popis stavby

### 2.1. Úvod

V rámci studie je řešeno stanovení dopadu realizace záměru do dopravní sítě s předpokladem na navrhované dopravní kapacity objektu. Návrh je proveden s ohledem na stávající dopravní zatížení, které bylo upřesněno na základě dopravních průzkumů, parametry a kapacity komunikační sítě a dispozici a polohy záměru v území. Rovněž byla stanovena generovaná doprava navrhovaného objektu dle platné metodiky a spočteno přetížení dopravní sítě.

Návrh je proveden s ohledem na stávající dopravní zatížení, parametry a kapacity komunikační sítě a dispozici a polohy záměru v území.

### 2.2. Stávající stav

Záměr má být realizován v Praze 3 - Jarov. Jedná se o prostor mezi ulicemi Spojovací a Koněvova v prostoru stávající obytné zástavby. Předpokládané umístění objektu je mezi ulicemi Na Balkáně, K Lučinám a Na Vrchole. Jedná se o místní obslužné komunikace, které zajišťují obslužnost přilehlé oblasti včetně navrhovaného objektu.

### 2.3. Stávající kategorizace komunikací a dopravně inženýrské charakteristiky

Stávající komunikace jsou zatříděny dle zákona 13/1997 Sb. následovně:

- Koněvova – MK I. třídy,
- Spojovací – MK I. třídy,
- Na Balkáně – MK III. třídy,
- K Lučinám – MK III. třídy,
- Na Vrchole – MK III. třídy,
- Nad Lukami – MK III. třídy,
- U Kněžské louky – MK III. třídy,
- Luční – MK III. třídy,
- Křivá – MK III. třídy,
- K Chmelnici – MK III. třídy,
- V Domově – MK III. třídy,
- K Vrchole – MK III. třídy,
- Pod Vrcholem – MK III. třídy,
- Na Vlastním – MK III. třídy,
- Šikmá – MK III. třídy,

Dopravní zatížení bylo zjišťováno z podkladů TSK na hlavní komunikační síti a pomocí dopravních průzkumů v křižovatkách Koněvova x U Kněžské Louky a Spojovací x U Kněžské Louky. Zatímco MK Koněvova je zatížena cca 18 500 voz/24hod (v obou směrech), MK Spojovací má zatížení cca 27 000 voz/24hod (v obou směrech). V kontextu faktu, že se tyto dvě komunikace protínají v úrovnově průsečné světelně řízené křižovatkce, se jedná o relativně vysoké dopravní zatížení, v následku čehož vznikají ve špičkových hodinách v řešené oblasti kongesce.

### 3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů

- Mapa IPR, 10/2017;
- Ortofoto podklady, IPR, 10/2017;
- Katastr nemovitostí, ČÚZK, 10/2017;
- Zadání objednatele;
- Rekognoskace řešené oblasti zpracovatelem;
- Informace objednatele o výhledovém stavu dopravy
- Ročenka dopravy 2016, TSK hl. m. Prahy, a.s.
- Závěry z místního šetření dopravní situace na posuzované křižovatce, uskutečněného v úterý 19. 9. 2017 v ranní a odpolední špičce zpracovateli tohoto posudku,

### 4. Popis a parametry stavebního záměru

#### 4.1. Koncepce řešení

Dům sociálních služeb je instituce sloužící různým skupinám občanů, její budova musí být moderní, funkční, ale především přístupná a flexibilní pro potřeby svých klientů i místních obyvatel. Netvoří uzavřenou komunitu, ale snaží se naopak otevřít svému okolí a působit jako samozřejmá součást městského prostředí, kde je vítán každý návštěvník. I architektura a vzhled celého objektu musí korespondovat s touto myšlenou. Velký důraz je proto kladen na řešení vstupních partií i celého souvisejícího parteru, na místa, kde se klienti, uživatelé i kolemjdoucí přímo a nejčastěji konfrontují s architekturou domu.

Celá plocha přízemí - parteru - je místem, kde všichni přicházejí do přímého styku s jeho tvarováním, materiály, strukturou povrchů stěn. Parter je proto pojat jako příjemná, členitá, barevná stuha, formující rozhraní mezi domem a exteriérem, s oblými tvary, provedená v příjemných přírodních materiálech. Jednotlivé záhyby stěny parteru slouží jako vstupy pro různých částí objektu a člení plochu na oddělené funkční celky - prostory určené pro klienty a jejich setkávání s přáteli, či rodinnými příslušníky, kavárnu, komunitní centrum, služby, ordinace či kanceláře správy.

Objekt je umístěn na částečně zastavěných pozemcích v sousedství obytné zástavby a základní školy Chmelnice. Stávající zástavba okolí je tvořena objekty uspořádanými do liniové zástavby po vrstevnicích, výška okolních objektů je 5 - 7 nadzemních podlaží. Navrhovaný domov seniorů je tvořen kombinací rozličně tvarovaných hmot, s převažující horizontální orientací fasád vyšších podlaží a materiálově i barevně kontrastním vstupním podlažím.

Volba umístění objektu v lokalitě je vedeno snahou ponechat co možná největší souvislou plochu pozemků nezastavěnou. Byla proto zvolena co nejkompaktnější hmota, která je výhodná i vzhledem ke krátkým provozní trasy v objektu. Z uvedených důvodů je objekt umístěn v západní části pozemků, převážná část volné plochy ve východní části tak zůstává zachována jako veřejná zeleň, včetně vzrostlých stromů. Umístěním objektu u západní hrany pozemků také vzniká šance na vytvoření malého náměstí - zklidněné plochy, která se bude rozkládat od parteru domu sociálních služeb, kolem předprostoru školy, až ke křížení ulic "V Domově" a "K Lučinám". Spolu s upraveným dopravním řešením, které přinese zklidnění lokality může vzniknout příjemné lokální centrum, což může podpořit i vhodný výběr doplňkových služeb v nebytových prostorech v budoucím domě sociální péče (kavárna, služby péče o tělo apod.).

Pocitově lehké, částečně prosklené přízemí kontrastuje s více uzavřenými a plnými fasádami vyšších podlaží, jež obsahují ubytovací jednotky. Výrazná architektonická myšlenka projektu je bílý objem 4 pokojových podlaží "vznášející" se nad terénem. Typická podlaží jsou navržena z větší části v bílé omítce, v plochách u okenních pásů je opět využito dřevěného obkladu. Barevnou kompozici oživují výrazné barvy mezipatrových pásů s předsazenými balkony. Na západní, jihozápadní a jižní straně je hlavní hmota vyšších podlaží výrazně vykonzolována nad hmotu přízemí, je takto vytvořen volný krytý prostor, využitý jako ochrana vstupních partie před srážkami. Ostatní plochy pozemku v západní části jsou řešeny převážně jako komunikace pro pěší, provedené v kamenné dlažbě a doplněné prvky drobné městské zeleně a mobiliáře.

Jako pobytové místo pro relaxaci je určena i střecha ubytovací části - je provedena jako střešní zahrada s přesahující střechou na subtilních sloupcích - s otevřenými i krytými venkovními prostory a s vnitřní klubovnou. Sortiment zeleně bude různorodý a bude přirozeně vymezovat přístupné a nepřístupné plochy na střeše.

## 4.2. Provozní řešení

Objekt je přístupný z prostoru parteru několika samostatnými vstupy. Hlavní vstup vede z parteru objektu do vstupní haly s recepcí. Ze vstupní haly jsou přístupná hlavní komunikační jádra (schodiště a výtahy), provozní zázemí, kanceláře a společná jídelna, která může sloužit i jako velká společenská místnost. Na společnou jídelnu navazuje kavárna, která je také přímo přístupná z exteriéru a bude sloužit i pro běžné návštěvníky.

Ze západní strany je přístupný prostor pro dětskou skupinu / hernu, stejně jako kavárnu či ordinaci je možné prostor propojit s provozem domu a využít i pro jeho klienty.

Další nebytové jednotky (středisko pečovatelské služby) jsou přístupny z exteriéru z jihovýchodní strany (jednotky jsou situované podél ulice "K Lučinám", s výjimkou ordinace lékaře - ta je přístupná i z interiéru - z prostoru společné haly. Ordinace je tak přístupná i pro obyvatele domova seniorů a může být využívána pro ambulantní provoz odpovídajících specializací (např.: praktický lékař, oční či diabetologická ambulance apod., psycholog, atd.).

Zbývající část přízemí je vyčleněna pro provoz gastro, prádelnu, navazující sklady a místnosti pro odpad, provozní zázemí a krytý zásobovací dvůr. Provozní vstup a vjezd do garáží a zásobovacího dvora je z jihovýchodní části objektu, z ulice "K Lučinám". Krytý zásobovací dvůr v úrovni přízemí umožní příjezd sanitek a zásobovacích vozů (velikost malého nákladního automobilu či velké dodávky) až k velkému vnitřnímu výtahu).

Typická podlaží jsou řešena s ohledem na jednoduché provozní vazby a maximální úspornost z hlediska délky obslužných tras. Celá kompozice ubytovací části se odvíjí od řazení pokojů a denních místností kolem fasády. V hloubce dispozice jsou pak umístěny komunikační prostory, které však díky rozměrnému atriu disponují rovněž denním světlem. Chodby jsou navíc prostorově členité a na několika místech rozšířené na malé komunitní prostory tak, aby byl potlačen dojem dlouhých nepříjemných koridorů. Na typickém podlaží je umístěno 31 lůžek v 13 dvoulůžkových a 5 jednolůžkových jednotkách (ve 2.NP je umístěno celkem 36 lůžek ve 12 dvoulůžkových jednotkách, 3 jednolůžkových jednotkách a v denním stacionáři s kapacitou 9 lůžek), společenská místnost (sloužící také jako patrová jídelna) a provozní zázemí (sesterny, umývárna materiálu, sklady čistého a špinavého prádla, úklidové místnosti, centrální a rezervní koupelny, prostory pro terapie, režimové pracoviště). Z prostoru 2.NP je díky terénnímu zlomu přístupná také specializovaná oddělená venkovní zahrada pro pacienty s Alzheimerem. Všechny pokoje v ubytovací části jsou řešeny bezbariérově, včetně koupelen na každém pokoji. Pokoje jsou uvažované jako dvoulůžkové, či jednolůžkové a odpovídají materiálně-technickým standardům pro služby sociální péče poskytované pobytovou formou, vydaným 1.5.2016 Ministerstvem práce a sociálních věcí.

Všechna podlaží jsou propojena dvojicí schodišť, hlavním a služebním výtahem o rozměrech kabiny 2,4 x 1,4 m (odpovídá ploše potřebné pro manipulaci s pojízdným lůžkem) dalším

osobním výtahem a gastrovýtahem (menší výtah pro distribuci jídla na pokoje a patrové jídelny pro malý servírovací vozík).

Suterén plošně zhruba odpovídá přízemí. Je zde umístěno kryté parkování, převážná část technického zázemí (strojovny, rozvodny, záložní zdroje apod.) další technické místnosti, sklady, dílny, šatny provozního personálu, prostor pro klientskou prádelnu či lůžkovou umývárnu (pro imobilní klienty).

### 4.3. Výpočet dopravy v klidu

Výpočet dopravy v klidu je proveden dle aktuálně platných pražských stavebních předpisů.

Pro stavby je nutno zřídit vázaná a návštěvnická stání v počtu podle tohoto nařízení. Pro stavby je stanoven minimální požadovaný a maximální přípustný počet stání. Minimální požadovaný a maximální přípustný počet stání je stanoven procentem ze základního počtu stání. Nestanoví-li územní nebo regulační plán v souladu s § 83 odst. 2 jinak, užije se procento stanovené na základě centrality území a docházkových vzdáleností stanic veřejné dopravy v příloze č. 3 PSP k tomuto nařízení, a to zvláště pro: vázaná stání pro bydlení a vázaná stání pro ostatní účely užívání a návštěvnická stání pro všechny účely užívání.

Ukazatel základního počtu stání (HPP m<sup>2</sup> / 1 stání) pro domovy seniorů = 1 stání / 350m<sup>2</sup> HPP, z toho 35% vázaná stání a 65% návštěvnická stání. Pro zónu v řešené lokalitě dále platí pro vázaná a návštěvnická stání redukce 50% - 90%.

Projekt počítá s vybudováním celkem 21ti stání - 3 venkovní stání, 12 stání v suterénu + 2 pohotovostní stání pro zásobování (tyto nejsou zahrnuty do výpočtu, budou sloužit pouze pro naložení/vyložení zboží). Rozdělení na vázaná a návštěvnická stání bude 6 stání vázaných a 15 stání návštěvnických). Z tohoto počtu budou 2 stání řešeny v souladu s požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. parametrech jako stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené.

účel jednotky	suma HPP	ukazatel základního počtu stání	min. požadovaný počet stání	max. přípustný počet stání	navržený počet stání			
		HPP m <sup>2</sup> / 1 stání	50%	90%	vázaná stání		návštěvnická stání	
domov pro seniory	6932	350	10	18	35,00%	6	65,00%	12
ordinace lékaře	73	50	1	1				1
služby (kavárna)	169	40	2	4				2
<b>CELKEM</b>	<b>7174</b>		<b>13</b>	<b>23</b>		<b>6</b>		<b>15</b>

z toho min 5 % pro invalidy

1

2

*(Hrubou podlažní plochou účelu užívání se rozumí součet hrubých podlažních ploch všech částí budovy nebo souboru budov pro vybraný účel užívání - nezapočítávají se plochy garáží, sklepů, technických a pomocných prostor a objektů technické infrastruktury).*

#### 4.4. Výpočet generované dopravy

Výhledová doprava generovaná předloženým stavebním záměrem byla stanovena na základě certifikované metodiky „Metody prognózy intenzit generované dopravy“ (EDIP s.r.o., 03/2013). Dle této metodiky bylo provedeno následující posouzení:

a) Stanovení kategorie území vymezenou danou funkcí a typem zástavby

Označení území	Typ zástavby	Jednotka
OV-Z2	Zdravotnické zařízení lůžkové (nemocnice, klinika, zařízení následné péče, odborný léčebný ústav)	Počet lůžek

b) Stanovení hodnoty výchozího ukazatele území

$$U = \frac{HPP}{HPP_i} \quad (\text{počet lůžek})$$

- $HPP$  – hrubá podlažní plocha budovy, res. celková hrubá podlažní plocha všech budov pro hromadné ubytování daného typu [m<sup>2</sup>]

$$HPP = 7\,174 \text{ m}^2$$

- $HPP_i$  – hrubá podlažní plocha připadající na jedno lůžko [m<sup>2</sup>]

Označení území	HPP [m <sup>2</sup> ]	HPP <sub>i</sub> [m <sup>2</sup> ]	U [lůžka]
OV-Z2	7 174m <sup>2</sup>	120 – 90	60 – 80

c) Stanovení intenzit generované dopravy (voz/den)

Přímý výpočet intenzity automobilové dopravy

$$I_{IAD} = U * k_{IAD} * k_{MHD}$$

- $I_{IAD}$  – intenzita individuální automobilové dopravy (voz/den/oba směry)
- $U$  – hodnota výchozího ukazatele území
- $k_{IAD}$  – koeficient intenzity individuální automobilové dopravy
- $k_{MHD}$  – koeficient vlivu kvality obsluhy MHD na intenzitu IAD

Označení území	U	k <sub>IAD</sub>	k <sub>MHD</sub>	I <sub>IAD</sub> [voz/den/oba směry]	I <sub>IAD</sub> [voz/den/odjezd]
OV-Z2	80	3,0	0,75	180	90

#### d) Stanovení intenzit generované dopravy (voz/hod)

Při stanovení počtu vozidel za špičkovou hodinu je nutné kalkulovat s předpokládanou intenzitou generované individuální automobilové dopravy (v rámci metodiky zahrnuje jak osobní automobily, tak zásobování), navrženou kapacitou parkovacích ploch a předpokládanou obrátkovostí. Při celodenních intenzitách 180 voz/den/oba směry je relevantní předpoklad vyrovnanosti příjezdů a odjezdů IAD, tj. 90 voz/den/jeden směr. Ve špičkové hodině je dle Ročenky TSK uvažována intenzita cca 7% z celodenních intenzit. Na základě toho lze kalkulovat:

$$I_{IAD,hod} = k_{hod} * I_{IAD,den} = 90 * 0,07 = 6,3 \text{ voz / hod}$$

- $I_{IAD, hod}$  – intenzita individuální automobilové dopravy (voz/hod/jeden směr)
- $I_{IAD,den}$  – intenzita individuální automobilové dopravy (voz/den/jeden směr)
- $k_{hod}$  – koeficient hodinové špičkové intenzity

Z hlediska prověření dle kapacity parkovacích ploch, předpokládané obrátkovosti a nutnosti zajištění zásobování bylo vycházeno z počtu parkovacích stání pro novou budovu, tj. 21 parkovacích stání. Vzhledem k nebytovému charakteru budovy se nedá předpokládat jednorázový odjezd všech vozidel v krátkém časovém intervalu. Při nejnepříznivější situaci lze uvažovat, se dá uvažovat, že tato vozidla budou odjíždět během tří špičkových hodin. Pro posuzovanou špičkovou hodinu se tedy jedná o maximálně **7 osobních vozidel**. V rámci zásobování lze uvažovat se 2 vozidly ve špičkovou hodinu (přepočtem na jednotková vozidla 3 vozidla/hodinu), **výsledná hodnota je tedy 7 + 3 = 10 vozidel / hodinu**. S ohledem na fakt, že tato hodnota je vyšší než výpočet dle certifikované metodiky, bylo pro posouzení přetížení komunikační sítě **kalkulováno s intenzitou 10 voz/hod/jeden směr**.

## 5. Dostupnost MHD

V řešené oblasti je dostupnost MHD předpokládána pomocí tramvajové, resp. autobusové dopravy. Tramvajová doprava je vedena po ulici Koněvova, v docházkové vzdálenosti je zejména zastávka „Kněžská luka“. Vedeny jsou zde linky TRAM 1,9,11 a 98. Autobusová doprava je vedena po ulici Spojovací, zastávka Balkán je na hranici docházkové vzdálenosti. Vedeny jsou zde linky BUS 109, 177, 182, 183, 195, 239 a 959. V Příloze 2 jsou vykresleny izochrony dostupnosti jednotlivých zastávek odpovídající docházkové vzdálenosti 5 min.

## 6. Dopravní řešení

Dopravní řešení předpokládá s napojením IAD na ulici K Lučinám. K příjezdu, resp. k odjezdu k/od navrhovaného objektu bude využívána stávající dopravní síť. Jednotlivé trasy jsou vykresleny v Příloze 4, předpokládají se následovně:

- A.1) Příjezd od ulice Koněvova – Koněvova -> U Kněžské louky -> Luční -> U Kněžské louky -> Nad Lukami -> Na Balkáně -> K Lučinám
- A.2) Příjezd od ulice Spojovací – Spojovací -> Na Balkáně -> K Lučinám
- B.1) Odjezd směr ulice Koněvova – K Lučinám -> Na Lučinách -> U Kněžské louky -> Koněvova
- B.2) Odjezd směr ulice Spojovací – K Lučinám -> Na Lučinách -> U Kněžské louky -> Luční -> U Kněžské louky -> Spojovací

Jak již bylo uvedeno v kapitole 4, stavba je rozdělena na 3 etapy, jenž generují dopravu na základě předpokládaných parkovacích kapacit a obrátkovosti v rámci jednotlivých objektů.

Na základě těchto předpokladů byly zvoleny křižovatky k posouzení – jedná se o křižovatku Koněvova x U Kněžské louky a Spojovací x U Kněžské louky.

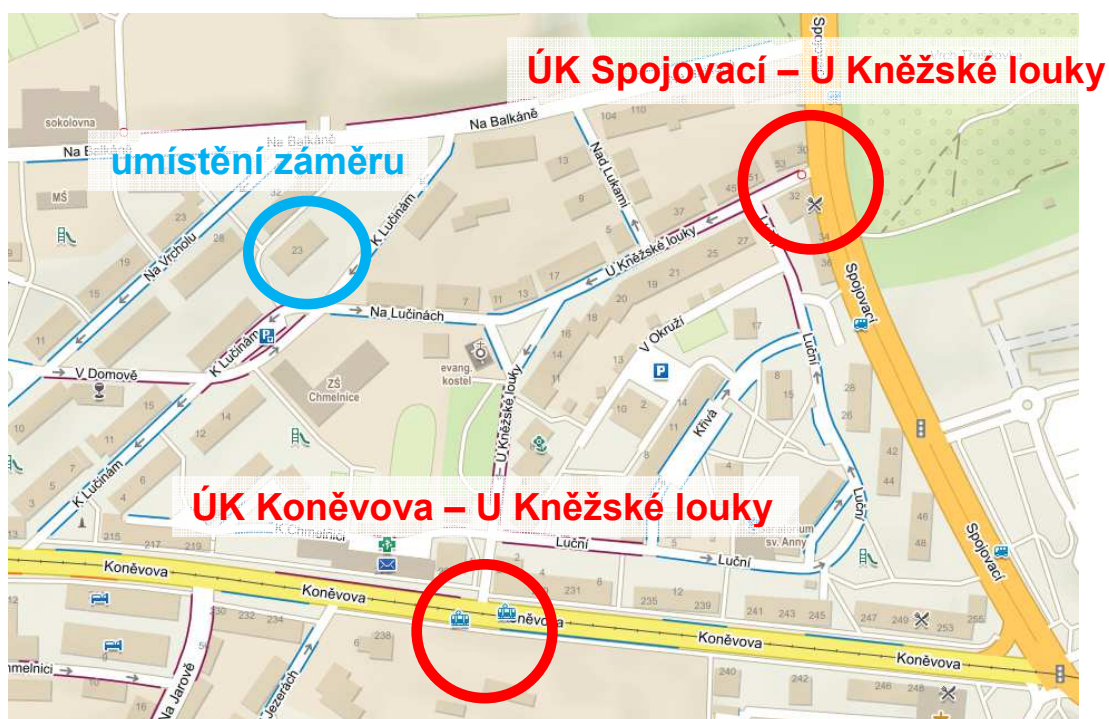
## 7. Dopravně inženýrské posouzení

V rámci dopravně-inženýrského posouzení je posuzována úroveň kvality dopravy (dále ÚKD) napojení Domu sociálních služeb na nadřazenou síť MK pro stávající dopravní zatížení a poté pro výhledový stav, který nastane po výstavbě Domu sociálních služeb. Cílem posouzení je stanovit, jaký dopad bude mít změna dopravního výkonu po realizaci záměru na okolní křižovatky. Jako vstupní podklad pro posouzení byl použit dopravní průzkum, který zhotovitel provedl ve špičkových ranních a odpoledních hodinách běžného pracovního dne.

### 7.1. Základní údaje

Řešená lokalita se nachází v městské části Praha 3 – Žižkov v ulici K Lučinám. Na tuto ulici bude napojena nová budova Domu sociálních služeb vjezdem do/z hromadných garáží. Vzhledem k jednosměrnosti okolních ulic musí všechna vozidla k této budově přijet ze severu od ulice Na Balkáně. Po realizaci záměru bude rovněž zjednosměrněna i jižní část ulice K Lučinám a odjezd potom bude možný pouze ulicí Na Lučinách, kde je na následující křižovatce s ulicí U Kněžské louky přikázán směr jízdy vpravo směrem ke Koněvově ulici. Těsně před touto hlavní sběrnou ulicí je možno odbočit vlevo do Luční ulice a následně se napojit na Spojovací ulici v křižovatce ulic Spojovací – U Kněžské louky. S ohledem na trvale přetíženou řízenou křižovatku Koněvova – Spojovací je tato objízdná trasa dopravní obsluhou využívána zejména pro směr odjezdu do Libně. Vzhledem k této situaci je tedy potřebné kapacitně posoudit dvě stykové neřízené křižovatky: Koněvova – U Kněžské louky a Spojovací – U Kněžské louky (viz Obr. 1). Napojení záměru na ulici K Lučinám a následně na ulici Na Lučinách není nutné kapacitně posuzovat, jelikož intenzity v této ulici jsou velmi nízké (viz dále).

Toto posouzení má zhodnotit, jaká je současná ÚKD obou posuzovaných křižovatek a jak velký vliv bude mít na kapacitu křižovatek realizace záměru a změna dopravních výkonů, které poté nastanou.



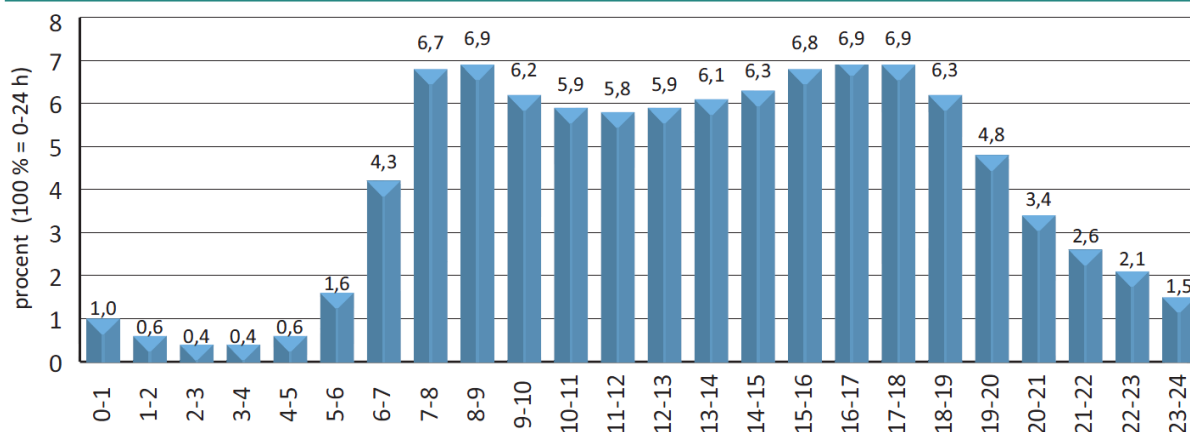
Obr. 1 Posuzované křižovatky - vyznačené červeně (zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz))

## 7.2. Dopravní zatížení

### 7.2.1. Stávající dopravní zatížení

Pro posouzení vlivu výstavby Domu sociálních služeb na ÚKD okolních křižovatek je nutné nejprve tyto křižovatky posoudit na stávající intenzity dopravy a až teprve poté na intenzity upravené v souvislosti s realizací tohoto záměru. Výchozím podkladem pro posouzení byl dopravní průzkum, který byl proveden v úterý 19. 9. 2017 ve špičkových ranních a odpoledních hodinách (7:00 – 9:00 a 16:00 – 18:00). Časové rozmezí dopravního průzkumu bylo vybráno na základě denních variací automobilové dopravy, které každoročně zveřejňuje Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. (viz Obr. 2).

**Denní variace automobilové dopravy celkem (rok 2016, Praha, celá síť, pracovní den)**

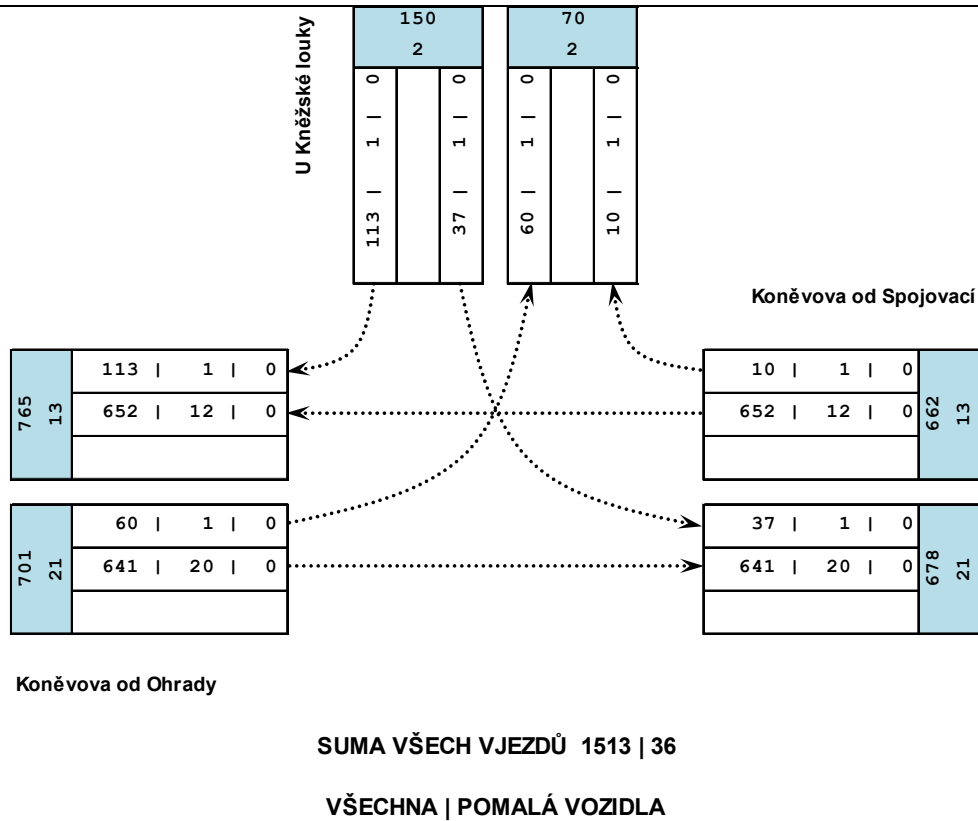


Obr. 2 Denní variace automobilové dopravy v hl. m. Praze (zdroj: TSK hl. m. Prahy, a.s.)

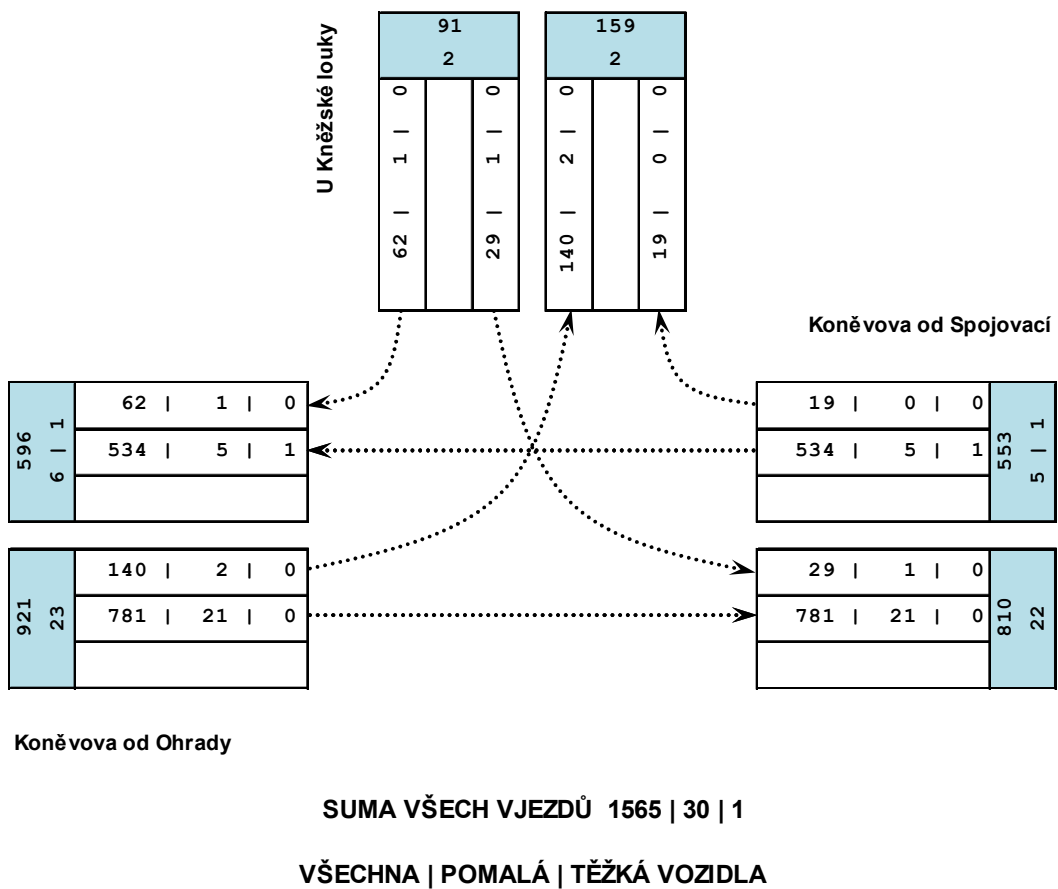
Během dopravního průzkumu byly sledovány všechny pohyby vozidel v každé křižovatce, včetně skladby dopravy. Zaznamenávané hodnoty byly členěny vždy po čtvrt hodinách, aby mohla být určena špičková hodina jako součet nejzatíženějších čtyř po sobě jdoucích čtvrt hodin.

Ze dvou sledovaných ranních hodin byla určena špičková hodina na křižovatce Koněvova – U Kněžské louky v intervalu 7:30 – 8:30 a na křižovatce Spojovací – U Kněžské louky v intervalu 7:15 – 8:15. V odpoledních hodinách byla určena špičková hodina na křižovatce Koněvova – U Kněžské louky v intervalu 16:00 – 17:00 a na křižovatce Spojovací – U Kněžské louky v intervalu 16:30 – 17:30. Během odpoledních špičkových hodin se nárazově tvořila fronta vozidel od křižovatky Spojovací – Koněvova až k oběma posuzovaným křižovatkám.

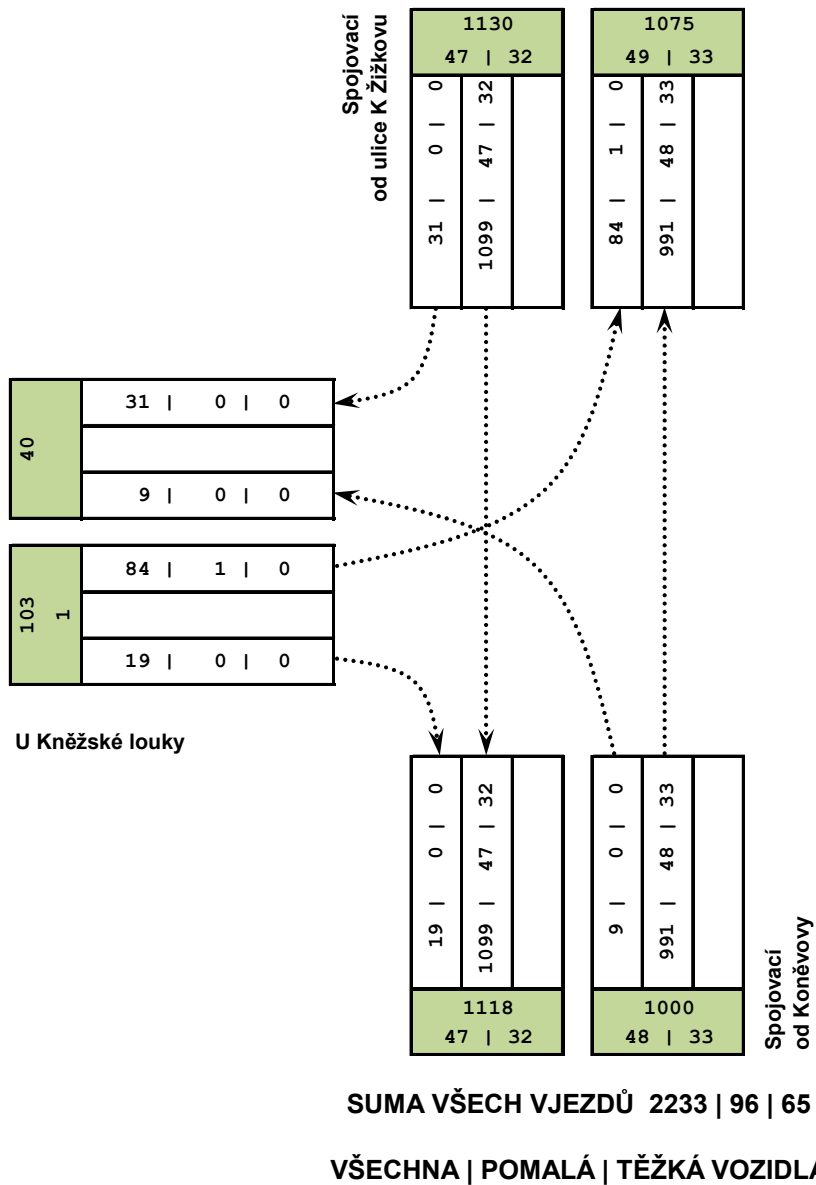
Grafikony zatížení obou posuzovaných křižovatek v ranní i odpolední špičkovou hodinu jsou patrné z Obr. 3 – 6.



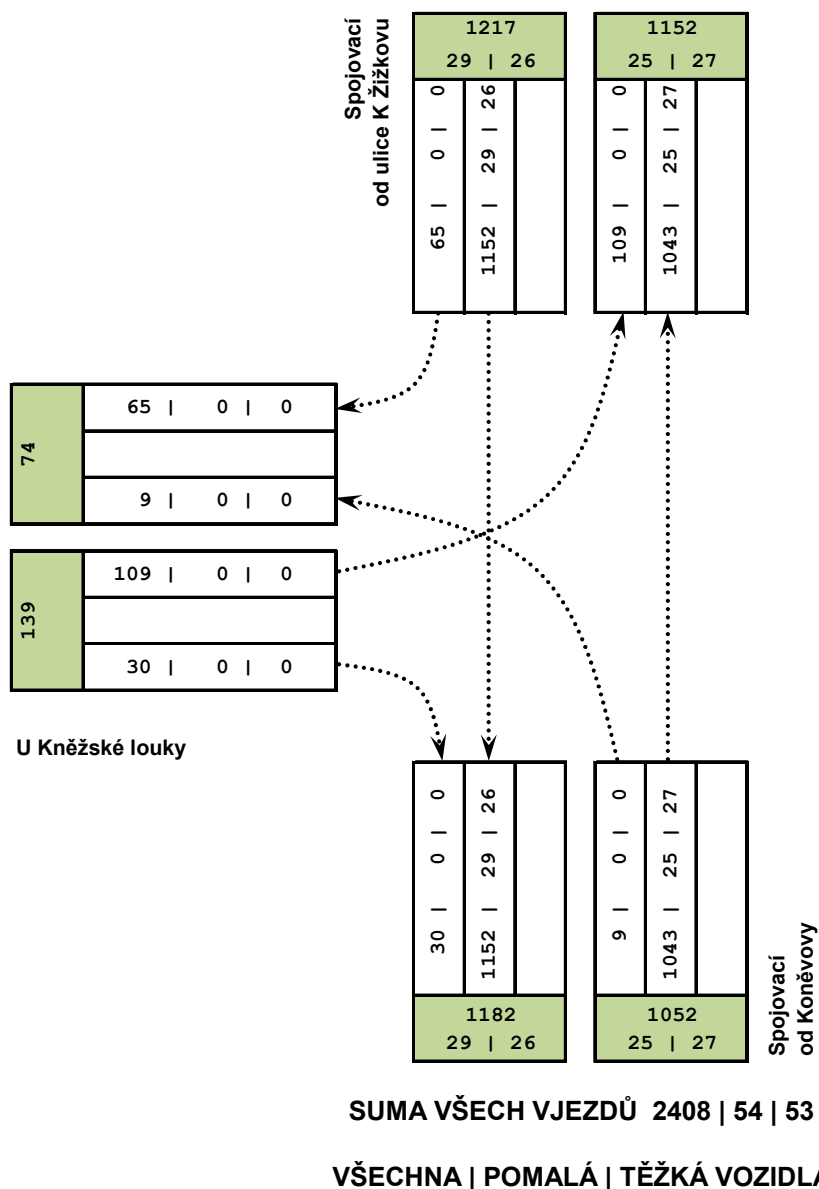
Obr. 3 Grafikon intenzit - křižovatka Koněvova x U Kněžské louky – ranní špičková hodina



Obr. 4 Grafikon intenzit - křižovatka Koněvova x U Kněžské louky – odpolední špičková hodina



Obr. 5 Grafikon intenzit - křižovatka Spojevací x U Kněžské louky – ranní špičková hodina



Obr. 6 Grafikon intenzit - křižovatka Spojevací x U Kněžské louky – odpolední špičková hodina

**Během průzkumu byly rovněž sledovány intenzity na křižovatce K Lučinám – Na Lučinách.** Na této křižovatce, která bezprostředně sousedí s budoucím napojením záměru, převládají intenzity v ranních hodinách, kdy přivážejí rodiče děti do ZŠ Chmelnice. Vzhledem k tomu, že byly intenzity v kontextu kapacity křižovatky velmi nízké, nebylo nutné provádět kapacitní posouzení křižovatky. **Dle TP 188 – Posuzování kapacity neřízených úrovnových křižovatek - se výpočet kapacity provádí jen tehdy, překročí-li podle prognózy intenzita dopravy na křižovatce, zjištěná součtem všech vozidel vjíždějících do křižovatky, hodnotu 10 000 voz/den.** Při nižších intenzitách je posuzování bezpředmětné, jelikož křižovatky bez problémů kapacitně vyhoví. Nejnižší kapacitu mají křižovatky s nevyznačenou předností v jízdě (přednost zprava), a to cca 600 – 800 voz/h. **Vzhledem k výše uvedenému je zřejmé, že kapacitní problém na této křižovatce a v okolní komunikační síti nemůže nastat, jelikož součet intenzit všech vozidel, vjíždějících do křižovatky ve špičkové hodině, je pouze 159 voz/h.** Z tohoto důvodu byly dále řešeny pouze křižovatky Koněvova – U Kněžské louky a Spojevací – U Kněžské louky.

## 7.2.2. Dopravní zatížení po realizaci záměru

Pro posouzení nového stavu po otevření Domu sociálních služeb byly použity podklady, které byly poskytnuty objednatelem. Z těchto podkladů vyplývá, že počet parkovacích stání, která jsou pro novou budovu navržena, je celkem 21. Vzhledem k nebytovému charakteru budovy se nedá předpokládat jednorázový odjezd všech vozidel v krátkém časovém intervalu. Při nejnepříznivější situaci, která je značně nadhodnocena, se dá uvažovat, že všechna tato vozidla odjedou během dvou špičkových hodin. Pro posuzovanou špičkovou hodinu se tedy jedná o maximálně 10 vozidel. Pro úvahy kapacitního posouzení byla uvažována pouze vozidla odjíždějící od budovy záměru, jelikož odjezd a následné napojení na hlavní komunikace je pro kapacitní posouzení rozhodující. Rozdělení odjezdu k posuzovaným křižovatkám bylo uvažováno jako rovnoměrné, tzn., že 5 vozidel pojedou ke křižovatce Koněvova – U Kněžské louky a 5 vozidel pojedou ke křižovatce Spojovací – U Kněžské louky. Pro samotný pohyb v posuzovaných křižovatkách bylo uvažováno rozdělení těchto vozidel shodné s poměrem, zjištěným během dopravního průzkumu.

## 7.3. Kapacitní posouzení křižovatek

Kapacitní posouzení bylo provedeno v programu KAPNEKR, který je vytvořen v prostředí Microsoft Excel. Použité vzorce a výpočetní postupy jsou v souladu s platnou ČSN 73 6102 - Projektování křižovatek na pozemních komunikacích a TP 188 - Posuzování kapacity neřízených úrovnových křižovatek.

Při kapacitním posouzení křižovatky se každý vjezd posuzuje na střední dobu zdržení vozidel a následně se této době zdržení přiřadí příslušný stupeň ÚKD A - F (viz Tab. 1). ÚKD celé křižovatky je dána nejnižším stupněm ze všech vjezdů, tzn., že o celkové úrovni kvality rozhoduje nejpodřadnější dopravní proud, v tomto případě vjezd z ulice U Kněžské louky.

Tab. 1 - Limitní hodnoty střední doby zdržení na vjezdu do úrovnové neřízené křižovatky

Úroveň kvality dopravy		Střední doba zdržení [s]
Označení	Charakteristika doby zdržení	
A	Doba zdržení velmi malá	≤ 10
B	Zdržení ještě bez front	≤ 20
C	Ojedinelé krátké fronty	≤ 30
D	Stabilní stav s vysokými ztrátami	≤ 45
E	Nestabilní stav	> 45
F	Překročená kapacita	-

Před samotným kapacitním posouzením je potřeba zohlednit skladbu dopravy na jednotlivých vjezdech tak, že se rozměrnější vozidla (nákladní vozidla a autobusy) přenásobí přepočtovými koeficienty dle Tab. 2.

Pro stanovení vlivu dopravy, vyvolané realizací záměru, bylo provedeno nejprve posouzení na stávající intenzity a poté na intenzity navýšené o dopravu generovanou záměrem.

**Tab. 2 - Doporučené přepočtové koeficienty sklady dopravního proudu pro neřízenou stykovou křižovatku**

Typ křižovatky	Jízdní kola	Motocykly	Osobní vozidla <sup>a</sup>	Nákladní vozidla, autobusy	Nákladní soupravy, kloubové autobusy
styková, průsečná křižovatka bez SSZ	0,5	0,8	1,0	1,5	2,0

<sup>a</sup> Včetně nákladních vozidel do 3,5 t celkové hmotnosti

### 7.3.1. Nastavení parametrů pro posouzení

Pro posouzení sledovaných křižovatek bylo nutné určit vstupní podmínky, odpovídající dopravním poměrům na těchto křižovatkách. Hlavní podmínkou je nastavení hlavní a vedlejší komunikace s přesným definováním dopravní značky na vedlejší komunikaci. V obou posuzovaných případech byla nastavena na vedlejší komunikaci značka P 4 – Dej přednost v jízdě.

Dalším důležitým parametrem je nastavení rychlosti na hlavní komunikaci, jelikož na této rychlosti závisí délka kritických a následných časových odstupů, které jsou řidiči podřadných dopravních proudů schopni pro jednotlivé manévry v křižovatce akceptovat. U obou křižovatek je nastavena rychlost 50 km/h.

V neposlední řadě je třeba přiřadit intenzity dopravy jednotlivým řadicím pruhům. V posuzovaném případě je na křižovatce s Koněvovou ulicí nastaven na každém vjezdu pouze jeden pruh pro všechny manévry, na křižovatce se Spojovací ulicí jsou na hlavní ulici nastaveny dva průběžné pruhy v obou směrech a na vjezdu z vedlejší pouze jeden řadicí pruh, ze kterého jsou uskutečněny všechny manévry pohybů v křižovatce, bez možnosti rozřazení vozidel. Přítomnost tramvajového pásu v Koněvově ulici byla v posouzení zanedbána, jelikož pohyb tramvají zde není ve vztahu k celkovým intenzitám významný a tramvajový pás se navíc dá využít jako prostor pro odbočující manévry, což reálnou kapacitu křižovatky spíše zvyšuje.

### 7.3.2. Kapacitní posouzení křižovatky – stávající intenzity

#### a) Křižovatka Koněvova – U Kněžské louky – stávající stav

Na křižovatce Koněvova – U Kněžské louky byla z hlediska kapacitního posouzení stávajícího zatížení nepříznivější odpolední špičková hodina. Posouzení je patrné z výstupu programu KAPNEKR (viz Příloha č. 1). Z výsledků je vidět, že ve stávajícím stavu vyhoví křižovatka na stupeň ÚKD E, tzn. nestabilní stav (viz Tab. 1). Střední doba zdržení, která udává průměrnou dobu čekání během špičkové hodiny, vychází nejhůře na vjezdu z vedlejší ulice U Kněžské louky, a to 47 s na jedno vozidlo. Délka fronty, udávaná jako hodnota, která je překročena pouze v 5 % času během sledované hodiny, vychází na stejném vjezdu 21 m, což odpovídá cca 3 vozidlům. Odbočení vlevo z hlavní komunikace ve směru do posuzované ulice U Kněžské louky vyšlo pouze se střední dobou zdržení 6 s, tedy ve stupni ÚKD A, což je nejlepší možný stav. Délka fronty potom vychází 27 m. K tomu je třeba doplnit, že toto odbočení je zakázáno vyjma dopravní obsluhy a zjevně dochází k porušování zákazu. V případě, že by byl zákaz odbočení vlevo respektován, byla by ÚKD na křižovatce pravděpodobně lepší.

**Z výše uvedeného vyplývá, že křižovatka kapacitně vyhovuje, jelikož požadavek na mezní stupeň ÚKD u místních komunikací je právě stupeň E.**

### b) Křižovatka Spojovací – U Kněžské louky – stávající stav

Na křižovatce Spojovací – U Kněžské louky byla z hlediska kapacitního posouzení stávajícího zatížení nepříznivější také odpolední špičková hodina. Posouzení je patrné z výstupu programu KAPNEKR (viz Příloha č. 2). Z výsledků je vidět, že ve stávajícím stavu křižovatka nevyhoví, je na stupni ÚKD F, tzn. nestabilní stav (viz Tab. 1). Střední doba zdržení, která udává průměrnou dobu čekání během špičkové hodiny, vychází nejhůře na vjezdu z vedlejší ulice U Kněžské louky, a to více než 120 s na jedno vozidlo. Délka fronty, udávaná jako hodnota, která je překročena pouze v 5 % času během sledované hodiny, vychází na stejném vjezdu 227 m. Odbočení vlevo z hlavní komunikace ve směru do posuzované ulice U Kněžské louky vyšlo pouze se střední dobou zdržení 3 s, tedy ve stupni ÚKD A, což je nejlepší možný stav. Délka fronty je vzhledem k nízké intenzitě nulová. Je třeba doplnit, že pravé odbočení ze Spojovací ulice je zakázáno vyjma dopravní obsluhy a zjevně dochází k porušování zákazu.

**Z výše uvedeného vyplývá, že křižovatka již nyní kapacitně nevyhovuje, jelikož požadavek na mezní stupeň ÚKD u místních komunikací je stupeň E.**

*Poznámka: Kapacitní posouzení podle TP 188 uvažuje rozdělení délek časových odstupů v dopravním proudu podle logaritmicko-normálního rozdělení, což vzhledem k blízkosti světelně řízených křižovatek není splněno. V takových případech může dojít vlivem odlišného rozdělení odstupů ke zvýšení kapacity křižovatky (viz TP 188, kapitola 7.1). Vozidla jsou dávkována a na komunikaci dochází i ve špičkových hodinách k vytváření delších časových úseků, během nichž je možné pohodlně vykonat manévr připojení z vedlejší ulice. Mnohá vlevo odbočující vozidla využívají úzkého středního dělicího pásu také k tomu, že křižovatku překonávají na dvě části. Reálně tak na místě byla pozorována pouze jediná situace, kdy došlo k vyčkávání většího počtu vozidel na vedlejší komunikaci, a průměrná doba zdržení na vedlejší komunikaci byla hluboko pod 120 s.*

### 7.3.3. Kapacitní posouzení křižovatky – intenzity po realizaci záměru

#### a) Křižovatka Koněvova – U Kněžské louky – nový stav

Veškeré nastavení při tomto posouzení bylo stejné jako v předchozím případě, pouze intenzity vozidel, přijíždějících do křižovatky, byly navýšeny dle úvahy v kap. 5.2. Z této úvahy vyplývá navýšení počtu osobních automobilů ve směru od Domu sociálních služeb o 10 voz/h, z nichž polovina pojedje ke Koněvově ulici. Poměr vozidel odbočujících vpravo/vlevo byl rozdělen dle zjištěných hodnot během dopravního průzkumu, tzn. 3:2.

Výsledné posouzení křižovatky při navýšení intenzity dopravy na maximální výhledový stav je patrné z výstupu z programu KAPNEKR (viz Příloha č. 3). Z porovnání zjištěných výsledků s výsledky posouzení stávajícího stavu (viz kap. 6.2) **je zřejmé, že rozdíly jsou velmi malé:** střední doba zdržení vychází na vjezdu z vedlejší o 5 s větší (tedy 52 s), **stupeň ÚKD zůstává E**, délka fronty se prodloužila na 23 m. Hodnota střední doby zdržení pro levé odbočení z hlavní i délka fronty na tomto vjezdu zůstává stejná.

#### b) Křižovatka Spojovací – U Kněžské louky – nový stav

Veškeré nastavení při tomto posouzení bylo stejné jako v předchozím případě, pouze intenzity vozidel, přijíždějících do křižovatky, byly navýšeny dle úvahy v kap. 5.2. Z této úvahy vyplývá navýšení počtu osobních automobilů ve směru od Domu sociálních služeb o 10 voz/h, z nichž polovina pojedje ke Spojovací ulici. Poměr vozidel odbočujících vpravo/vlevo byl rozdělen dle zjištěných hodnot během dopravního průzkumu, tzn. 1:4.

Výsledné posouzení křižovatky při navýšení intenzity dopravy na maximální výhledový stav je patrné z výstupu z programu KAPNEKR (viz Příloha č. 4). Z porovnání zjištěných výsledků s výsledky posouzení stávajícího stavu (viz kap. 6.2) je zřejmé, že **rozdíly jsou**

**poměrně malé:** střední doba zdržení vychází na vjezdu z vedlejší stále vyšší než 120 sekund, **stupeň ÚKD zůstává F**, délka fronty se prodloužila na 241 m. Hodnota střední doby zdržení pro levé odbočení z hlavní i délka fronty na tomto vjezdu zůstává stejná. Pro kapacitní výpočet nového stavu platí poznámka uvedená v kap. 6.2.2.

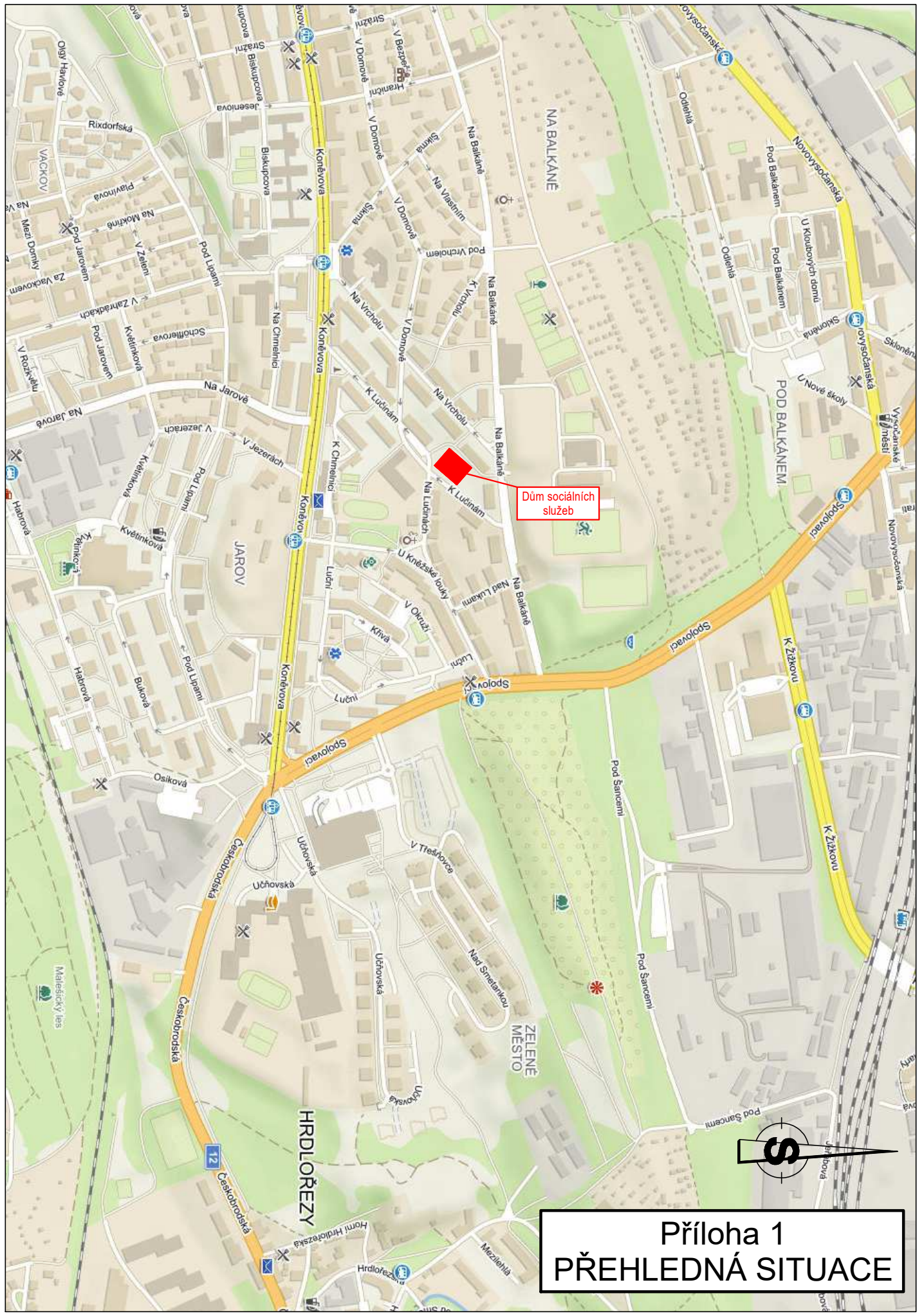
## 8. Závěry a vyhodnocení

Z výsledků kapacitního posouzení vyplývá, že **plánovaná stavba Domu sociálních služeb nemá prakticky žádný vliv na kvalitu dopravy na posuzovaných křižovatkách**. Intenzity dopravy, vyvolané touto stavbou, jsou vzhledem k celkovému dopravnímu zatížení křižovatky velmi malé. **Již při stávajících dopravních poměrech na okolních komunikacích dochází ke kapacitním problémům spíše vlivem přetížení křižovatky Koněvova - Spojovací**. Právě tvorba front před touto křižovatkou způsobuje reakci řidičů v podobě jejího objíždění bočními ulicemi, mezi které patří ulice U Kněžské louky a Luční. Vozidla, která tuto křižovátku takto objíždí (i přes zákaz odbočení), přijíždí k námi posuzovaným křižovatkám z vedlejší komunikace a vytváří tak větší dopravní zatížení právě v těchto podřadných dopravních proudech. Navýšení intenzit dopravy po realizaci záměru během špičkové hodiny má na křižovatky pouze nepatrný vliv, který je nižší, než standardní odchylky způsobené variacemi dopravy.

Při posuzování vlivu generované dopravy na komunikační síť souvisejících místních obslužných komunikací a dotčenou obytnou zástavbu lze vycházet z intenzit zjištěných na křižovatce K Lučinám – Na Lučinách, kde součet intenzit všech vozidel, vjíždějících do křižovatky ve špičkové hodině, byl zjištěn 159 voz/h. **Přetížení této křižovatky o 10 voz / hod, tj. o 6,3%, je v kontextu dopravně inženýrském i v kontextu generovaných externalit na okolní zástavbu na hranici statistické odchylky, a tedy nepodstatné. Podobné hodnoty přetížení lze přitom předpokládat i v jednotlivých trasách generované dopravy (viz Příloha 4).**

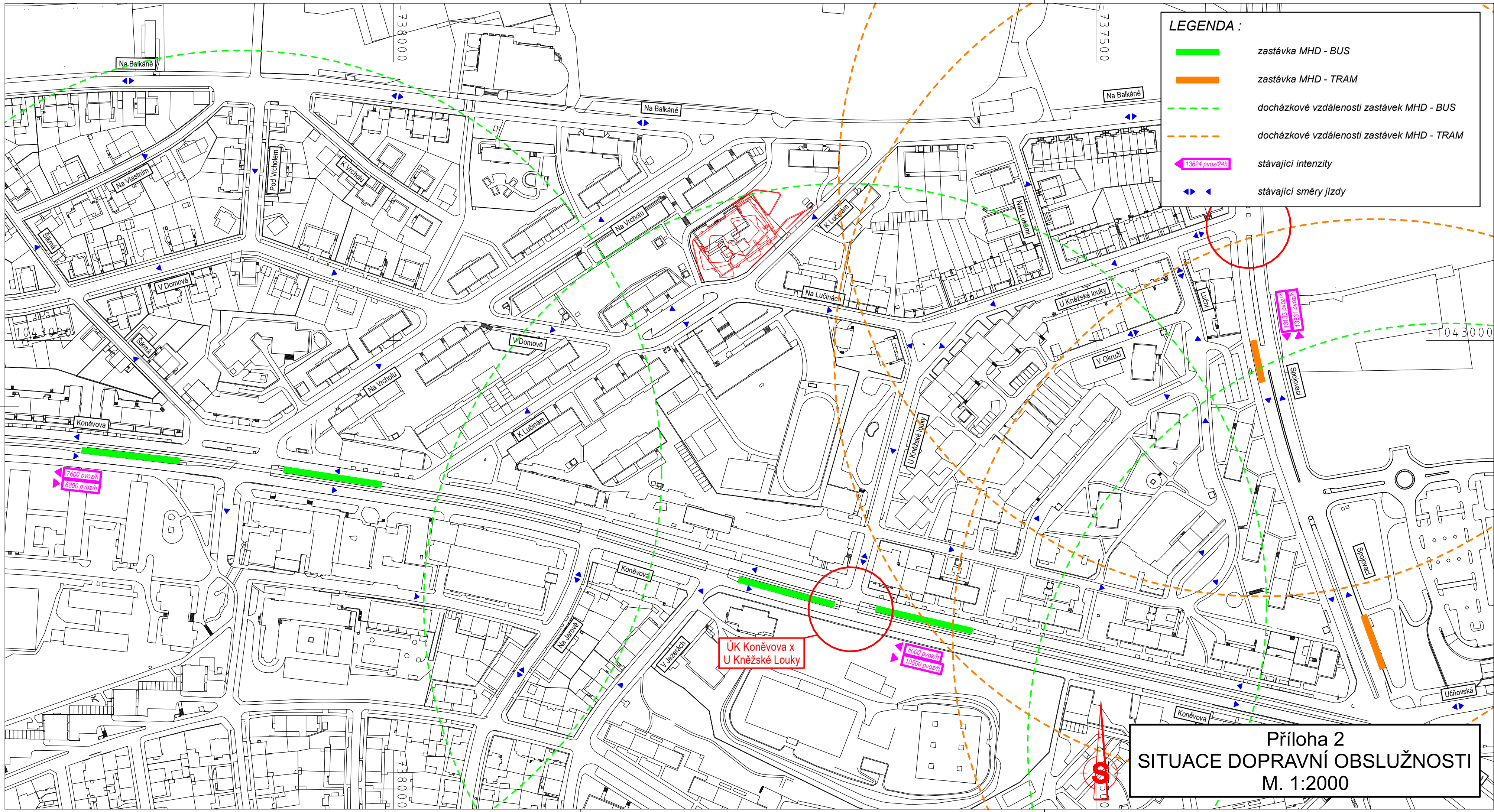
## 9. Přílohy

- Příloha 1 – Přehledná situace
- Příloha 2 – Situace dopravní obslužnosti
- Příloha 3 – Situace stávajícího DZ
- Příloha 4 – Trasy vozidel
- Příloha 5.1 – Křižovatka Koněvova x U Kněžské louky
- Příloha 5.2 – Křižovatka Spojovací x U Kněžské louky
- Příloha 6.1 – Výpočet kapacity křižovatky Koněvova – U Kněžské louky – stávající stav
- Příloha 6.2 – Výpočet kapacity křižovatky Spojovací – U Kněžské louky – stávající stav
- Příloha 6.3 – Výpočet kapacity křižovatky Koněvova – U Kněžské louky – výhledový stav
- Příloha 6.4 – Výpočet kapacity křižovatky Spojovací – U Kněžské louky – výhledový stav
- Příloha 7 – Fotodokumentace



Dům sociálních služeb

Příloha 1  
PŘEHLEDNÁ SITUACE

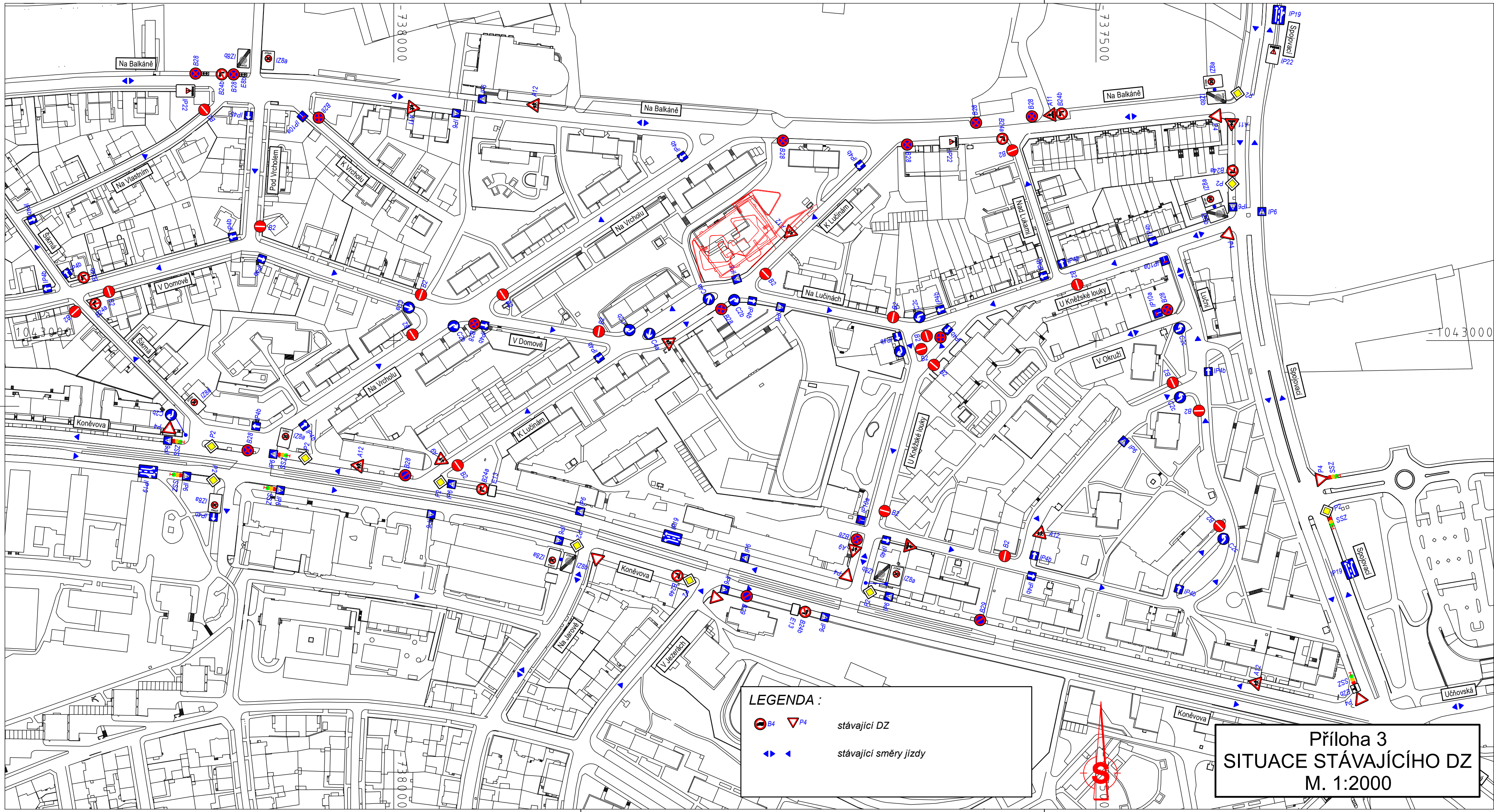


**LEGENDA :**

<span style="color: green;">—</span>	zastávka MHD - BUS
<span style="color: orange;">—</span>	zastávka MHD - TRAM
<span style="color: green;">- - -</span>	docházkové vzdálenosti zastávek MHD - BUS
<span style="color: orange;">- - -</span>	docházkové vzdálenosti zastávek MHD - TRAM
<span style="color: magenta;">◀ 13624 pvoz/24h ▶</span>	stávající intenzity
<span style="color: blue;">▶▶</span>	stávající směry jízdy

ÚK Koněvova x  
U Kněžské Louky

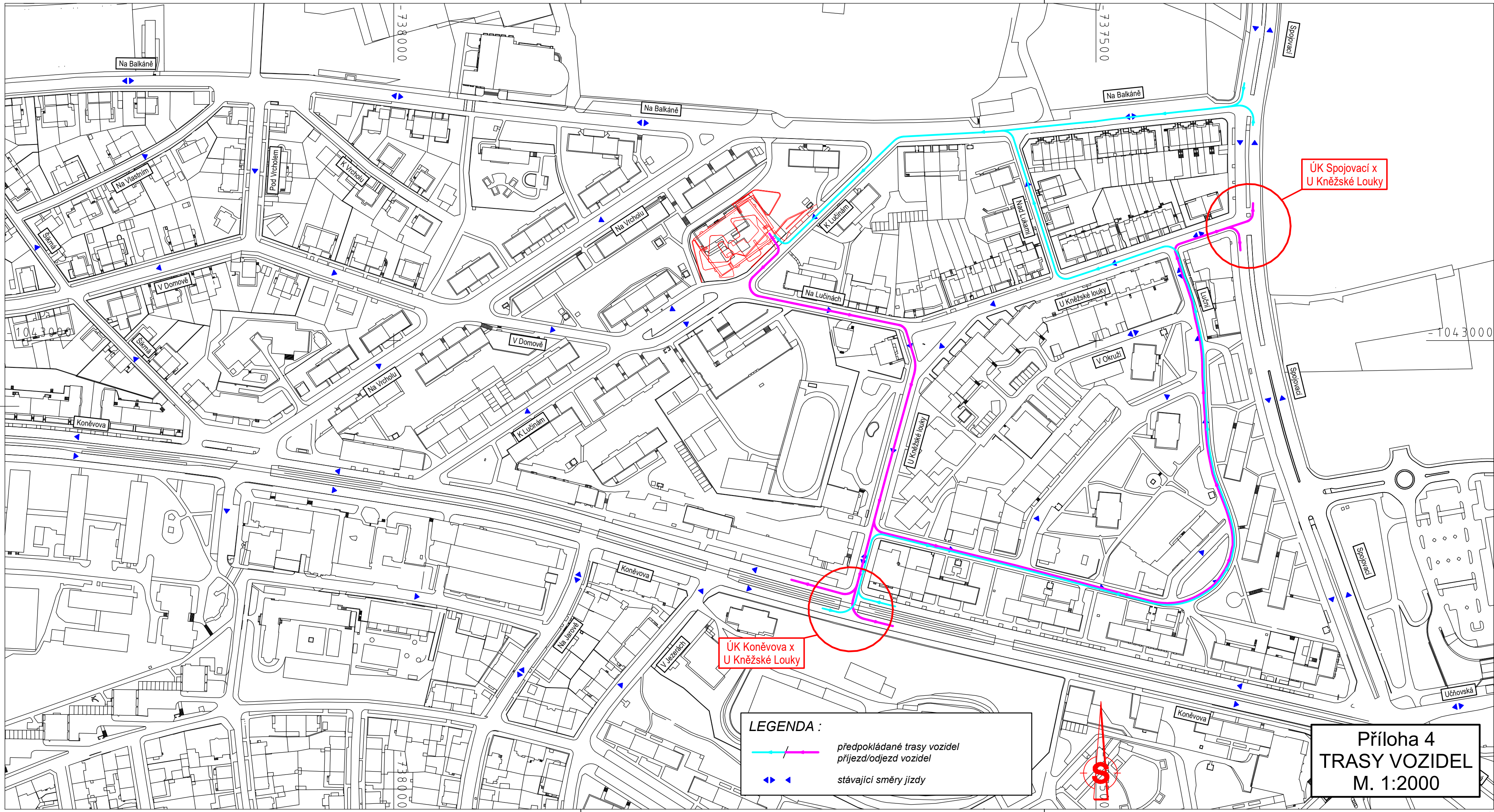
Příloha 2  
SITUACE DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI  
M. 1:2000



**LEGENDA :**

		stávající DZ
		stávající směry jízdy

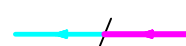
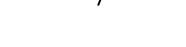

**Příloha 3**  
**SITUACE STÁVAJÍCÍHO DZ**  
**M. 1:2000**



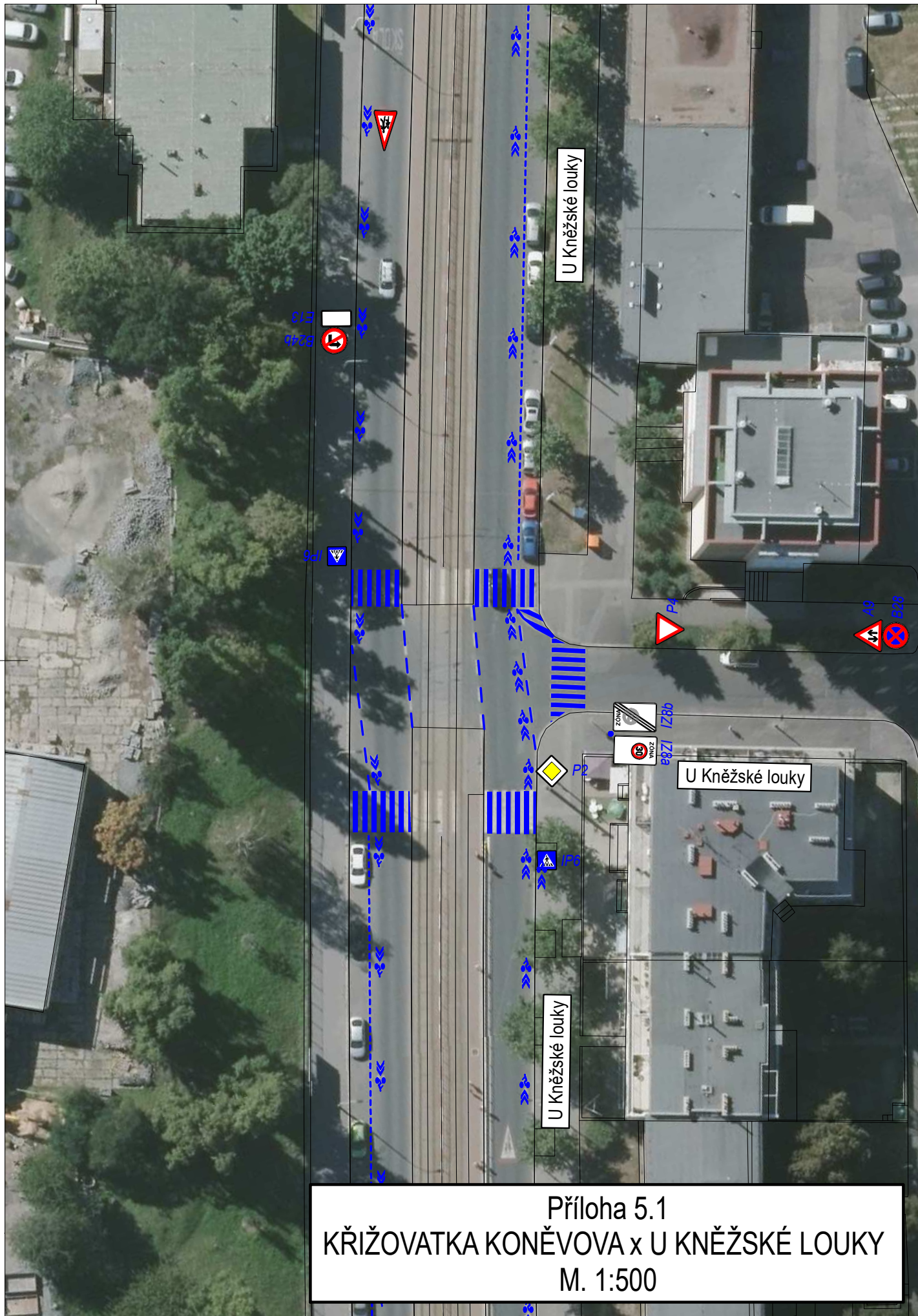
ÚK Spojovací x  
U Kněžské Louky

ÚK Koněvova x  
U Kněžské Louky

**LEGENDA :**

-  předpokládané trasy vozidel
-  příjezd/odjezd vozidel
-  stávající směry jízdy

Příloha 4  
TRASY VOZIDEL  
M. 1:2000



Příloha 5.1  
KŘIŽOVATKA KONĚVOVA x U KNĚŽSKÉ LOUKY  
M. 1:500



## VÝPOČET KAPACITY NEŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY – STÁVAJÍCÍ STAV KONĚVOVA – U KNĚŽSKÉ LOUKY

**Křižovatka: Koněvova - U Kněžské louky**

**Varianta výpočtu: odpolední špičková hodina 16:00-17:00**

Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita C <sub>n</sub>	Rezerva	Fronta N <sub>95%</sub>	Zdržení t <sub>w</sub>	Počet zast.	ÚKD
		OA voz/h	N+B voz/h	celk. voz/h	skladba pvoz/h						
Přednost: Hlavní											
<b>Koněvova od Spojovací</b>	Přímo	528	6	534	538	Spol. pruh					
	Vpravo	19	0	19	19	Spol. pruh					
	PŘ+VP	547	6	553	557	1800	1243				
Přednost: Hlavní											
<b>Koněvova od Ohrady</b>	Vlevo	138	2	140	141	Spol. pruh					
	Přímo	755	21	781	791	Spol. pruh					
	VL+PŘ	893	23	921	932	1541	609	27	6	115	A
Přednost: Vedlejší											
<b>U Kněžské louky</b>	Vlevo	28	1	29	30	Spol. pruh					
	Vpravo	60	1	62	62	Spol. pruh					
	VL+VP	88	2	91	92	166	74	21	47	77	E

**Zdržení celkem 2,7 h; 6,2 s/voz**

**Počet zastavení celkem 192 voz/h; 12 % voz**

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

**Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci      E**

## VÝPOČET KAPACITY NEŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY – STÁVAJÍCÍ STAV SPOJOVACÍ – U KNĚŽSKÉ LOUKY

Křižovatka: Spojovací - U Kněžské louky

Varianta výpočtu: odpolední špičková hodina 16:30-17:30

Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita C <sub>n</sub>	Rezerva	Fronta N <sub>95%</sub>	Zdržení t <sub>w</sub>	Počet zast	ÚKD
		OA voz/h	N+B voz/h	celk. voz/h	skladba pvoz/h						
Přednost: Hlavní											
<b>Spojovací od ulice K Žižkovu</b>	Přímo	1097	55	1152	1193	Spol. pruh					
	Vpravo	65	0	65	65	Spol. pruh					
	2PŘ+VP	1162	55	1217	1258	3600	2342				
Přednost: Hlavní											
<b>Spojovací od Koněvovy</b>	Vlevo	9	0	9	9	Spol. pruh					
	Přímo	991	52	1043	1083	Spol. pruh					
	VL+2PŘ	1000	52	1052	1092	2277	1185	0	3	8	A
Přednost: Vedlejší											
<b>U Kněžské louky</b>	Vlevo	109	0	109	109	Spol. pruh					
	Vpravo	30	0	30	30	Spol. pruh					
	VL+VP	139	0	139	139	75	-64	227	>120	139	F

Zdržení celkem 5,52 h; 8,3 s/voz

Počet zastavení celkem 147 voz/h; 6 % voz

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

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci **F**

## VÝPOČET KAPACITY NEŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY – VÝHLED. STAV KONĚVOVA – U KNĚŽSKÉ LOUKY

Křižovatka: Koněvova - U Kněžské louky

Varianta výpočtu: odpolední špičková hodina 16:00-17:00 s přitížením od záměru

Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita C <sub>n</sub>	Rezerva	Fronta N <sub>95%</sub>	Zdržení t <sub>w</sub>	Počet zast.	ÚKD
		OA voz/h	N+B voz/h	celk. voz/h	skladba pvoz/h						
Přednost: Hlavní											
<b>Koněvova od Spojovací</b>	Přímo	528	6	534	538	Spol. pruh					
	Vpravo	19	0	19	19	Spol. pruh					
	PŘ+VP	547	6	553	557	1800	1243				
Přednost: Hlavní											
<b>Koněvova od Ohrady</b>	Vlevo	138	2	140	141	Spol. pruh					
	Přímo	755	21	781	791	Spol. pruh					
	VL+PŘ	893	23	921	932	1541	609	27	6	115	A
Přednost: Vedlejší											
<b>U Kněžské louky</b>	Vlevo	30	1	31	32	Spol. pruh					
	Vpravo	63	1	65	65	Spol. pruh					
	VL+VP	93	2	96	97	164	67	23	52	83	E

Zdržení celkem 2,88 h; 6,6 s/voz

Počet zastavení celkem 198 voz/h; 13 % voz

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

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci **E**

## VÝPOČET KAPACITY NEŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY – VÝHLED. STAV SPOJOVACÍ – U KNĚŽSKÉ LOUKY

Křižovatka: Spojovací - U Kněžské louky

Varianta výpočtu: odpolední špičková hodina 16:30-17:30 s přitížením od záměru

Vjezd	Směr	Intenzita				Kapacita C <sub>n</sub>	Rezerva	Fronta N <sub>95%</sub>	Zdržení t <sub>w</sub>	Počet zast.	ÚKD
		OA voz/h	N+B voz/h	celk. voz/h	skladba pvoz/h						
Přednost: Hlavní											
<b>Spojovací od ulice K Žižkovu</b>	Přímo	1097	55	1152	1193	Spol. pruh					
	Vpravo	65	0	65	65	Spol. pruh					
	2PŘ+VP	1162	55	1217	1258	3600	2342				
Přednost: Hlavní											
<b>Spojovací od Koněvovy</b>	Vlevo	9	0	9	9	Spol. pruh					
	Přímo	991	52	1043	1083	Spol. pruh					
	VL+2PŘ	1000	52	1052	1092	2277	1185	0	3	8	A
Přednost: Vedlejší											
<b>U Kněžské louky</b>	Vlevo	113	0	113	113	Spol. pruh					
	Vpravo	31	0	31	31	Spol. pruh					
	VL+VP	144	0	144	144	75	-69	241	>120	144	F

Zdržení celkem 5,69 h; 8,5 s/voz

Počet zastavení celkem 152 voz/h; 6 % voz

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

Stanovená úroveň kvality dopravy křižovatky na vedlejší komunikaci **F**

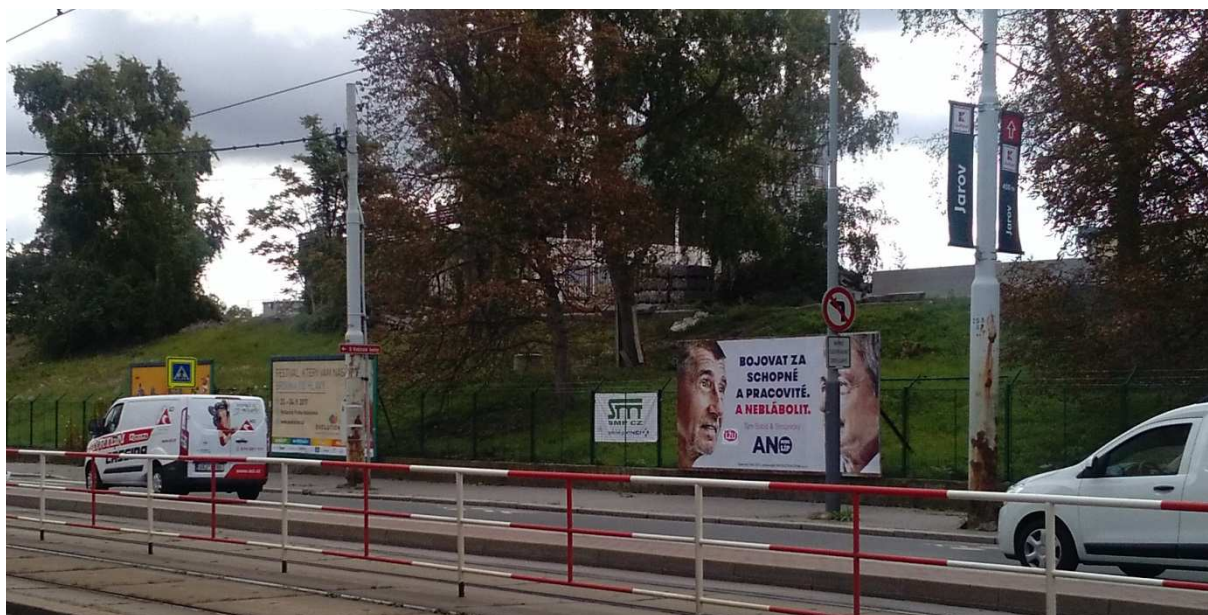
## PŘÍLOHA 7 - FOTODOKUMENTACE



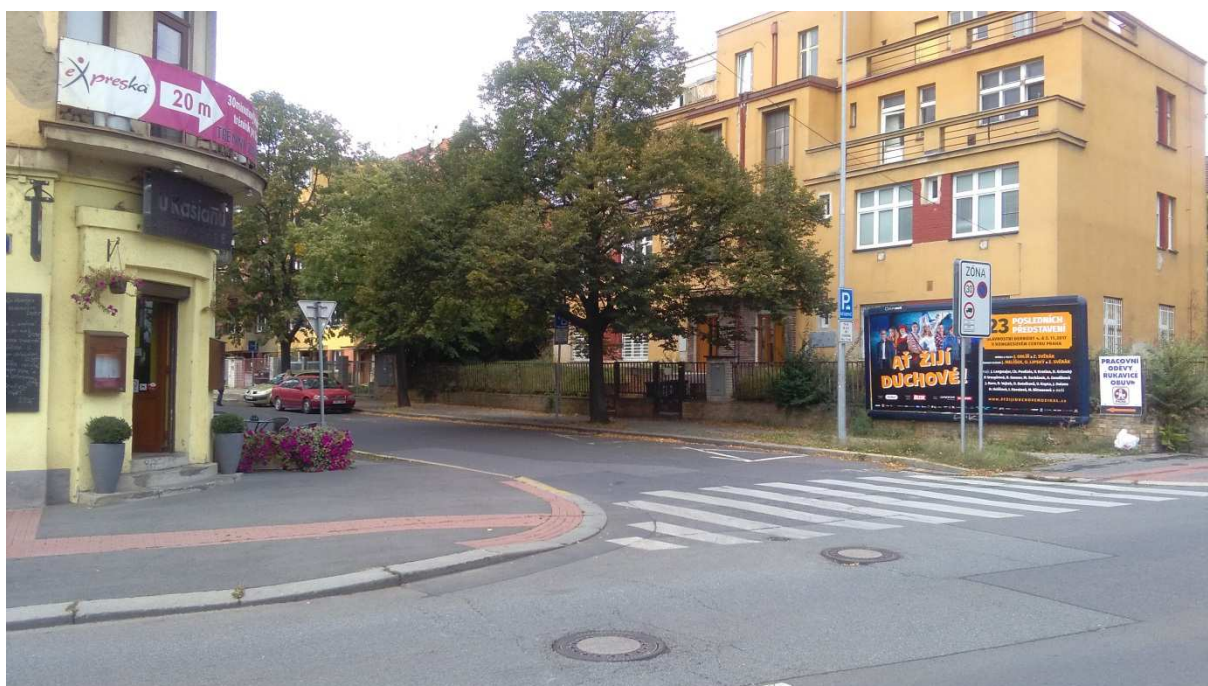
*Obr. F.1 Napojení ulice U Kněžské louky na Koněvovu ulici*



*Obr. F.2 Značka P 4 – „Dej přednost v jízdě“ u napojení na Koněvovu ulici*



Obr. F.3 Zákaz odbočení z Koněvovy ulice do ulice U Kněžské louky



Obr. F.4 Napojení ulice U Kněžské louky na Spojovací ulici



Obr. F.5 Značka P 4 – „Dej přednost v jízdě“ u napojení na Spojovací ulici



Obr. F.6 Zákaz odbočení ze Spojovací ulice do ulice U Kněžské louky



*Obr. F.7 Ojedinělá delší fronta před napojením na Spojovací ulici*



*Obr. F.8 Křižovatka ulic K Lučinám - Na Lučinách*