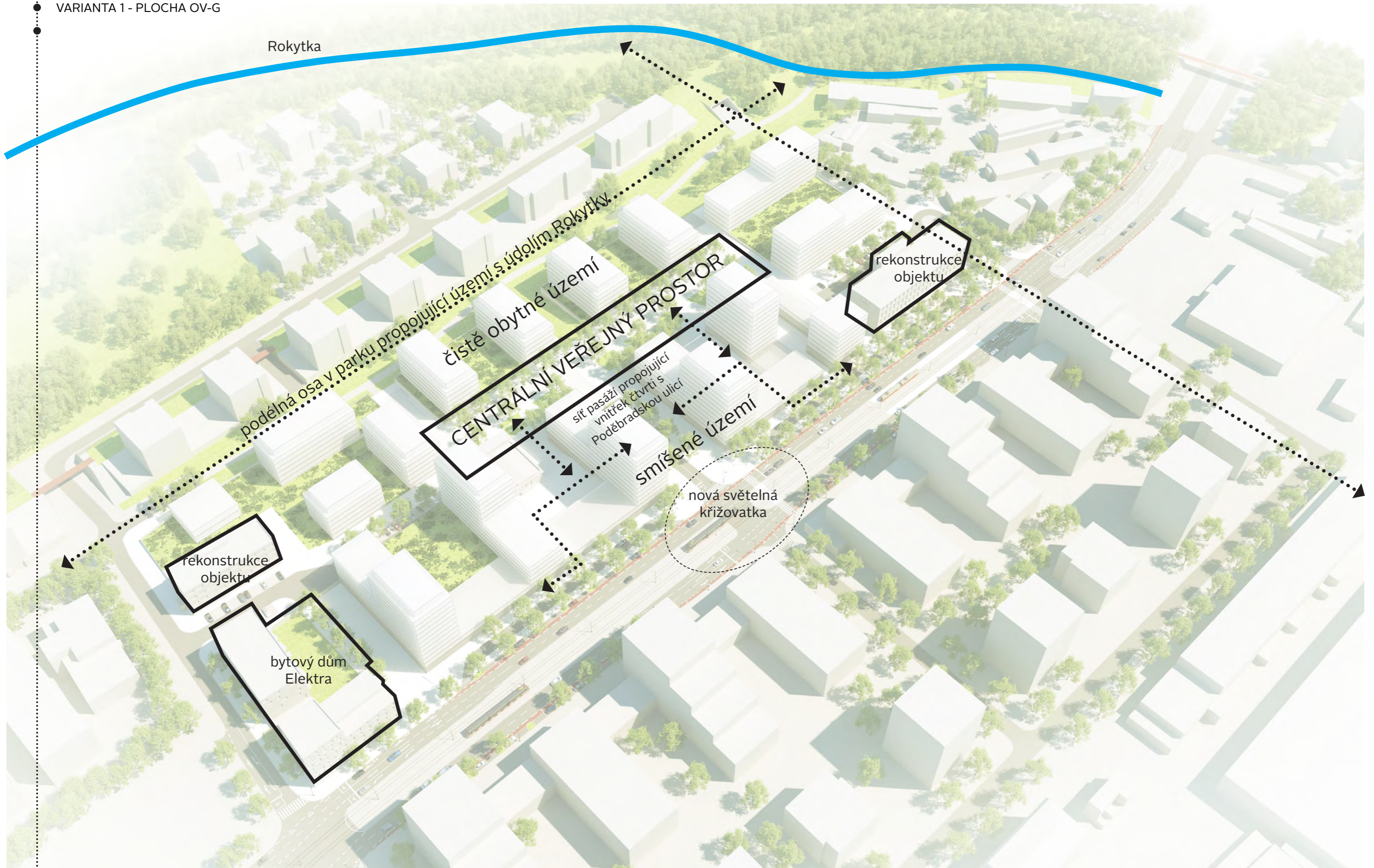


○ NOVÁ ČVTRŤ

● VARIANTA 1 - PLOCHA OV-G





NOVÁ ČVTRŤ

VARIANTA 1 - PLOCHA OV-G





# NOVÁ ČVTRŤ

## VARIANTA 2 - kompaktní město až OV-H

Druhá varianta má ukázat obecnou platnost regulace, naplněnou vyšším potenciálem. Navrženo bylo další zastavění stavební čáry tak, aby v souladu s hierarchií veřejných prostor vznikly čitelněji vymezené veřejné prostory.

Byly vymezeny 6-ti podlažní administrativní budovy při Poděbradské, tvořící rámec dynamické městské třídy. Zároveň odcloní piazzety v interiéru čtvrti.

Městské čtvrti s funkčním parterem jako jsou Dejvice - Bubeneč, Vinohrady nebo Karlín se vyznačují vysokou hustotou.

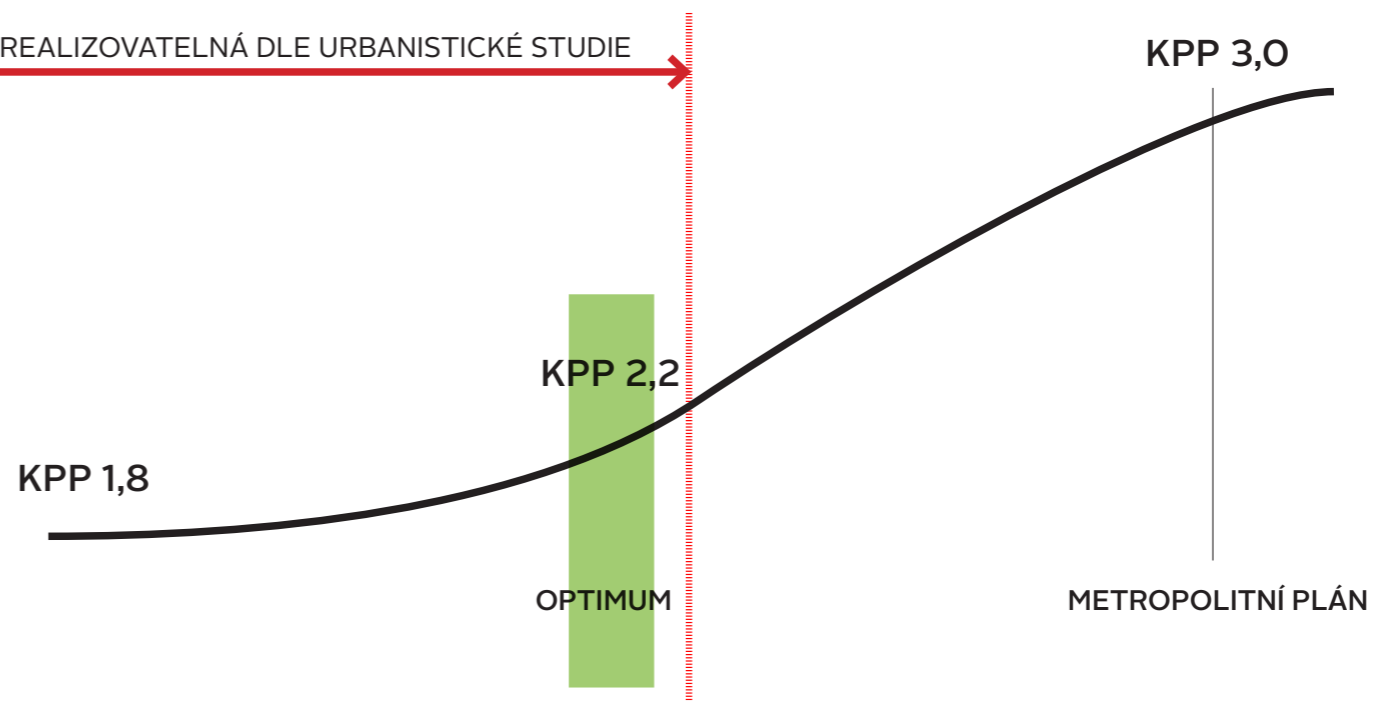
Nárůst HPP není automatickým zvětšením kapacity území. Lze předpokládat, že vyšší hustota umožní větší podíl dalších funkcí doplňujících bydlení.

Vysoká hustota je zárukou funkčnosti a efektivity města. Zde je potřeba se odkázat na publikace IPR:

- Ekonomická udržitelnost města:  
analýza ekonomických dopadů Strategického plánu hl. m. Prahy, aktualizace 2016, úvodní studie vydal Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, 2016

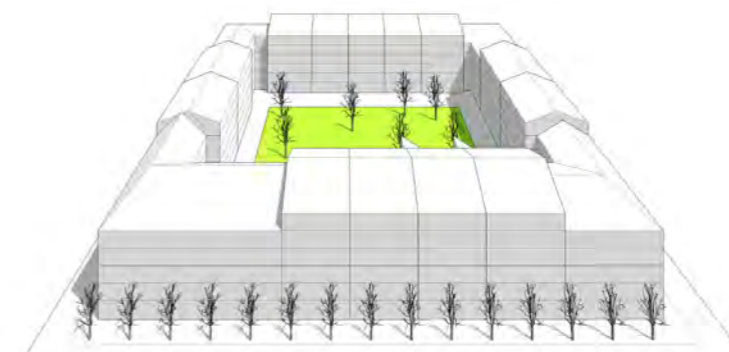
- Praha 2030 - Město v grafech a číslech  
vydal Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy ve spolupráci s Hospodářskou komorou České republiky, 2017 ISBN 978-80-87931-70-7

HRANICE REALIZOVATELNÁ DLE URBANISTICKÉ STUDIE

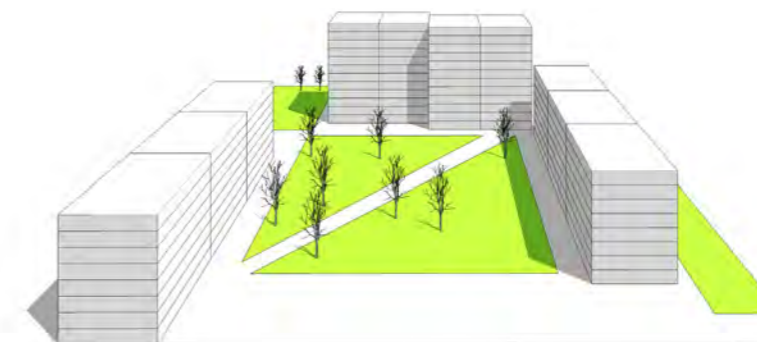


### PODĚBRADSKÁ 22.000 m<sup>2</sup> / ha

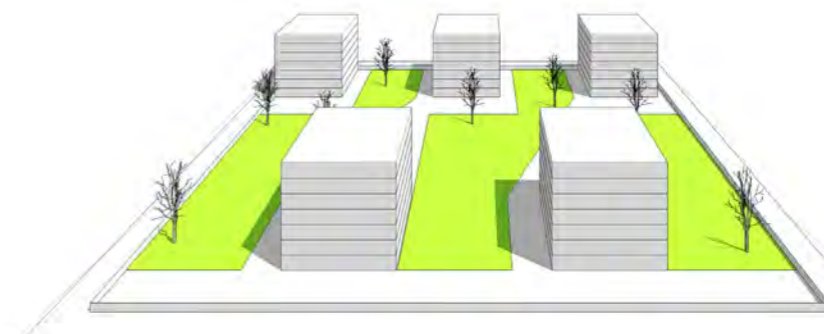
VINOHRADY  
24 000 m<sup>2</sup>/ha



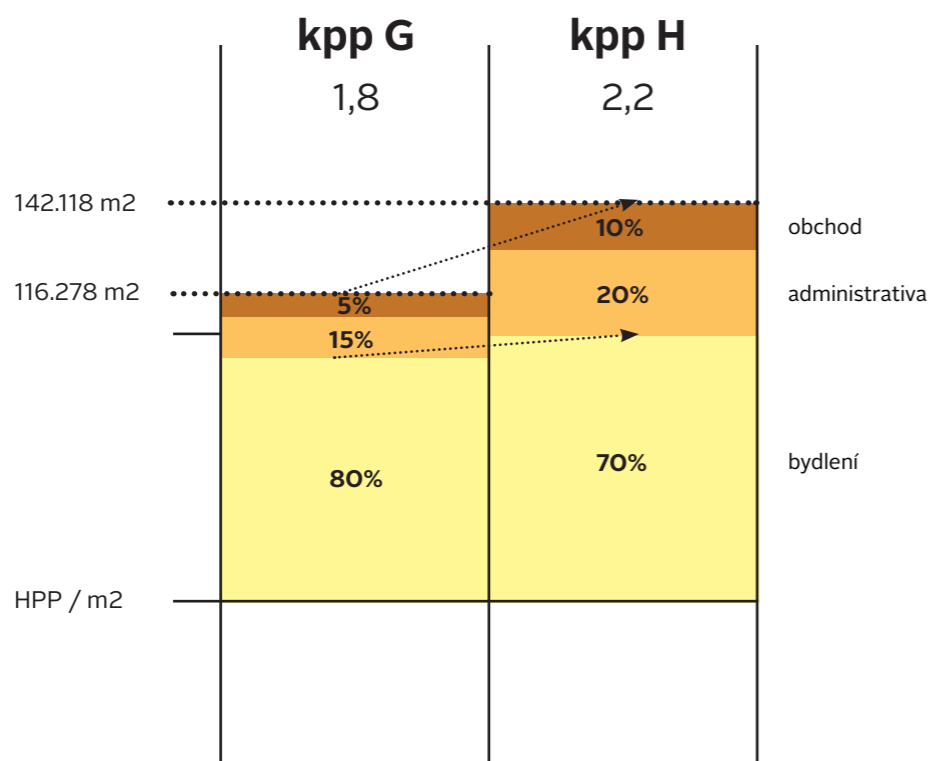
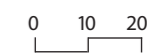
JIŽNÍ MĚSTO  
21 000m<sup>2</sup>/ha

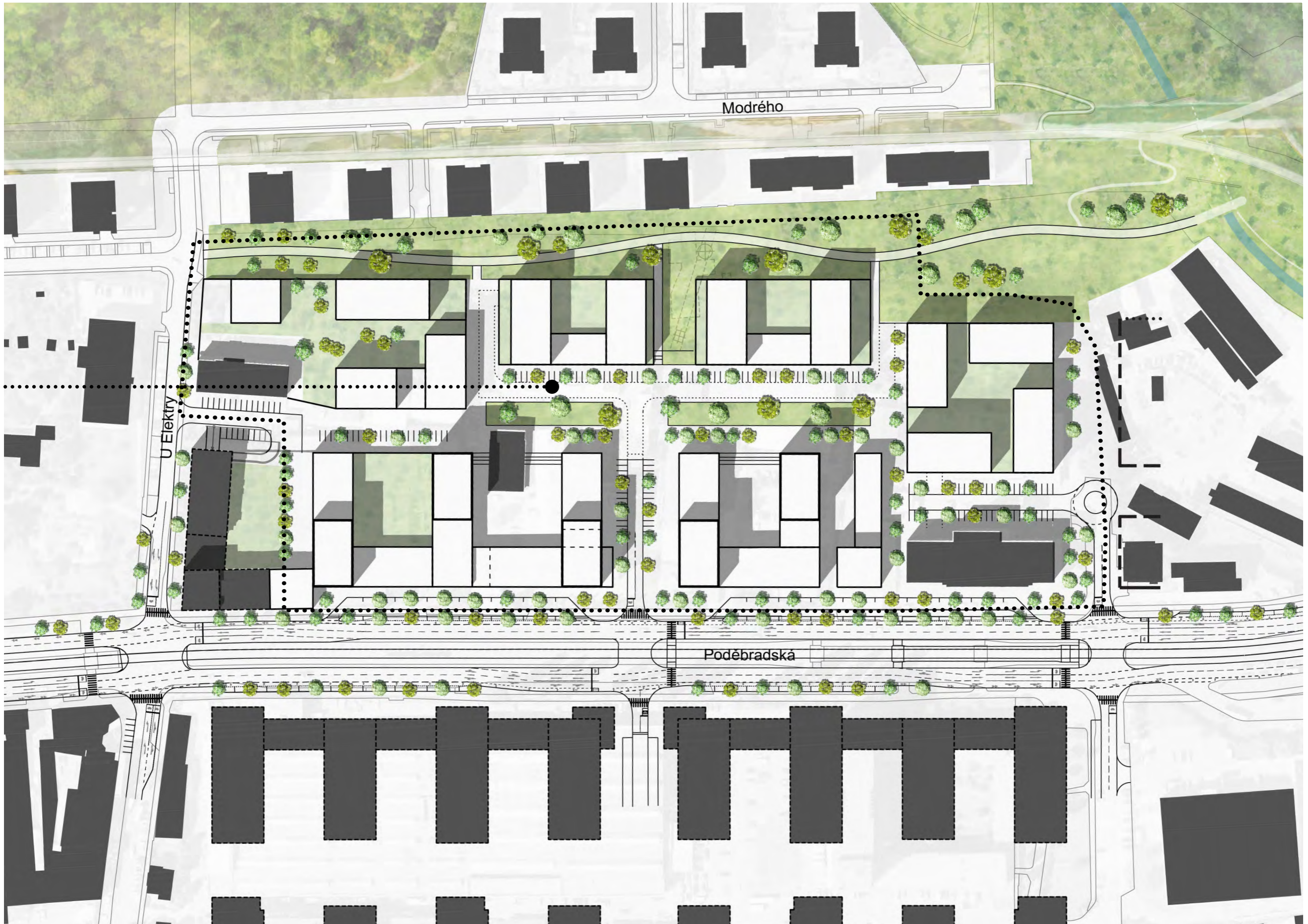


U ROKYTKY  
14 000 m<sup>2</sup>/ha



m 1:1.500





funkční plocha VN

funkční plocha	výměra (m <sup>2</sup> )	KPP = H	HPP (m <sup>2</sup> )
<b>VN</b>	64599	2,2	142118

ozn.	vlastnictví ve VN	výměra (m <sup>2</sup> )	KPP = H	HPP (m <sup>2</sup> )
01	Eurogiro Finance CZ	245	2,2	539
02	Elvia-PRO	7095	2,2	15609
03	Elvia	6230	2,2	13706
04	Elektra Park	2931	2,2	6448
05	Finep Hloubětín	14790	2,2	32538
06	PT-Transit	1372	2,2	3018
07	Hl.m. Praha	765	2,2	1683
08	Crocodile Serv.	15068	2,2	33150
09	Rataj Jaromír, Rataj Jiří	2440	2,2	5368
10	Finep Hloubětín 61	12429	2,2	27344
11	skupina vlastníků	846	2,2	1861
12	SVJ	388	2,2	854

LEGENDA

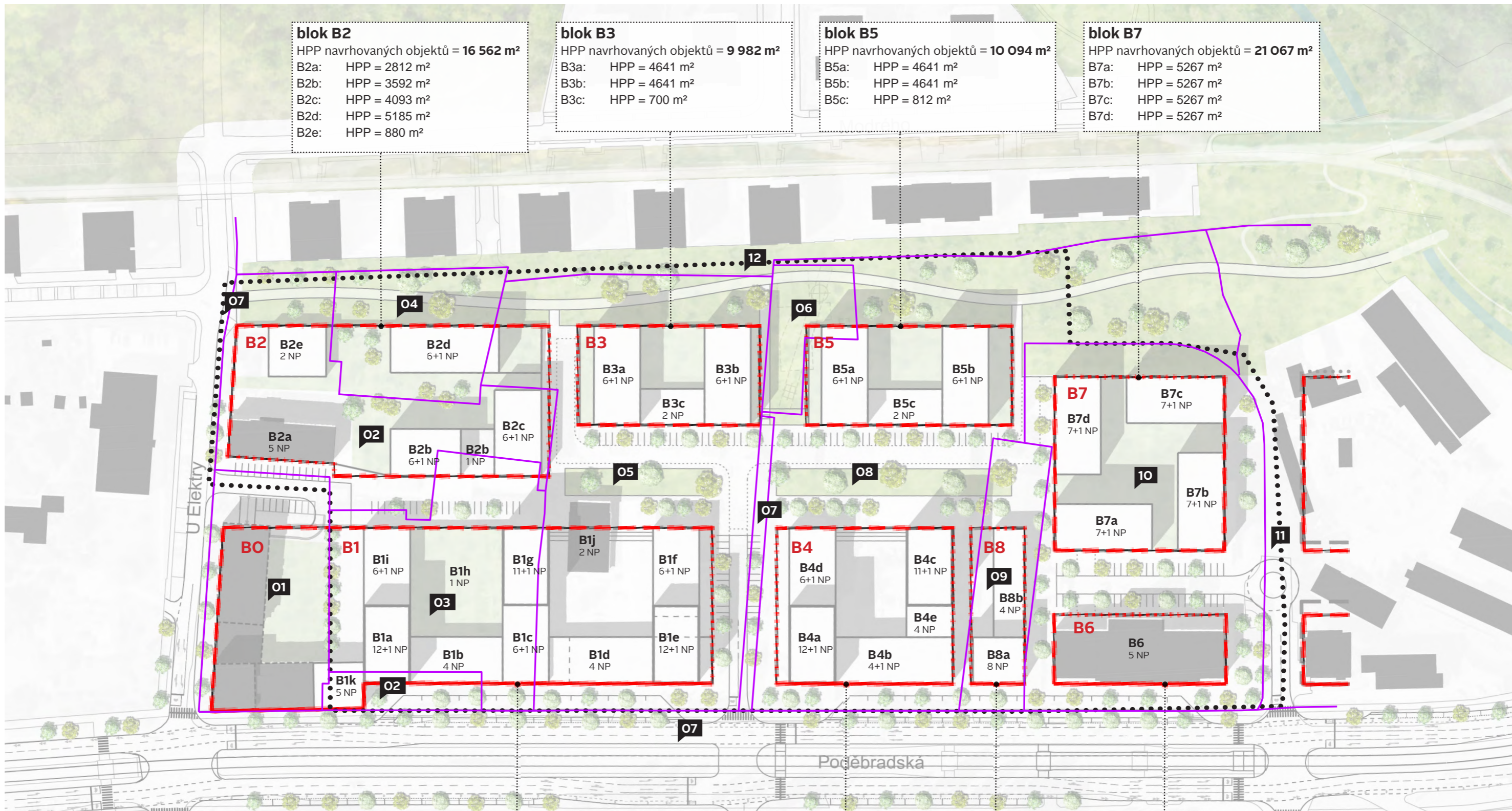
- ŘEŠENÉ ÚZEMÍ - funkční plocha VN
- ULIČNÍ ČÁRA
- 20m STAVEBNÍ ČÁRA UZAVŘENÁ (S MAXIMÁLNÍ MOŽNOU STAVEBNÍ MEZEROU 20M)
- - - - - 60% STAVEBNÍ ČÁRA OTEVŘENÁ (S MAXIMÁLNÍM MOŽNÝM ZASTAVĚNÍM 60%)
- STAVEBNÍ ČÁRA VOLNÁ
- HRANICE VLASTNICKÉHO CELKU

**blok B2**  
 HPP navrhovaných objektů = 16 562 m<sup>2</sup>  
 B2a: HPP = 2812 m<sup>2</sup>  
 B2b: HPP = 3592 m<sup>2</sup>  
 B2c: HPP = 4093 m<sup>2</sup>  
 B2d: HPP = 5185 m<sup>2</sup>  
 B2e: HPP = 880 m<sup>2</sup>

**blok B3**  
 HPP navrhovaných objektů = 9 982 m<sup>2</sup>  
 B3a: HPP = 4641 m<sup>2</sup>  
 B3b: HPP = 4641 m<sup>2</sup>  
 B3c: HPP = 700 m<sup>2</sup>

**blok B5**  
 HPP navrhovaných objektů = 10 094 m<sup>2</sup>  
 B5a: HPP = 4641 m<sup>2</sup>  
 B5b: HPP = 4641 m<sup>2</sup>  
 B5c: HPP = 812 m<sup>2</sup>

**blok B7**  
 HPP navrhovaných objektů = 21 067 m<sup>2</sup>  
 B7a: HPP = 5267 m<sup>2</sup>  
 B7b: HPP = 5267 m<sup>2</sup>  
 B7c: HPP = 5267 m<sup>2</sup>  
 B7d: HPP = 5267 m<sup>2</sup>



**blok B1**  
 HPP navrhovaných objektů = 40 438 m<sup>2</sup>  
 B1a: HPP = 6908 m<sup>2</sup>  
 B1b: HPP = 2592 m<sup>2</sup>  
 B1c: HPP = 3667 m<sup>2</sup>  
 B1d: HPP = 2772 m<sup>2</sup>  
 B1e: HPP = 6763 m<sup>2</sup>  
 B1f: HPP = 3667 m<sup>2</sup>  
 B1g: HPP = 6363 m<sup>2</sup>  
 B1h: HPP = 1530 m<sup>2</sup>  
 B1i: HPP = 3667 m<sup>2</sup>  
 B1j: HPP = 862 m<sup>2</sup>  
 B1k: HPP = 1404 m<sup>2</sup>

**blok B4**  
 HPP navrhovaných objektů = 21 712 m<sup>2</sup>  
 B4a: HPP = 6908 m<sup>2</sup>  
 B4b: HPP = 3890 m<sup>2</sup>  
 B4c: HPP = 6363 m<sup>2</sup>  
 B4d: HPP = 3667 m<sup>2</sup>  
 B4e: HPP = 884 m<sup>2</sup>

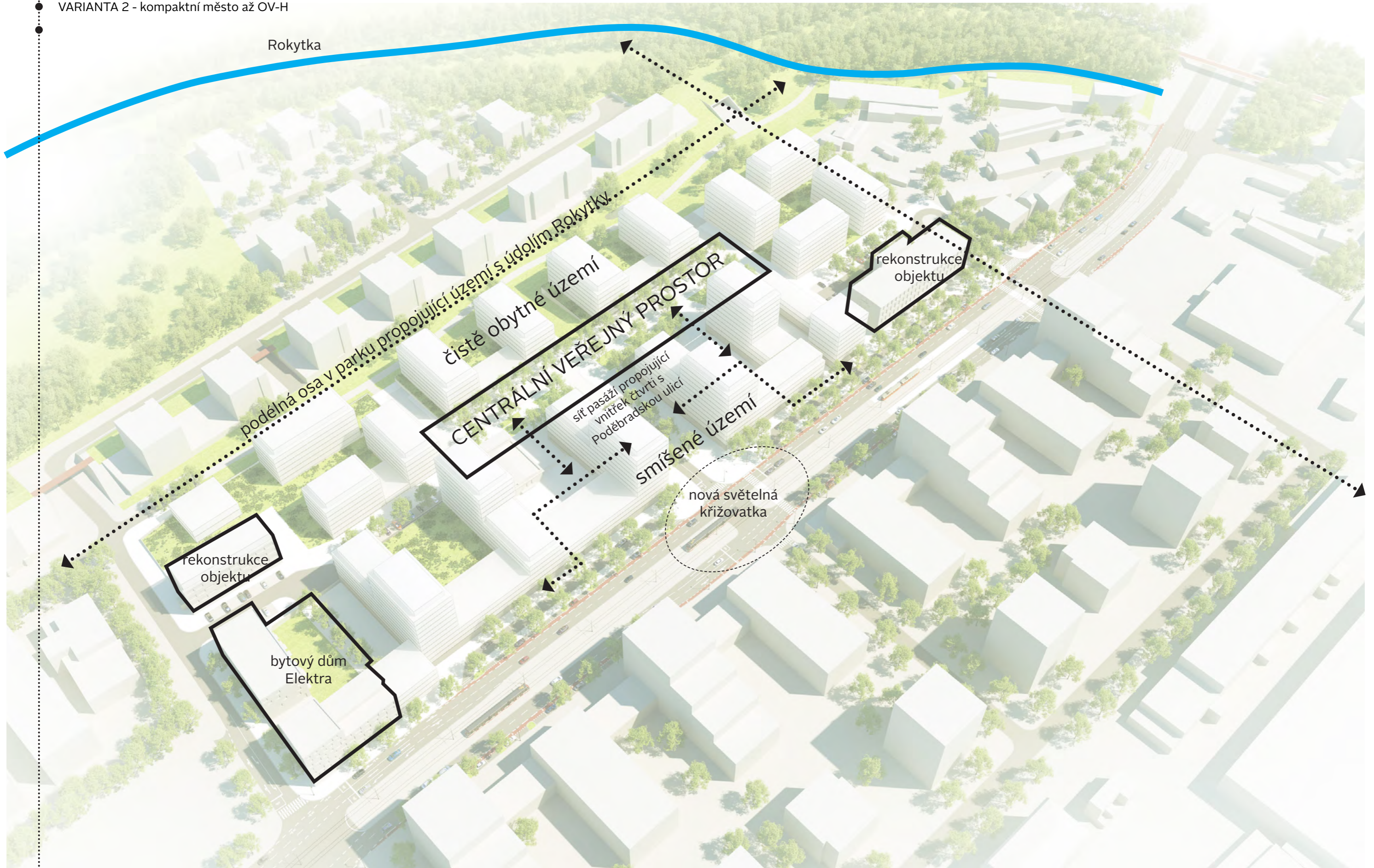
**blok B8**  
 HPP navrhovaných objektů = 4 920 m<sup>2</sup>  
 B8a: HPP = 2880 m<sup>2</sup>  
 B8b: HPP = 2040 m<sup>2</sup>

**blok B6**  
 HPP stávajícího objektu = 5670 m<sup>2</sup>



NOVÁ ČVTRŤ

VARIANTA 2 - kompaktní město až OV-H





NOVÁ ČVTRŤ

VARIANTA 2 - kompaktní město až OV-H





NOVÁ ČVTRŤ

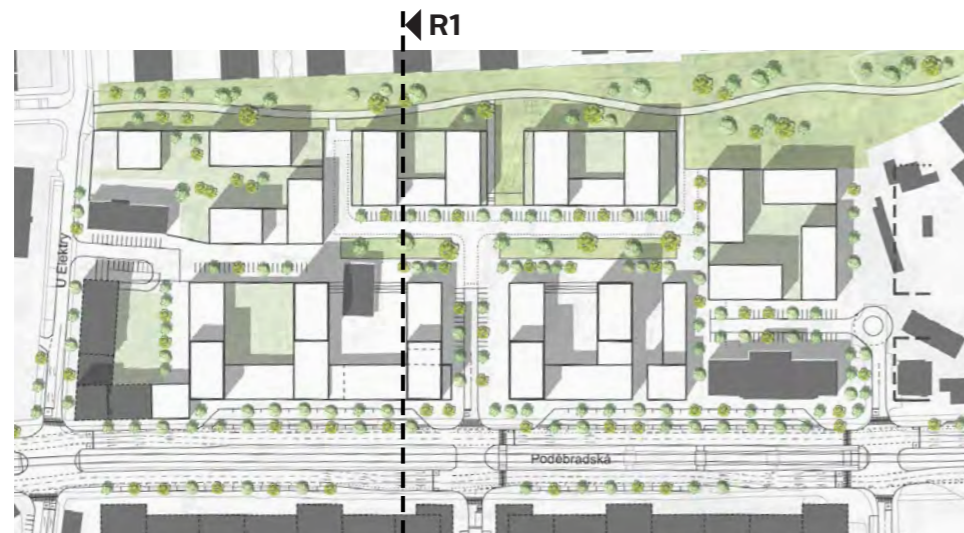
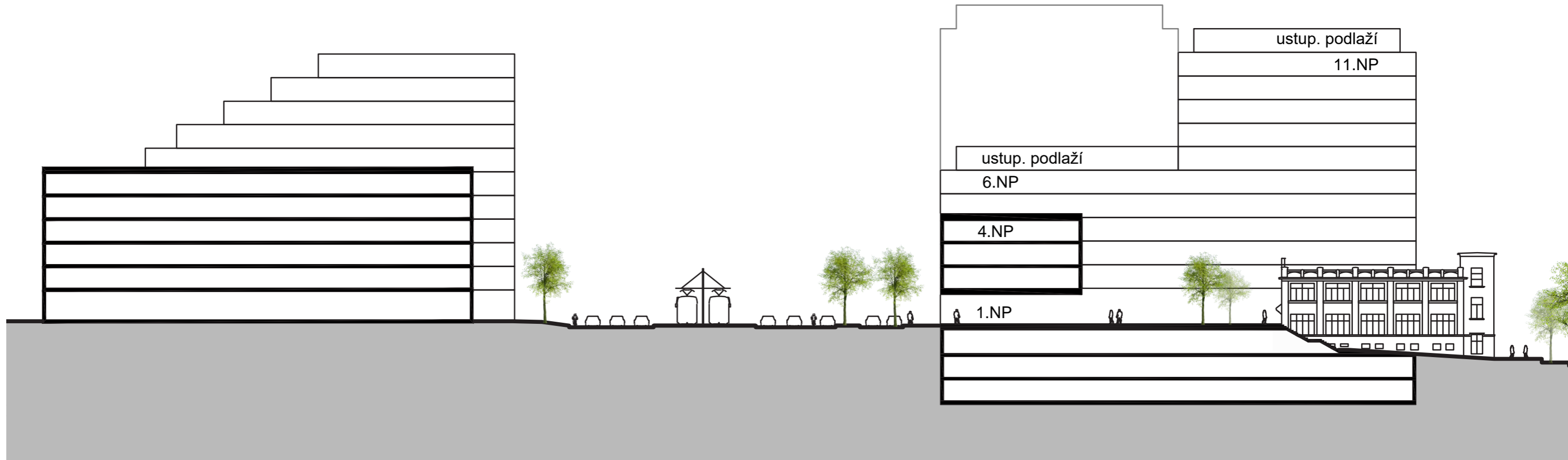
VARIANTA 2 - kompaktní město až OV-H

**CENTRAL GROUP**  
**PLÁNOVANÝ POLYFUNKČNÍ SOUBOR**  
Tesla Hloubětín

PODĚBRADSKÁ ULICE

NAVRHOVANÁ ZÁSTAVBA

CENTRÁL  
VEŘEJNÝ

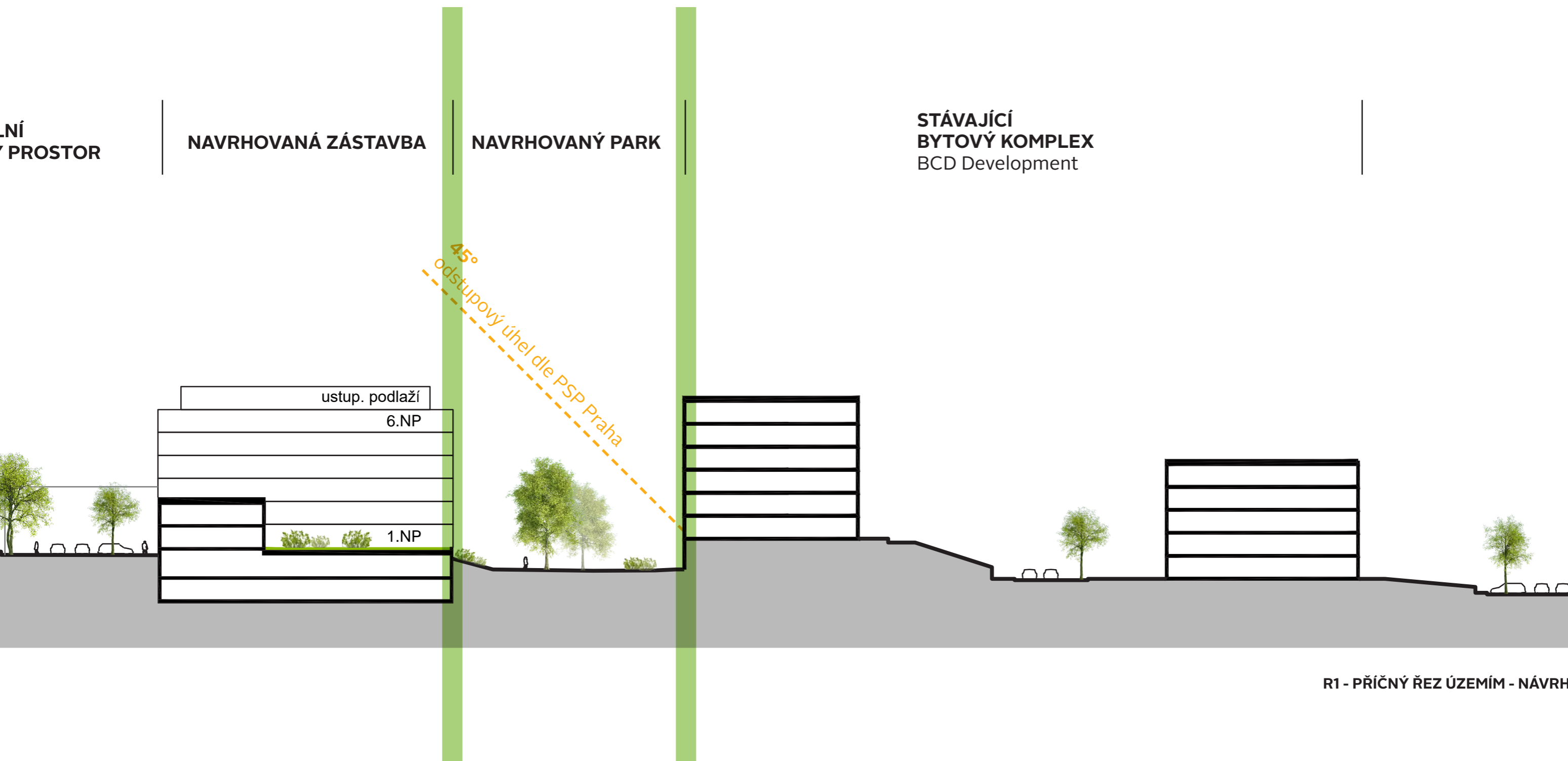


...NÍ  
...PROSTOR

NAVRHOVANÁ ZÁSTAVBA

NAVRHOVANÝ PARK

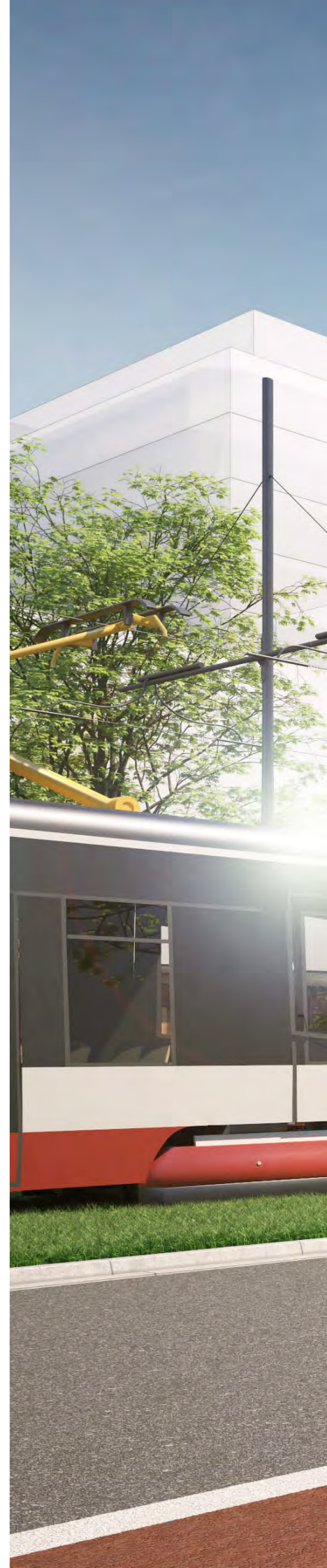
STÁVAJÍCÍ  
BYTOVÝ KOMPLEX  
BCD Development



R1 - PŘÍČNÝ ŘEZ ÚZEMÍM - NÁVRH

# NOVÁ ČVTRŤ

- VARIANTA 2 - kompaktní město až OV-H
- NOVÁ PODĚBRADSKÁ TRÍDA







# NOVÁ ČVTRŤ

- VARIANTA 2 - kompaktní město až OV-H
- NOVÁ MĚSTSKÁ KŘÍŽOVATKA





# NOVÁ ČVTRŤ

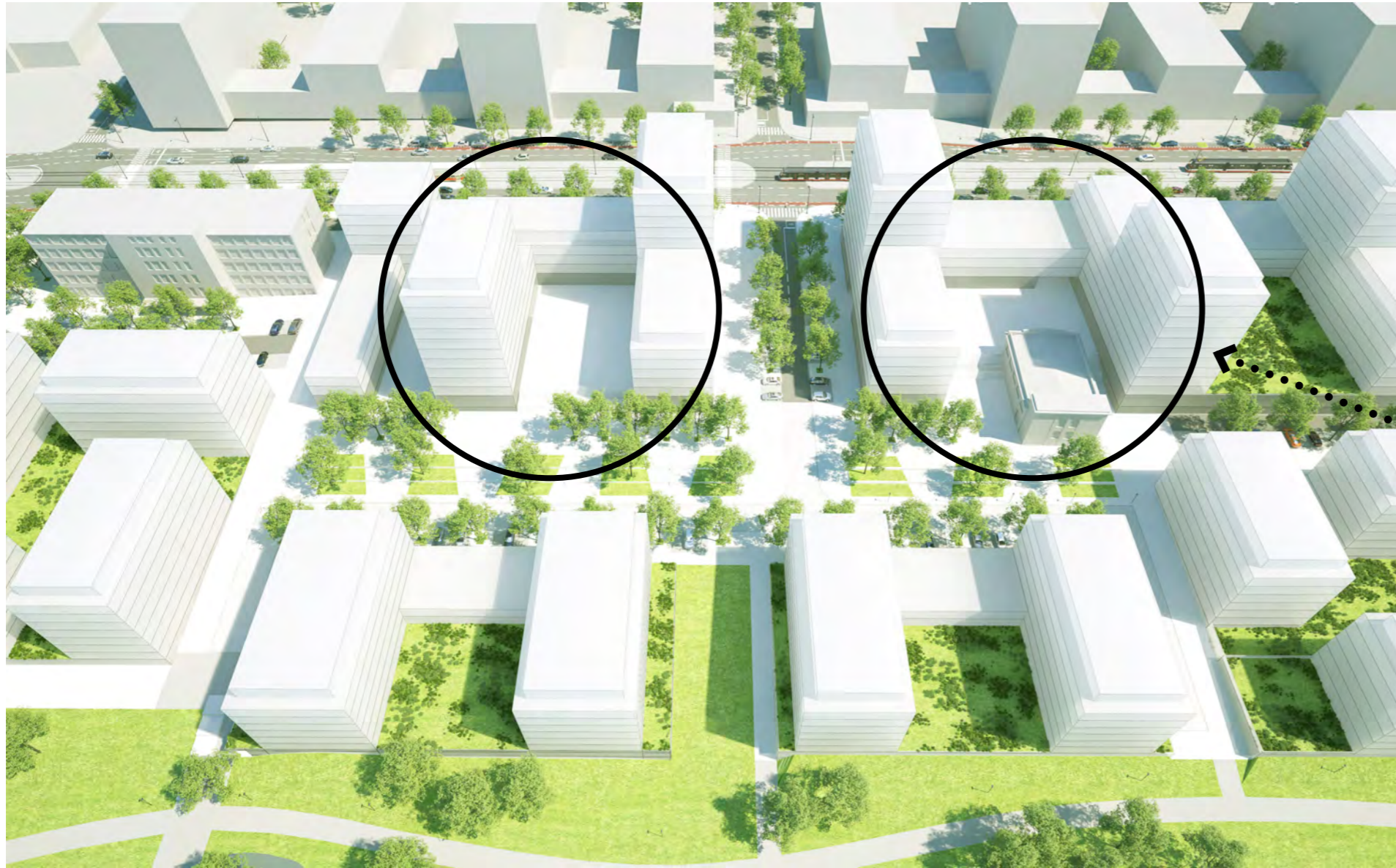
- VARIANTA 2 - kompaktní město až OV-H
- DVOJITÉ STROMOŘADÍ





# NOVÁ ČVTRŤ

- VARIANTA 2 - kompaktní město až OV-H
- NÁKUPNÍ PIAZZETY





# NOVÁ ČVTRŤ

- VARIANTA 2 - kompaktní město až OV-H
- CENTRÁLNÍ VEŘEJNÝ PROSTOR



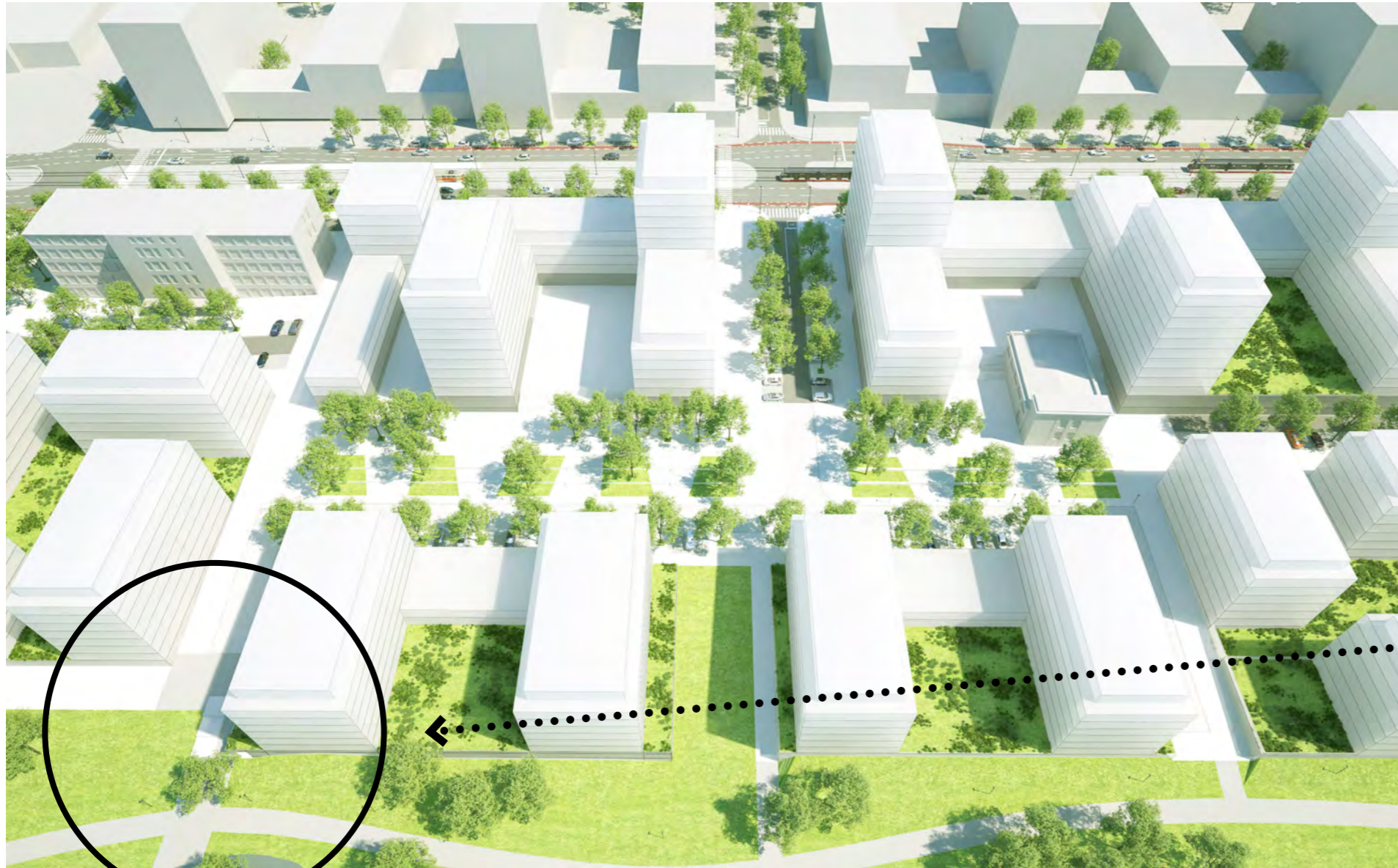


CAFE  
ELEKTRA



# NOVÁ ČVTRŤ

- VARIANTA 2 - kompaktní město až OV-H
- PARKOVÝ BULVÁR





# BILANCE

porovnání variant 1 (OV-G) a 2 (OV-H)

		KPP G							1,8			KPP H							2,2		
stavební blok	plocha stavebního bloku / m <sup>2</sup>	HPP / m <sup>2</sup>	funkce	podíl	HPP / m <sup>2</sup>	návrh: počet parkovacích stání vázaných	PSP: počet parkovacích stání vázaných	PSP: počet parkovacích stání návštěvnických	HPP / m <sup>2</sup>	funkce	podíl	HPP / m <sup>2</sup>	návrh: počet parkovacích stání vázaných	PSP: počet parkovacích stání vázaných	PSP: počet parkovacích stání návštěvnických						
<b>B1</b>	9 140,0	34 846	bydlení	80%	27 877	365	295	26	40 438	bydlení	70%	28 307	371	300	27						
			obchod	5%	1 742	2	2	18		obchod	10%	4 044	5	5	42						
			administrativa	15%	5 227	93	75	8		administrativa	20%	8 088	144	116	13						
			<b>celkem</b>		<b>34 846</b>	<b>460</b>	<b>372</b>	<b>52</b>		<b>celkem</b>		<b>40 438</b>	<b>520</b>	<b>421</b>	<b>82</b>						
<b>B2</b>	6 968,0	15 321	bydlení	80%	12 257	160	130	12	16 562	bydlení	70%	11 593	152	123	11						
			mateřská škola	6%	880	2	2	0		mateřská škola	5%	880	2	2	0						
			administrativa	14%	2 184	39	31	3		administrativa	25%	4 089	73	59	7						
			<b>celkem</b>		<b>15 321</b>	<b>201</b>	<b>163</b>	<b>15</b>		<b>celkem</b>		<b>16 562</b>	<b>227</b>	<b>184</b>	<b>18</b>						
<b>B3</b>	2 730,0	9 282	bydlení	100%	9 282	122	98	9	9 982	bydlení	100%	9 982	131	106	9						
			<b>celkem</b>		<b>9 282</b>	<b>122</b>	<b>98</b>	<b>9</b>		<b>celkem</b>		<b>9 982</b>	<b>131</b>	<b>106</b>	<b>9</b>						
<b>B4</b>	4 149,0	18 181	bydlení	80%	14 545	190	154	14	21 712	bydlení	70%	15 198	199	161	14						
			obchod	5%	909	1	1	9		obchod	10%	2 171	2	2	22						
			administrativa	15%	2 727	49	39	4		administrativa	20%	4 342	78	63	7						
			<b>celkem</b>		<b>18 181</b>	<b>240</b>	<b>194</b>	<b>27</b>		<b>celkem</b>		<b>21 712</b>	<b>279</b>	<b>226</b>	<b>43</b>						
<b>B5</b>	3 082,0	9 282	bydlení	100%	9 282	122	98	9	10 094	bydlení	100%	10 094	132	107	10						
			<b>celkem</b>		<b>9 282</b>	<b>122</b>	<b>98</b>	<b>9</b>		<b>celkem</b>		<b>10 094</b>	<b>132</b>	<b>107</b>	<b>10</b>						
<b>B6</b>	1 795,0	5 670	bydlení	80%	4 536	59	48	4	5 670	bydlení	70%	3 969	52	42	4						
			obchod	5%	284	0	0	3		obchod	10%	567	1	1	6						
			administrativa	15%	851	15	12	1		administrativa	20%	1 134	20	16	2						
			<b>celkem</b>		<b>5 670</b>	<b>74</b>	<b>60</b>	<b>8</b>		<b>celkem</b>		<b>5 670</b>	<b>73</b>	<b>59</b>	<b>12</b>						
<b>B7</b>	4 455,0	16 734	bydlení	100%	16 734	219	177	16	21 067	bydlení	100%	21 067	276	223	20						
			<b>celkem</b>		<b>16 734</b>	<b>219</b>	<b>177</b>	<b>16</b>		<b>celkem</b>		<b>21 067</b>	<b>276</b>	<b>223</b>	<b>20</b>						
<b>B8</b>	1 264,0	4 410	bydlení	80%	3 528	46	37	3	4 920	bydlení	70%	3 444	45	36	3						
			obchod	5%	221	0	0	2		obchod	10%	492	1	1	5						
			administrativa	15%	662	12	10	1		administrativa	20%	984	18	14	2						
			<b>celkem</b>		<b>4 410</b>	<b>58</b>	<b>47</b>	<b>6</b>		<b>celkem</b>		<b>4 920</b>	<b>64</b>	<b>51</b>	<b>10</b>						

Závěry pro připomínkování Metropolitního plánu:

Vymezená regulace v této studii může sloužit jako základ dalšího stupně územně plánovací dokumentace pro Metropolitní plán, tzv. Územní plán části Prahy. Z hlediska Metropolitního plánu je studie v souladu s navrženým charakterem čtvrti i s funkčním využitím, tedy s obytným územím.

Autoři již v rámci práce na studii Nová Harfa pro ÚZR MHMP vnesli několik připomínek týkajících se prostorové regulace v Metropolitním plánu. Zásadní je problematika míry zastavěnosti bloku, která je v návrhu Metropolitního plánu nastavena v návaznosti na velikost vymezeného stavebního bloku. Parametry navržené struktury (O4 - heterogenní) jsou příliš nízké pro blok, který je podle názoru autorů pro toto území běžný, a neumožňují dostatečné zastavění stavebních čar.

Samozřejmě platí zásadní připomínka, respektive upozornění, že bez podobné dokumentace jako je tato studie, nebude rozhodování v území dle Metropolitního plánu možné.



**PŘÍLOHY**





European Transportation Consultancy, s.r.o.

# URBANISTICKÁ STUDIE PODĚBRADSKÁ

## Koncepční studie dopravního řešení

Praha 9 – HLOUBĚTÍN

Zpráva připravena pro spol. m4 architekti s.r.o.

03/2019



## Obsah

1.	ÚVOD A ÚČEL STUDIE	2
2.	STÁVAJÍCÍ ÚZEMÍ A JEHO PODMÍNKY	2
2.2.	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	2
3.	NÁVRH DOPRAVNÍ OBSLUHY	3
3.1.	ZÁKLADNÍ PRINCIP DOPRAVNÍ OBSLUHY A ÚPRAVY PODĚBRADSKÉ	3
3.2.	SSZ 9.217 PODĚBRADSKÁ – U ELEKTRY	3
3.3.	NOVÁ SSZ 9.909 PODĚBRADSKÁ – OP HLOUBĚTÍN	4
3.4.	SSZ 9.221 PODĚBRADSKÁ – U TESLY	4
4.	POSOUZENÍ DOPADU ZÁMĚRU NA KAPACITU KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ	5
4.2.	SSZ 9.217 PODĚBRADSKÁ – U ELEKTRY	5
4.3.	SSZ 9.909 PODĚBRADSKÁ – OP HLOUBĚTÍN	6
4.4.	SSZ 9.221 PODĚBRADSKÁ – U TESLY	6
4.5.	SSZ KŘÍŽOVATKA 9.223 PRŮMYSLOVÁ – PODĚBRADSKÁ – KBELSKÁ	6
4.6.	SSZ KŘÍŽOVATKA PODĚBRADSKÁ – K ŽIŽKOVU – FREYOVA – ČESKOMORAVSKÁ	7
4.7.	DALŠÍ KŘÍŽOVATKY V ÚZEMÍ	7
5.	SOUHRN POSOUZENÍ A NAVRHOVANÝCH ŘEŠENÍ	8

## Přílohy

1.	Umístění záměru a širší vztahy
2.	Celková koncepce dopravně-urbanistického řešení ul. Poděbradská
3.	Schématické řezy komunikací
4.1	Celkové výhledové intenzity dopravy pro rok 2025 se záměrem
4.2	Rozpad dopravy ze záměru Poděbradská
5:	Kapacitní posouzení SSZ 9.217 - Poděbradská – U Elektry <i>(schéma fází, průběh řízení, pentagram šp. hod, kapacitní posouzení)</i>
6:	Kapacitní posouzení SSZ 9.909 - Poděbradská – OP Hloubětín <i>(schéma fází, průběh řízení, pentagram šp. hod, kapacitní posouzení)</i>
7:	Kapacitní posouzení SSZ 9.221 - Poděbradská – U Tesly <i>(schéma fází, průběh řízení, pentagram šp. hod, kapacitní posouzení)</i>
8:	Kapacitní posouzení SSZ 9.223 - Průmyslová - Poděbradská – Kbelská <i>(pentagram šp. hod, kapacitní posouzení)</i>

## 1. ÚVOD A ÚČEL STUDIE

- 1.1.1. Společnost European Transportation Consultancy s.r.o (dále jen „ETC“) byla oslovena společností m4 architekti s.r.o., jakožto zpracovatelem urbanistické studie na řešené území severně od ulice Poděbradské a východně od ulice U Elektry s požadavkem na přípravu koncepční studie dopravního řešení napojení areálu severně od ul. Poděbradská, nacházejícím se zhruba v úseku mezi ul. U Elektry a Nademlejská
- 1.1.2. Hlavním cílem studie je připravit kvalitní dopravní řešení celého území, které zajistí možnost plánované transformace řešeného území bez ohledu na výstavbu nadřazené komunikační sítě hl. m. Prahy (např. Pražský okruh, Městský okruh). Dále zpracování kvalitní dopravně-urbanistické koncepce řešení uličního prostoru, stejně jako návrhu jednotlivých vjezdových křižovatek do území, které zajistí dostatečnou kapacitu pro výhledové uživatele areálu, aby byla zajištěna kvalitní obsluha vlastního areálu a to nejenom z pohledu individuální automobilové dopravy, ale i z pohledu pěších, cyklistů a obsluhy veřejnou hromadnou dopravou. Studie je připravována i s ohledem na další známé investice v širším území (např. Tesla Hloubětín, spol. Central Group).
- 1.1.3. Řešené území se nachází na území Prahy 9 – Hloubětín. Umístění řešeného území a jeho orientační rozsah je patrný z **Přílohy 1 – Širší vztahy**.
- 1.1.4. Studie řeší typický příklad transformace stávajícího brownfieldu, který je v tomto případě tvořen původními plochami průmyslových, skladových či transformovaných administrativních objektů.
- 1.1.5. Území by mělo být transformováno do podoby moderního multifunkčního areálu s převažujícím podílem administrativních, případně bytových ploch, doplněných o obchodních parter tak, aby ve výsledku vznikla nová živá část města.
- 1.1.6. V těsném sousedství záměru je současně plánována řada obdobných záměrů, např. přestavba areálu Tesla Hloubětín (převážně bytová funkce), jejíž řešení bylo při přípravě návrhu také zohledněno.

## 2. STÁVAJÍCÍ ÚZEMÍ A JEHO PODMÍNKY

- 2.1.1. Možnosti dopravního řešení jsou do značné míry determinovány uspořádáním stávající komunikační sítě v území.
- 2.1.2. Hlavním nositelem dopravy v území je zejména ul. Poděbradská, která představuje v podstatě jedinou hlavní přístupovou trasu k řešeným pozemkům. Ul. Poděbradská je významnou místní komunikací I. třídy sběrného charakteru. Je upravena jako obousměrná, směrově rozdělená místní komunikace s dvěma jízdními pruhy v každém směru. Prostředkem komunikace je veden samostatný tramvajový pás. Podél komunikace jsou střídavě umístěny parkovací pruhy a chodníky jsou vedeny obousměrně. Celková šířka uličního prostoru je cca 40 m. Povrch vozovky i chodníku je z asfaltu.
- 2.1.3. Ul. Poděbradská prochází řešenou oblastí ve východo-západním směru a na východním konci tvoří vazbu s ul. Kbelská, Průmyslová a Chlumecká, zatímco západně od zájmového území navazuje na ul. Českomoravská, Freyova a K Žižkovu, která navazuje na ul. Spojovací. Z hlediska širších vztahů je tak území přes ul. Poděbradská velmi kvalitně napojeno na nadřazenou kapacitní městskou komunikační síť.
- 2.1.4. Dalšími komunikacemi, které jsou významné z hlediska obsluhy řešeného území, jsou ul. U Elektry, U Tesly či ul. Nademlejská. Jedná se především o místní komunikace III. třídy, příp. veřejně přístupné účelové komunikace, zajišťující přístup k přilehlým areálům.
- 2.1.5. Jednotlivé křižovatky na ul. Poděbradská jsou primárně řešeny jako světelně řízené (např. U Elektry, Nademlejská), v místech méně významných sjezdů (v současné době např. ul. U Tesly) jsou tato napojení řešena v současné době jako neřízené křižovatky. Dále se nachází v řešeném úseku stávající signalizovaný přechod na tramvajovou zastávku Nademlejská).

## 2.2. VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

- 2.2.1. Území je z hlediska hromadné dopravy přístupné především pomocí tramvajové trati vedené v ose ul. Poděbradská. Zde se nachází zastávky U Elektry a Nademlejská. Po této trase jsou vedeny linky 8, 25 a 92.
- 2.2.2. Cca 1 km východním směrem od řešeného území (2 zastávky tramvají) se nachází stanice metra linky B – Hloubětín a cca 1,4 km západním směrem (3 zastávky tramvají) se nachází vlakové nádraží Praha – Libeň a zároveň přestup na autobusové linky 136, 177, 182, 183, 195 a 913, dále pak přestup na metro B st. Českomoravská.
- 2.2.3. Je tak možné konstatovat, že území je kvalitně napojeno na veřejnou hromadnou dopravu.
- 2.2.4. Vzhledem k velkému množství záměrů nacházejících se podél ul. Poděbradská je však zřejmé, že bude výhledově nutno posílit množství spojů na dané tramvajové trati, což lze např. provést pomocí zavedení nové linky.
- 2.2.5. Toto navýšení počtu spojů bude vhodné zajistit i vzhledem ke kapacitním omezením komunikační sítě v širším okolí. Zlepšená nabídka MHD může napomoci regulovat dopravní zatížení IAD vyvolané jednotlivými záměry. K tomu je mimo navýšení počtu spojů nezbytné i zajištění důsledné preference MHD v jednotlivých křižovatkách, stejně jako zajištění kvalitního pěšího přístupu na jednotlivé zastávky.

### 3. NÁVRH DOPRAVNÍ OBSLUHY

#### 3.1. ZÁKLADNÍ PRINCIP DOPRAVNÍ OBSLUHY A ÚPRAVY PODĚBRADSKÉ

- 3.1.1. Návrh dopravního napojení řešeného území na Poděbradská vychází ze stávající komunikační sítě a současně zohledňuje i výhledové požadavky definované např. v rámci již zpracovávané dokumentace záměru Tesla Hloubětín, který se nachází na opačné straně ul. Poděbradská. Tato řešení byla v průběhu přípravy vzájemně koordinována, tak aby vzniklo komplexní řešení umožňující napojení území po obou stranách ul. Poděbradská.
- 3.1.2. Princip napojení vychází dále i z předpokládaného fázování výstavby v řešeném území v ulici Poděbradská, který je mimo jiné definován i majetkoprávním uspořádáním. Přesto je celé řešení připravováno komplexně pro daný úsek.
- 3.1.3. Obsluha řešeného a souvisejícího území na ulici Poděbradskou bude zajištěna pomocí celkem 3 dopravních napojení na ul. Poděbradská. Jedná se o křižovatky U Elektry, U Tesly a nově založenou křižovatku zhruba v polovině úseku U Elektry – U Tesly.
- 3.1.4. Základní princip dopravní obsluhy území všemi druhy dopravy je patrný z **Přílohy č. 2 – Celková koncepce dopravně-urbanistického řešení ul. Poděbradská**. Z důvodu celkové provázanosti je úprava ulice Poděbradská řešena komplexně pro delší úsek komunikace podél celého zájmového území, přestože rozsah řešeného transformačního území je menší.
- 3.1.5. Vzhledem k predikovaným intenzitám dopravy na ul. Poděbradská (přes 15 000 voz/den v každém směru), stejně jako řešení pěších vazeb a nutnosti zajištění preference tramvají se předpokládá, že všechny křižovatky budou provedeny jako světelně řízené.
- 3.1.6. Na ul. Poděbradská jsou v celém úseku zachovány 2 průběžné jízdní pruhy (navrhovaná šířka 2x 3,25 m), což je taktéž vyvoláno předpokládanými intenzitami provozu. Dále jsou v místech jednotlivých křižovatek navrženy samostatné odbočovací pruhy vlevo přes tramvajový pás. Toto řešení je nutné z důvodu zajištění efektivní preference vozidel MHD – tramvají. Bez zřízení těchto odbočovacích pruhů by nebylo možné na tahu ulice Poděbradská instalovat směrové signály a preference tramvají by tak byla zcela zásadně omezena.
- 3.1.7. Nedílnou součástí návrhu je i vybudování nových vyhrazených či ochranných pruhů pro cyklisty po obou stranách ulice Poděbradská (v hlavním dopravním prostoru). V rámci nového řešení budou upraveny i parkovací pásy podél ul. Poděbradská a bude založeno nové kompaktní liniové stromořadí po obou stranách komunikace.
- 3.1.8. Chodník podél severní obruby je navržen v šířce min. 3,00 m, podél jižní obruby pak 5,00 až 7,00 m, přičemž přímo navazuje na parkovací zálivky.
- 3.1.9. Podél řešeného území v ulici Poděbradská se předpokládá zřízení předjezdu s podélným parkovacím pásem v úrovni chodníku.

3.1.10. Základní šířka uličního prostoru (bez přiřazené paralelní komunikace) je navržena 44,50 m., vč. této komunikace pak 54,25 m. Uvažované příčné uspořádání ul. Poděbradská je patrné ze schematického řezu uvedeného v **příloze 3**.

3.1.11. Návrh úprav a řešení jednotlivých křižovatek principiálně vychází již z dříve zpracované dokumentace záměru TESLA HLOUBĚTÍN, Loxia a.s./Central Group a.s., 2018, která řešila částečnou úpravu obdobného úseku komunikace. Nově připravený návrh přitom respektuje požadavky definované v rámci této původní dokumentace a představuje nové komplexní koordinované řešení vč. úprav vyvolaných požadavky na zpřístupnění pozemků severně od ul. Poděbradské. Současně do řešení zanáší nově definované urbanistické principy a požadavky (např. stromořadí, řešení cyklistické dopravy atd.)

#### 3.2. SSZ 9.217 PODĚBRADSKÁ – U ELEKTRY

- 3.2.1. Z důvodu předpokládaného nárůstu dopravy na obou stranách ul. Poděbradská (jak na straně řešeného území, tak na straně protilehlého areálu Tesla Hloubětín) a stávajícím kapacitním problémům na výjezdu z bočních ramen v období špiček, stejně jako z důvodu zajištění preference tramvají, byla navržena úprava stávající SSZ křižovatky 9.217 Poděbradská – U Elektry.
- 3.2.2. Návrh řeší rozšíření obou bočních ramen (ul. U Elektry) tak, aby byla zajištěna dostatečná kapacita výjezdu po celkové transformaci předmětného území. Současně je zejména z důvodu zajištění preference tramvají a zvýšení plynulosti jejich průjezdu i bezpečnosti navrženo umístění směrových signálů na obě ramena ul. Poděbradská, což současně vyvolává požadavek na zřízení samostatných odbočovacích pruhů vlevo.
- 3.2.3. V rámci nového řešení se tak mění šířkové upořádání vozovky na ul. Poděbradská, ve směru z centra na 9,25 m (řadící pruhy jsou navrženy vlevo 3,0 + přímo 3,0 + přímo/vpravo 3,25 m), ve směru do centra na 9,50 m (řadící pruhy jsou navrženy vlevo 3,25 + přímo 3,0 + přímo/vpravo 3,25 m). Celková šířka uličního prostoru se nemění, stejně jako základní šířky chodníků.
- 3.2.4. Na Ul. U Elektry bude ve směru od severu rozšířena vozovka na celkem 8,65 m (sdružený řadící pruh 5,00 m + protisměrný pruh 3,65 m). Šířky navazují na stávající uspořádání ulice U Elektry a současně jsou voleny s ohledem na množství inženýrských sítí v daném prostoru. Ve směru od jihu pak na 10,00 m (řadící pruhy jsou navrženy vlevo 3,00 m + přímo/vpravo 3,25m + protisměrný pruh 4,00 m).
- 3.2.5. Upraven bude i přechod přes TT v místě tramvajové zastávky (nově řešení s odsazeným přechodem š. 4,0 m přes TT) a dojde k úpravě ostrůvků pro přecházení (stávající šířky ostrůvku a zastávky TT budou zachovány).
- 3.2.6. V rámci uvažovaného řešení je zachován přechod pro chodce pouze na západní straně ul. Poděbradská, kde je zřejmá významná pěší vazba k tramvajové zastávce. Naopak případné zřízení přechodu pro chodce na opačné straně komunikace by vyvolalo zcela zásadní dopad do řízení celého komunikačního tahu, omezení jeho kapacity a problémy s koordinovaným řízením, přičemž přínos takového přechodu by byl velmi omezený (pěší cíle po obou stranách komunikace budou vázány zejména na tramvajovou zastávku). Tento nový přechod na východní straně křižovatky tedy není navržen.

### 3.3. NOVÁ SSZ 9.909 PODĚBRADSKÁ – OP HLOUBĚTÍN

- 3.3.1. Zhruba ve středu úseku ul. Poděbradská mezi ul. U Elektry a U Tesly je navrženo zřízení nové světelně řízené křižovatky SSZ 9.909 – Poděbradská – OP Hloubětín, vč. nového přechodu pro chodce přes ul. Poděbradskou.
- 3.3.2. Umístění této křižovatky bylo zvoleno jak z důvodů dopravních (tj. zpřístupnění středové komunikační osy v zástavbě na obou stranách Poděbradské), tak z důvodu zajištění nových příčných vazeb (přechodu pro chodce), které by jinak nebylo možné vzhledem ke 2 stejnosměrným jízdám pruhům na obou stranách ul. Poděbradská a tramvajovému pásu realizovat.
- 3.3.3. S ohledem na celkové řešení, předpokládané fázování, majetkoprávní uspořádání i uspořádání sousedních křižovatek a dalších vazeb bylo navrženo zřízení samostatného levého odbočovacího pruhu ve směru z centra do řešeného území na severní straně ulice Poděbradská. Naopak v opačném směru (do areálu Tesla) není s levým odbočením uvažováno (toto odbočení bude možné na sousedních křižovatkách, ve střední části areálu Tesla je naopak vzhledem k jeho koncepci dopravního řešení nežádoucí). Pro řešené území na severní straně ulice Poděbradské není možné vzhledem k vlastnickým poměrům území garantovat přístupnost střední části z krajních křižovatek U Tesly a U Elektry.
- 3.3.4. V rámci řešení je navržen nový přechod pro chodce pouze na východní straně ul. Poděbradská, který zajistí dostatečnou pěší vazbu mezi oběma stranami komunikace, návrh je však připraven tak, aby byla zajištěna dostatečná prostorová rezerva pro doplnění přechodu i na opačné straně. Jeho případné zřízení by však opět vyvolalo zcela zásadní dopad do řízení celého komunikačního tahu, omezení jeho kapacity i problémy s koordinovaným řízením, přičemž přínos takového přechodu je poměrně omezený (bude zajištěna jiná jednoduchá trasa). Tento nový přechod na západní straně tedy není navržen. Přesto vlivem nového východního přechodu dojde k výraznému zlepšení příčných pěších vazeb a zkrácení délek úseků, kde v současné době není možné šířku ul. Poděbradská jednoduše překonat.
- 3.3.5. Na ul. Poděbradská ve směru do centra návrh počítá s rozšířením vozovky na 8,00 m, vč. vybudování ochranného pruhu pro cyklisty. Nepředpokládá se zřízení levého odbočení do areálu jižně od Poděbradské. Na tomto rameni budou zřízeny dva řadící pruhy v následujícím režimu: přímo (3,25 m), přímo + vpravo (3,25 m) + ochranný pruh pro cyklisty (1,50 m).
- 3.3.6. Na ul. Poděbradská ve směru z centra návrh počítá s rozšířením vozovky na 10,75 m, vč. vybudováním ochranného pruhu pro cyklisty. Na tomto rameni budou zřízeny tři řadící pruhy v následujícím režimu: samostatný pruh pro levé odbočení (3,00 m), přímý pruh (3,00 m) a pruh přímo + vpravo (3,25 m) + ochranný pruh pro cyklisty (1,50 m).
- 3.3.7. Z důvodu zřízení přechodu pro chodce na východním rameni ul. Poděbradská jsou navrženy ochranné ostrůvky v šířkách 2,60 a 2,90 m. Z důvodu urbanistických návazností dojde k posunu obrub středního tramvajového pásu (jeho rozšíření).
- 3.3.8. Obě nová ramena křižovatky budou realizována se základní šířkou vozovky na 7,00 m. Na bočních vjezdech do křižovatky je navržen vždy jeden všesměrný řadící pruh š. 3,50 m.

### 3.4. SSZ 9.221 PODĚBRADSKÁ – U TESLY

- 3.4.1. Pro zpřístupnění nově plánovaných a rekonstruovaných areálů na obou stranách komunikace Poděbradská, umožňujícím na severní straně Poděbradské ulice potenciální propojení s řešeným územím a pro zajištění dostatečné kapacity na obou bočních ramenech, je dále navržena přestavba stávající neřízené křižovatky Poděbradská – U Tesly na světelně řízenou.
- 3.4.2. Tato křižovatka nahradí stávající signalizovaný přechod 9.221 vedený na stávající zastávku tramvají Nademlejnská. Z důvodu technického řešení křižovatky bude realizován posun stávajících tramvajových zastávek Nademlejnská východním směrem k prostoru křižovatky, což umožní optimální zapojení signalizovaných přechodů do dané křižovatky. Stejně tak dojde ke zlepšení pěších vazeb na zastávku z bočních ramen a nově plánované zastavby.
- 3.4.3. Na ul. Poděbradská ve směru do centra návrh počítá s rozšířením vozovky na 11,25 m, se zřízením nového samostatného pruhu pro levé odbočení směrem do ulice U Tesly a vybudováním ochranného pruhu pro cyklisty. Nově by tak na tomto rameni byly zřízeny tři řadící pruhy v následujícím režimu: vlevo (3,25 m), přímo (3,25 m) a přímo + vpravo (3,25 m) + ochranný pruh pro cyklisty (1,50 m).
- 3.4.4. Na západním rameni ul. Poděbradská bylo ověřováno několik možných variant řešení, po předběžných konzultacích s příslušnými orgány byla jako dopravně vyhovující zvolena varianta s přesunem stávajícího světelně řízeného přechodu a tramvajové zastávky do prostoru křižovatky. Současně dojde k přeznačení řadících pruhů na následující uspořádání: samostatný pruh pro levé odbočení (3,00 m), přímý pruh (2,75 m) a pruh přímo + vpravo (3,25 m). Šířka vozovky se v daném místě nemění.
- 3.4.5. Na bočních vjezdech (ul. U Tesly) bude na obou ramenech upravena základní šířka vozovky na 7,00 m. Na bočních vjezdech do křižovatky je navržen vždy jeden všesměrný řadící pruh š. 3,50 m.
- 3.4.6. Součástí úpravy je opět zřízení nových cyklopruhů, úprava parkovacího pruhu atd. S ohledem na celkové uspořádání uličního prostoru i předpokládanou zvýšenou poptávku cestujících MHD je navrženo rozšíření plochy zastávky Nademlejnská na 3,1 m (v obou směrech).
- 3.4.7. Nový přechod přes TT v místě tramvajové zastávky (nově řešení s odsazeným přechodem š. 4,0 m přes TT) a dojde k úpravě ostrůvků pro přecházení.
- 3.4.8. V rámci řešení je zachován přechod pro chodce pouze na západní straně ul. Poděbradská, kde je zřejmá významná pěší vazba k tramvajové zastávce. Naopak případné zřízení přechodu pro chodce na opačné straně komunikace by vyvolalo zcela zásadní dopad do řízení celého komunikačního tahu, omezení jeho kapacity, i problémy s koordinovaným řízením, přičemž přínos takového přechodu je velmi omezený (pěší cíle po obou stranách komunikace budou vázány zejména na tramvajovou zastávku). Tento nový přechod tedy není navržen.

#### 4. POSOUZENÍ DOPADU ZÁMĚRU NA KAPACITU KOMUNIKAČNÍ SÍŤE

- 4.1.1. S ohledem na celkový rozsah řešeného území a další plánované investiční akce v širším okolí, byl připraven model výhledových intenzit dopravy po realizaci plánované výstavby. Tento model však zohledňuje i další známé záměry v širším území (např. Tesla Hloubětín, Harfa Point, Polyfunkční soubor Poděbradská, Polyfunkční komerční areál Harfa, Nová Harfa, Harfa city CSG, rozvoj kolem ulice Kolbenovy atd.).
- 4.1.2. Výhledový model dopravy byl připraven na základě podkladového materiálu TSK, do kterého byly dále započteny vlivy výše uvedených známých staveb v území. Jako výhledový stav byl zvolen střednědobý horizont roku 2025, kdy lze očekávat dokončení řady uvažovaných záměrů v okolí. Naopak v tomto horizontu nelze očekávat dokončení další nadřazené komunikační sítě Prahy (Pražský okruh, Městský okruh, radiály atd.), což jsou stavby, které by výhledově měli napomoci snížit zátěž na zatížených křižovatkách v okolí (např. Poděbradská – Průmyslová, Poděbradská – Freyova). Hodnocen je tak v podstatě nejhorší předpokládaný stav dopravy v území, s postupem dokončování komunikační sítě lze očekávat současné zlepšení níže popsané situace.
- 4.1.3. Nejdříve byla stanovena předpokládaná úroveň vyvolané dopravy vlivem realizace zástavby areálu Poděbradská. Výpočet generované dopravy je založen na přepočtových koeficientech počtu jízd na plochu pro danou funkci a obrátkovostí na počet parkovacích stání připadající k dané funkci.

AREÁL PODĚBRADSKÁ		MAXIMÁLNÍ VARIANTA				
ETAPA	HPP (m2)	FUNKCE	PŘEPOČTOVÝ KOEF. (1 m2/voz)	POČET PS	POČET JÍZD (VOZ/24H)	KONTROLNÍ OBRÁTKA NA PS
1. ETAPA	70 225	ADMINISTRATIVA	0,022	1124	1545	1,37
2. ETAPA	41 642	ADMINISTRATIVA	0,022	666	920	1,38
3. ETAPA	36 343	ADMINISTRATIVA	0,022	581	800	1,38
ELVIA (PŘÍRŮSTEK)	5 141	ADMINISTRATIVA	0,022	82	115	1,40
<b>CELKEM</b>	<b>153 351</b>				<b>3380</b>	

Tabulka 1: výpočet dopravy vyvolané záměrem Poděbradská

- 4.1.4. Z provedených výpočtů je patrné, že **uvažovaná výstavba v zájmovém území vyvolá na komunikační síti průměrně 3 380 cest v každém směru (tj. příjezdů a stejné množství odjezdů)**. Pro tuto hodnotu vyvolané dopravy byly vytvořeny navazující výhledové modely dopravy, stejně jako odvozena špičková zatížení jednotlivých křižovatek. Údaje o vyvolané dopravě ostatních záměrů v území, které bylo nutné zohlednit ve výhledovém modelu dopravy, byly převzaty z veřejně dostupných dokumentací těchto staveb.
- 4.1.5. Je zapotřebí upozornit, že se **nejedná o čistě novou dopravu v území**, jelikož v řešeném území se již v současné době nachází velká řada provozovaných areálů, které generují poměrně značné množství dopravy, přičemž díky nové výstavbě v území dojde k odstranění stávajících objektů a jimi vyvolané dopravy. Reálný nárůst dopravy na okolní komunikační síti bude tedy pouze částečný. Z aktuálních průzkumů provedených na vjezdech do stávajících areálů přitom vyplynulo, že současný provoz v předmětné oblasti se průměrně pohybuje na úrovni cca 1 020 příjezdů a 1 020 odjezdů/24 h. Z toho 850 příjezdů/odjezdů je realizováno osobními vozidly a 170 příjezdů/odjezdů nákladními vozidly.

- 4.1.6. **Reálný nárůst dopravy** na okolní síti komunikací se vlivem nového záměru bude pohybovat na úrovni **okolo 2 360 vozidel/24 h**. Současně je patrné, že po dostavbě nového areálu budou převládat cesty osobními automobily a pouze malá část cest (zhruba 2 % = 83 LNV) bude vykonávána pomocí lehkých nákladních vozidel. To se oproti stávajícímu stavu jeví jako pozitivní z hlediska hlukového hlediska, neboť současný areál generuje větší podíl nákladních vozidel (170 příjezdů NV).
- 4.1.7. Celkové předpokládané intenzity ve výhledovém roce po zprovoznění řešeného areálu i dalších záměrů v okolí jsou patrné z **přílohy 4.1**. Z další **přílohy 4.2** je pak patrný předpokládaný rozpad areálové dopravy odvozený standartními dopravně-inženýrskými metodami, tj. zejména na základě rozboru zdrojů a cílů dopravy a ohodnocení příjezdových a odjezdových tras z/do areálu, a s přihlédnutím ke stávajícímu směřování dopravy z území. Z tohoto kartogramu jsou patrné předpokládané čisté nárůsty dopravy vlivem záměru ovšem bez zohlednění odečtení stávající úrovně vyvolané dopravy (reálný dopad je tedy nižší o cca 30 %).
- 4.1.8. Celkový model intenzit dopravy byl použit pro stanovení špičkových zatížení jednotlivých křižovatek v území. Návrhová špičková hodina pak byla u většiny posuzovaných křižovatek stanovena na základě konzultace s TSK, která pro potřeby kapacitních posouzení výhledového stavu dopravy a návrh dopravních řešení uvažuje jednotný navýšený podíl zatížení ve špičkové hodině na úrovni 8 % z celodenní intenzit.
- 4.1.9. Kapacitní posouzení jednotlivých křižovatek byly provedena dle platné metodiky ČSN 736102, TP 81 *NAVRHOVÁNÍ SVĚTELNÝCH SIGNALIZAČNÍCH ZAŘÍZENÍ PRO ŘÍZENÍ PORVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH* a TP 188 *POSUZOVÁNÍ KAPACITY KŘÍŽOVATEK A ÚSEKŮ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ*.

#### 4.2. SSZ 9.217 PODĚBRADSKÁ – U ELEKTRY

- 4.2.1. Křižovatka 9.217 Poděbradská – U Elektry byla posuzována v upraveném stavu dle návrhu patrného z **přílohy 2**. Uvažované řešení celé SSZ křižovatky, vč. podrobné situace, schéma a sledu fází, tabulky mezičasů, příkladu průběhu řízení pentlogramu intenzit a kapacitního posouzení, je doloženo v **příloze 5**.
- 4.2.2. Z **kapacitního posouzení** vyplývá, že ve výhledovém stavu s plánovaným záměrem, disponuje křižovatka dostatečnou kapacitou i rezervou kapacity (nad 20 %) a úroveň dopravy je na úrovni D. Křižovatka tedy bude ve výhledu fungovat s dostatečnou kvalitou i kapacitou pro přenesení předpokládaných zátěží z řešeného území.
- 4.2.3. Je však nutné konstatovat, že bez navržených úpravy by křižovatka kapacitně nevyhověla zejména na bočních ramenech. Z důvodu nutnosti zajištění preference průjezdu tramvají je nutno zřídit samostatné levé odbočovací pruhy se směrovými signály. Tyto odbočovací pruhy nelze vzhledem k predikovaným intenzitám přímého směru (téměř 1 500 průjezdů v každém směru za hodinu), vybudovat na úkor 2 průběžných jízdních pruhů. V případě zachování pouze průběžného jízdního pruhu na ul. Poděbradská by kapacita tohoto směru byla překročena.
- 4.2.4. Z **provedených kapacitních posouzení dané křižovatky tedy vyplynulo, že navržené úpravy jsou účelné a současně, že křižovatka po úpravě je schopná přenést předpokládané zátěže a připojení transformačních území v okolí na danou křižovatku je možné realizovat.**

### 4.3. SSZ 9.909 PODĚBRADSKÁ – OP HLOUBĚTÍN

4.3.1. Nově navrhovaná křižovatka 9.909 Poděbradská – OP Hloubětín byla navržena z důvodu rozmělnění dopadu generované dopravy od výstavby na severní straně ul. Poděbradská, zajištění dostatečné kapacity celé komunikační sítě a současně z důvodu zajištění přístupu do jednotlivých částí řešeného území, které je vlivem majetkoprávního uspořádání odděleno.

4.3.2. Uvažované řešení celé SSZ křižovatky, vč. podrobné situace, schéma a sledu fází, tabulky mezičasu, příkladu průběhu řízení pentlogramu intenzit a kapacitního posouzení, je doloženo v **příloze 6**.

4.3.3. Z **kapacitního posouzení** vyplývá, že ve výhledovém stavu s plánovaným záměrem, disponuje křižovatka dostatečnou kapacitou i rezervou kapacity (nad 18 %) a úroveň dopravy je na úrovni E. Křižovatka tedy bude ve výhledu fungovat s dostatečnou kvalitou i kapacitou pro přenesení předpokládaných zátěží ze zájmového území.

4.3.4. V rámci zpracování návrhu řešení křižovatky byla ověřena i účelnost zřízení SSZ na dané křižovatce. Z provedeného posouzení přitom vyplynulo, že bez SSZ nedisponuje křižovatka dostatečnou kapacitou pro přenesení zátěží na bočních ramenech (kapacita je překročena vlivem vysokých intenzit na hlavní trase). Zřízení SSZ lze považovat za účelné i s ohledem na řešení chodců, resp. odůvodněný požadavek na zřízení přechodu přes ul. Poděbradskou. Zřízení signalizace je pak nezbytné jak z důvodu bezpečnosti, jelikož dochází k umístování přechodu přes 2 stejnosměrné jízdní pruhy, tak i z důvodu vysokých intenzit, jelikož predikovaná intenzita vozidel ul. Poděbradská dosahuje hodnot přes 1 500 voz/h v každém směru. Splněna je pak i podmínka plynulosti provozu MHD, kdy signalizace umožní účelně zajistit preferenci průjezdu tramvají před křížnými směry. Lze tak konstatovat, že v podstatě všechny běžně sledovaná kritéria pro zřizování SSZ jsou v tomto případě splněna a zřízení SSZ lze považovat za účelné.

4.3.5. **Z provedených kapacitních posouzení dané křižovatky tedy vyplynulo, že navržené úpravy jsou účelné a současně, že křižovatka po úpravě je schopná přenést předpokládané zátěže a připojení jednotlivých záměrů v okolí na danou křižovatku je možné realizovat.**

### 4.4. SSZ 9.221 PODĚBRADSKÁ – U TESLY

4.4.1. Křižovatka 9.221 Poděbradská – U Tesly byla posuzována v upraveném stavu dle návrhu patrného z **přílohy 2**. Uvažované řešení celé SSZ křižovatky, vč. podrobné situace, schéma a sledu fází, tabulky mezičasu, příkladu průběhu řízení pentlogramu intenzit a kapacitního posouzení, je doloženo v **příloze 7**.

4.4.2. Z **kapacitního posouzení** vyplývá, že ve výhledovém stavu s plánovaným záměrem, disponuje křižovatka dostatečnou kapacitou i rezervou kapacity (nad 25 %) a úroveň dopravy je na úrovni D. Křižovatka tedy bude ve výhledu fungovat s dostatečnou kvalitou i kapacitou pro přenesení předpokládaných zátěží ze zájmového území.

4.4.3. Je však nutné konstatovat, že bez navržených úprav by křižovatka kapacitně nevyhověla zejména na bočních ramenech. Z důvodu nutnosti zajištění preference průjezdu tramvají je nutno zřídit samostatné levé odbočovací pruhy se směrovými signály. Tyto odbočovací pruhy nelze vzhledem k predikovaným intenzitám přímého směru (přes 1500 průjezdů v každém směru za hodinu), vybudovat na úkor 2 průběžných jízdních

pruhů. V případě zachování pouze jednoho průběžného jízdního pruhu na ul. Poděbradská by kapacita tohoto směru byla překročena.

4.4.4. **Z provedených kapacitních posouzení dané křižovatky tedy vyplynulo, že navržené úpravy jsou účelné a současně, že křižovatka po úpravě je schopná přenést předpokládané zátěže a připojení transformačních území v okolí na danou křižovatku je možné realizovat.**

### 4.5. SSZ KŘIŽOVATKA 9.223 PRŮMYSLOVÁ – PODĚBRADSKÁ – KBELSKÁ

4.5.1. Z hlediska širších vazeb lze očekávat dopad provozu celého transformačního území také ve stávající světelně řízené křižovatce 9.223 Poděbradská – Průmyslová – Kbelská východně od řešeného území. Jedná se o celoměstsky významnou křižovatku s ul. Průmyslová / Kbelská, které v současné době splňují funkci městského okruhu.

4.5.2. V minulosti byla připravována městem Prahou (OSI) přestavba daného uzlu na mimoúrovňové řešení (byla zpracována dokumentace Oznámení), ale aktuálně příprava této stavby (dle informace z konzultace s OSI) nepokračuje a případný termín realizace této stavby není znám.

4.5.3. Je možné konstatovat, že již v současné době je kapacita daného uzlu v podstatě vyčerpána a v souvislosti s plánovanou výstavbou řady záměrů podél ul. Poděbradská a širším okolím, bude docházet ve výhledu k dalšímu přitěžování předmětné křižovatky. Je tedy zřejmé, že problémy v křižovatce se mohou dále zhoršovat.

4.5.4. Dle dostupných podkladů (dokumentace Oznámení) je již v současné době připravován v rámci sousedního záměru Tesla Hloubětín návrh úpravy dané křižovatky řešící navýšení kapacity tohoto uzlu, který nejenom, že vykompenzuje nárůst dopravy způsobený jednotlivými záměry v území, ale současně i zajistí významné navýšení kapacity celého uzlu, aniž by bylo nutné řešit úpravu křižovatky mimoúrovňově. Kapacitní výpočty jsou doloženy v dokumentaci „*Úprava SSZ 9.223 – Průmyslová – Poděbradská – Kbelská*“, odkud jsou i použity technické detaily pro navazující aktuální posouzení.

4.5.5. Nové řešení spočívá zejména v úpravě řadících pruhů na ul. Poděbradská (přidání řadícího pruhu na vjezdu do křižovatky od východu i západu), zmenšení prostoru křižovatky (zkrácení ztrátových mezičasu), s čímž souvisí i posuny stávajících přechodů a tramvajové zastávky blíže do prostoru SSZ křižovatky a změně řízení křižovatky (nahrazení stávajících plných signálů směrovými).

4.5.6. Navrhovaná úprava dle výše zmíněné dokumentace má zásadní dopad na kapacitu daného uzlu nejenom ve směru Poděbradské ulice, ale i ve směru ul. Průmyslová (možnost prodloužení časů zelených). Ze zpracovaných kapacitních posouzení křižovatky ve stávajícím stavu v rámci dokumentace „*Úprava SSZ 9.223 – Průmyslová – Poděbradská – Kbelská*“ vyplynulo, že bez úpravy a bez navýšení dopravy v křižovatce vlivem jednotlivých záměrů v území vykazuje křižovatka kapacitní ztráty na úrovni až téměř - 35 % v ranní špičce a až - 60 % v odpolední, přičemž ve ztrátě jsou vždy nejméně 3 směry v křižovatce.

4.5.7. Na základě dostupných údajů o navrhovaném novém řešení dané křižovatky a s ohledem na předpokládané navýšení zátěží v dané křižovatce vlivem záměru Poděbradská, byl připraveno nové kapacitní posouzení této křižovatky. Toto posouzení je (na rozdíl od ostatních křižovatek) a vzhledem ke složitosti řešení tohoto uzlu, připravováno zvlášť pro reálné ranní a odpolední podíly intenzit na jednotlivých intenzit ve



výhledovém stavu, odvozených od v současné době reálně dosahovaných špičkových podílů na daném uzlu. Posouzení jsou doložena v **příloze 8**.

4.5.8. Z provedených posouzení vyplývá, že po úpravě a přetížení křižovatky od všech známých záměrů podél ul. Poděbradská, dojde k významnému navýšení kapacity uzlu, přičemž v ranní špičce se bude křižovatka zhruba na své kapacitě, v odpolední špičce bude kapacitní ztráta oproti stávajícímu stavu minimalizována na hodnoty okolo -13 % (ale oproti současným – 60 %!!). Mírně překročena kapacita pak bude pouze v 1 směru (místo původních 3 ramen).

4.5.9. Zároveň je ze zpracovaného rozpadu dopravy a při zohlednění skutečnosti, že i stávající funkční využití řešeného území danou křižovatkou zatěžuje, je patrné, že vlivem realizace záměru, dochází k **přetížení dané křižovatky o cca 5 %** oproti stavu bez záměru. **Dopad záměru je tedy relativně omezený.**

4.5.10. Obecně je zcela zřejmé, že v případě realizace uvažované výše popsané úpravy křižovatky dojde k významnému výraznému uvolnění kapacity křižovatky jak pro obecnou dopravu, ale i pro realizaci všech záměrů podél ul. Poděbradská. Přitom lze danou úpravu považovat za vyhovující řešení do doby realizace finálního řešení (např. po dokončení mimoúrovňové křižovatky, či do doby dokončení Městského a Pražského okruhu, které intenzity na tomto úseku významně ovlivní – sníží).

4.5.11. Obecně je tedy možné konstatovat, že vliv záměru na provoz dané křižovatky je omezený a současně existuje relativně jednoduché technické řešení, které výhledově umožní případné navýšení kapacity tohoto uzlu. I z pohledu dané křižovatky lze považovat realizaci celého záměru Poděbradská za možnou i do doby realizaci dalších významných dopravních staveb na území hl. m. Prahy (např. dokončení městského okruhu).

#### **4.6. SSZ KŘÍŽOVATKA PODĚBRADSKÁ – K ŽIŽKOVU – FREYOVA – ČESKOMORAVSKÁ**

4.6.1. Na západním konci ul. Poděbradská se nachází další významná křižovatka ul. PODĚBRADSKÁ – K ŽIŽKOVU – FREYOVA – ČESKOMORAVSKÁ. Jedná se o významnou světelně řízenou křižovatkou, jejíž kapacita se opět může ukazovat jako limitní pro celé širší rozvojové území Vysočan a Hloubětína.

4.6.2. I v případě této křižovatky je její kapacitní rezerva již v současné době v podstatě vyčerpána, navíc se očekává, že vlivem další investiční výstavby v širším území bude postupně docházet k dalšímu navyšování intenzit dopravy v území.

4.6.3. Stávající stavební uspořádání křižovatky lze vzhledem k dostupnému prostoru mezi přilehlými objekty, dostupnými pozemky či poloze tramvaje označit do značné míry za optimalizované. Dílčího navýšení kapacity daného uzlu lze docílit lepším nastavením řídicího programu, jedná se však pouze o částečné opatření, které se ve výsledku může projevit jako nedostatečné.

4.6.4. Mezi v minulosti zvažovaná opatření při řešení problematiky tohoto uzlu byly historicky zvažovány i další možnosti mimo vlastní křižovatkou, např. formou přesměrování části dopravy okolními komunikacemi. Hl. m. Praha připravovalo zajištění propojení mezi ul. Poděbradskou a Freyova ve stopě prodloužení osy ul. Čerpadlová až k ul. Pod Harfou. Z důvodu majetkoprávních vyrovnání však nebyla tato stavba prozatím realizována.

4.6.5. Současně z veřejně dostupné dokumentace oznámení záměru akce Tesla Hloubětín vyplývá, že lze v relativně krátkém časovém horizontu uvažovat s realizací nového propojení mezi ul. Poděbradská a Pod Harfou, jehož výstavba je již povolena v rámci záměru Polyfunkční soubor Poděbradská.

4.6.6. S tím souvisí i výstavba nové SSZ křižovatky 9.907 Freyova – Pod Harfou. Tato stavba má již také vydané platné povolení a může napomoci řešení problematiky daného uzlu.

4.6.7. Takto nově vzniklá trasa v území může převzít část dopravního zatížení zejména v období dopravních špiček, čímž současně dojde ke snížení špičkové zátěže v křižovatce Poděbradská – Freyova – K Žižkovu a uvolnění kapacity pro další výstavbu v území.

4.6.8. Obecně je však nutno zejména poukázat na skutečnost, že dopad řešeného záměru Poděbradská do provozu dané křižovatky je omezený. Navýšení intenzit v dané křižovatce, po zohlednění úbytku provozu z rušených stávajících provozů, se bude pohybovat na úrovni okolo 3 % vůči oproti intenzitám provozu bez řešeného areálu.

4.6.9. Jedná se tedy pouze o dílčí nárůst intenzit v daném uzlu. Výstavbu v řešeném území severně od ulice Poděbradská lze tedy v daném případě připustit, aniž by byl zásadně ovlivněn provoz v dané křižovatce.

#### **4.7. DALŠÍ KŘÍŽOVATKY V ÚZEMÍ**

4.7.1. Po průjezdu každou další křižovatkou bude docházet k dalšímu postupnému rozpadu dopravního proudu z / do záměru a jeho vliv na zatížení takovéto křižovatky se významně zmenšuje. Jako příklad takovéto křižovatky je možno uvést křižovatkou Na Balabence či křižovatkou Kbelská x Kolbenova, kde se přetížení ve špičkové hodině bude pohybovat na hodnotách, které nebudou významně ovlivňovat jejich fungování.

4.7.2. Snížení dopadu IAD na kapacitu křižovatek v území může být podpořeno výše popsaným zvýšením frekvencí spojů MHD v celé lokalitě.

## 5. SOUHRN POSOUZENÍ A NAVRHOVANÝCH ŘEŠENÍ

5.1.1. S ohledem na výše uvedená posouzení a rozborů je možno konstatovat zejména následující:

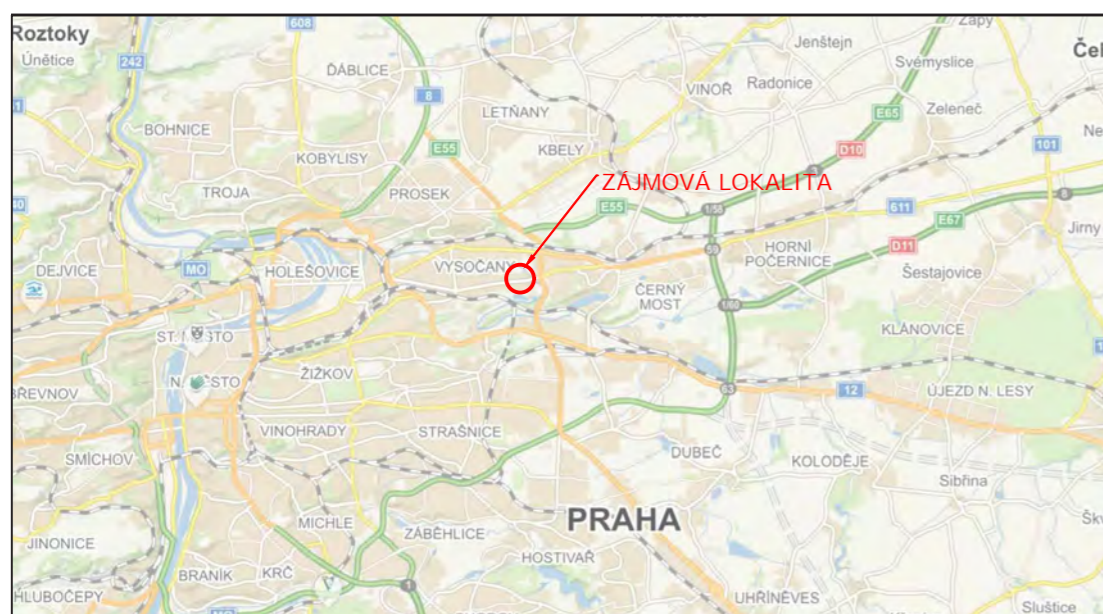
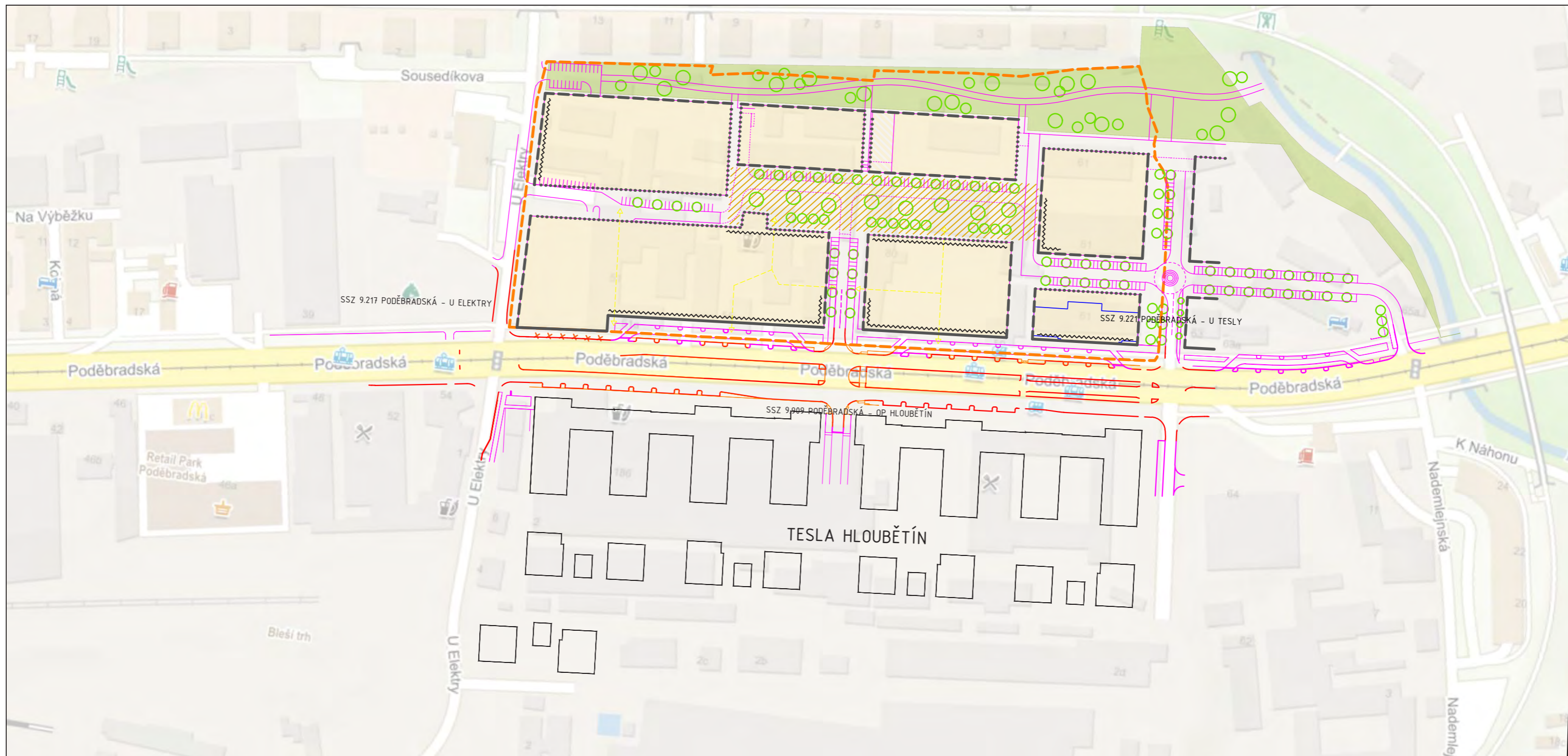
- Navržené úpravy stávajících křižovatek 9.217 Poděbradská – U Elektry a 9.221 Poděbradská – U Tesly zajistí dostatečnou kapacitu pro realizaci zástavby v zájmovém území severně od ul. Poděbradská, stejně jako ostatních záměrů v okolí (např. Tesla Hloubětín). Úpravy jsou současně nezbytné i pro zajištění preference vozidel MHD (průjezd tramvají), zlepšení pěších vazeb, pro implementaci opatření pro lepší pohyb cyklistů i bezbariérové řešení území.
- Realizace nové SSZ křižovatky 9.909 zajistí optimální rozložení dopravních zátěží z areálu Poděbradská tak, aby nedošlo k přetížení ostatních křižovatek napojujících danou oblast a současně umožní zlepšit pěší vazby v území (nová příčná pěší vazba mezi oběma stranami Poděbradské).
- Navrhované komplexní úpravy daného úseku ul. Poděbradské navíc umožní zlepšit urbanistický standard celé komunikace, a to formou realizace kompaktních stromořadí, úpravy parkovacích zálivů i zřízení nových vyhrazených či ochranných pruhů pro cyklisty, a to při respektování požadavků na tvorbu veřejného prostoru.
- Dopad výstavby v transformačním území podél severní strany ul. Poděbradská na vzdálenější křižovatky je omezený. V případě implementace dílčích opatření např. v křižovatce Poděbradská – Průmyslová – Kbelská, se jeví realizace nové výstavby jako možná, aniž by došlo k poškození zájmů dalších účastníků provozu a nebylo nutno vyčkat na dokončení nadřazené komunikační sítě (např. Pražský č. městský okruh apod.). Stejně tak lze připustit dopad záměru v křižovatce Poděbradská – Freyova – K Žižkovu v případě realizace doprovodných opatření (nové propojení k ul. Pod Harfou, nová SSZ Freyova – Pod harfou apod.)

Ing. Jiří Souček

Za European Transportation Consultancy s.r.o.

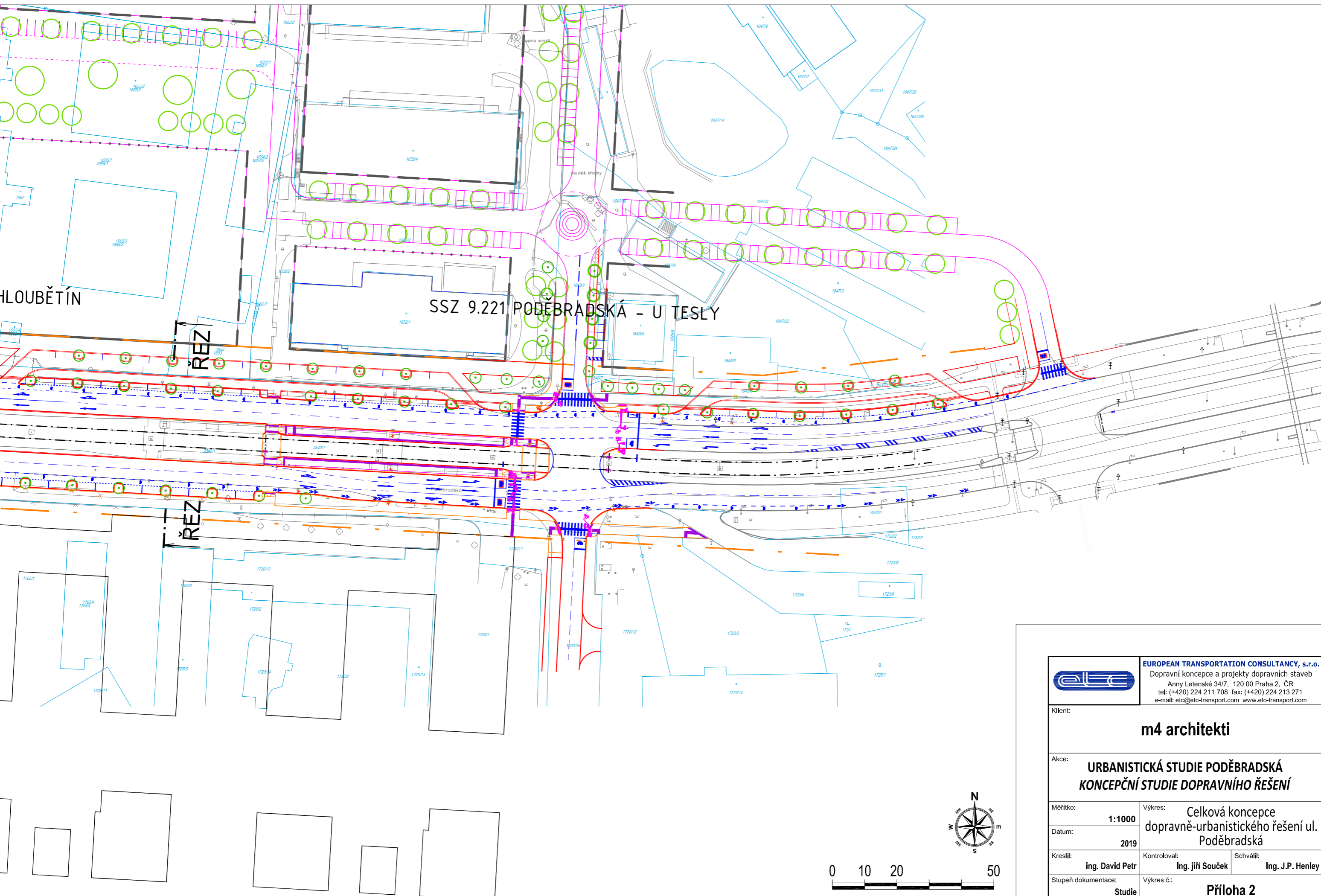


**PŘÍLOHY**



		EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o. Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com	
Klient:		<b>m4 architekti</b>	
Akce:		<b>URBANISTICKÁ STUDIE PODĚBRADSKÁ KONCEPČNÍ STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ</b>	
Měřítko:	Výkres:	<b>ŠIRŠÍ VZTAHY</b>	
Datum:	<b>2019</b>		
Kreslil:	<b>ing. David Petr</b>	Kontroloval:	<b>Ing. Jiří Souček</b>
Stupeň dokumentace:	<b>Studie</b>	Schválil:	<b>Ing. J.P. Henley</b>
	Výkres č.:	<b>Příloha 1</b>	



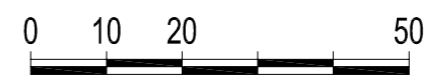
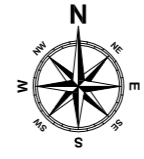


HLoubětín

SSZ 9.221 PODĚBRADSKÁ - U TESLY

ŘEZ

ŘEZ



	<b>EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.</b> Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com	
	Klient:	

**m4 architekti**

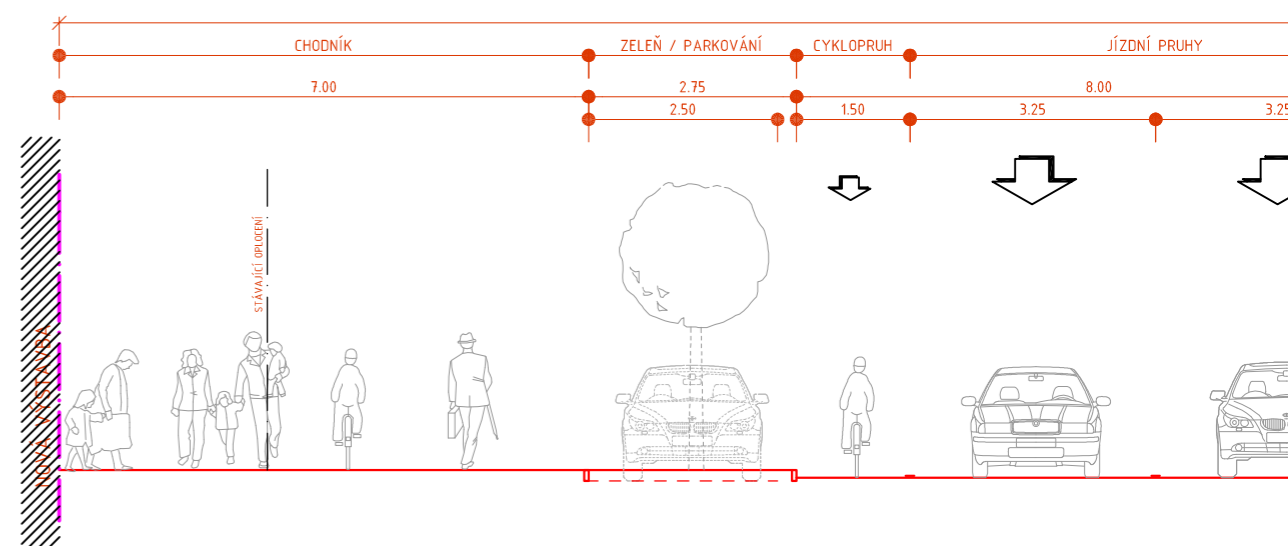
Akce: **URBANISTICKÁ STUDIE PODĚBRADSKÁ  
KONCEPČNÍ STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ**

Měřítko:	1:1000	Výkres:	Celková koncepce dopravně-urbanistického řešení ul. Poděbradská
Datum:	2019	Kreslil:	ing. David Petr

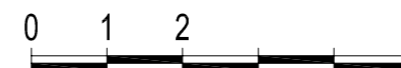
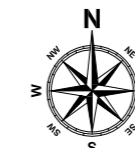
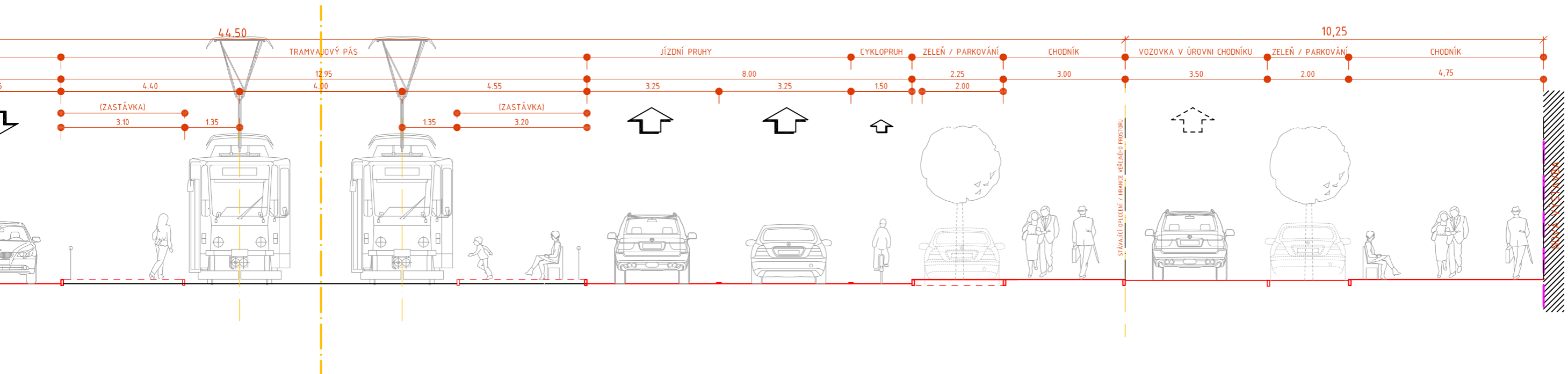
Kontroloval:	ing. Jiří Souček	Schválil:	ing. J.P. Henley
--------------	------------------	-----------	------------------

Stupeň dokumentace:	Studie	Výkres č.:	<b>Příloha 2</b>
---------------------	--------	------------	------------------

# SCHEMATICKÝ



# ŘEZ – ULICE PODĚBRADSKÁ (44,5 m / 54,75 m)



		<b>EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.</b> Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com	
Klient:			
<b>m4 architekti</b>			
Akce:			
<b>URBANISTICKÁ STUDIE PODĚBRADSKÁ KONCEPČNÍ STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ</b>			
Měřítko:	1:100	Výkres:	
Datum:	2019	Schematický příčný řez ul. Poděbradská	
Kreslil:	Ing. David Petr	Kontroloval:	Ing. Jiří Souček
Stupeň dokumentace:	Studie	Schválil:	Ing. J.P. Henley
		Výkres č.: <b>Příloha 3</b>	