

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

Výkres:

URBANISTICKÁ STUDIE PODĚBRADSKÁ ROZPAD DOPRAVY ZE ZÁMĚRU PODĚBRADSKÁ

Měřítko:

NTS

Datum:

03/2019

Výkres č.:

4.2

**PŘÍLOHA 5: KAPACITNÍ POSOUZENÍ SSZ 9.217 -
PODĚBRADSKÁ - U ELEKTRY**

Schéma fází

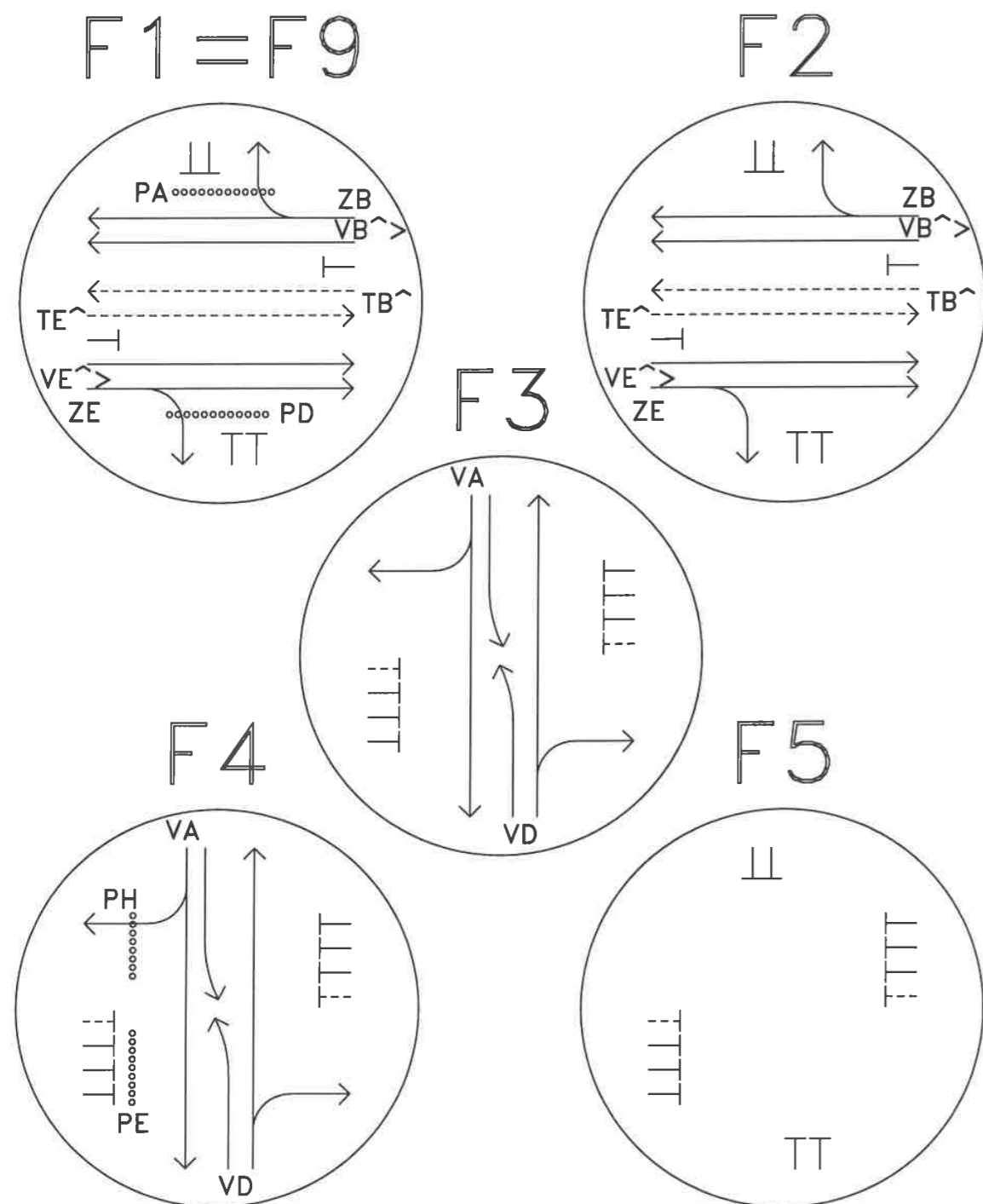
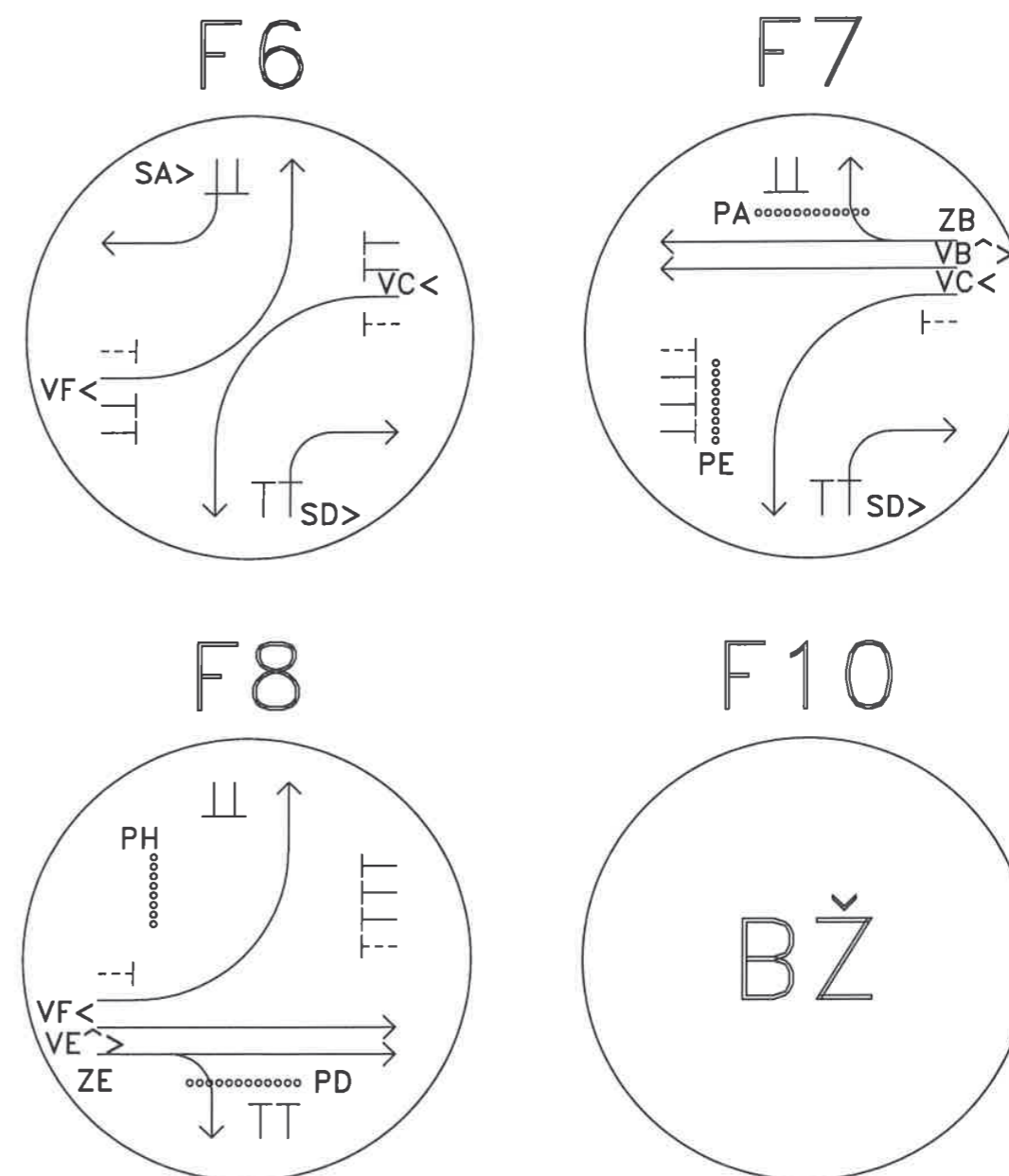
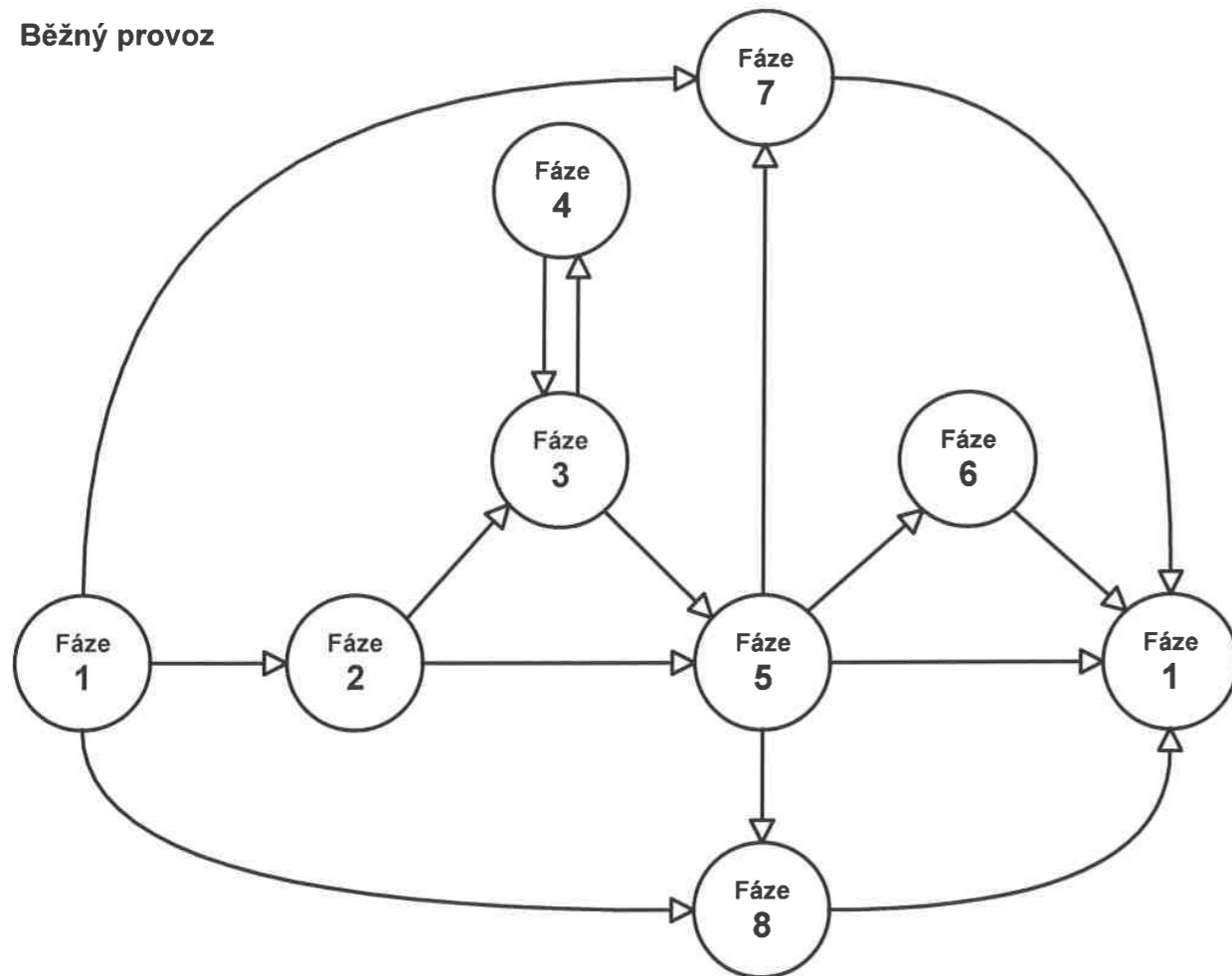


Schéma fází

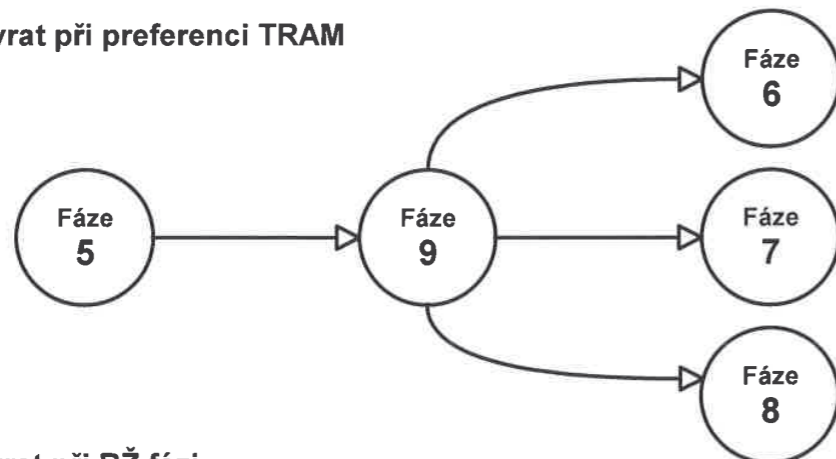


Sled fází

Běžný provoz



Výzva a návrat při preferenci TRAM



Výzva a návrat při BŽ fázi



Tabulka mezičasů

| vyklizuje | najíždí | VA | VB | VC | VD | VE | VF | SA | SD | TB | TE | PA | PD | PE | PH |
|-----------|---------|-----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|----|----|
| | | > | < | > | < | > | < | > | < | > | < | > | < | > | < |
| km/h | | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 35 | 25 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| 25 | 35 | | 5 | 5 | | 6 | 3 | 0** | | 6 | 3 | 5 | 8 | | |
| 25 | 35 | 8 | | | 2 | | -1x | 4 | | | | 7* | | | 8 |
| 25 | | 5 | | | 8 | 6 | | | | 5 | 4 | | 10 | | |
| 25 | 35 | | 6 | 4 | | 3 | 3 | | 0** | 4 | 4 | 8 | 5 | | |
| 25 | 35 | 3 | | 2 | 6 | | | | 5 | | | | 8* | 4 | |
| 25 | | 11 | 9 | | 6 | | | | | 8 | 5 | 11 | | 4 | |
| 25 | | 0** | 3 | | | | | | | | | 5 | | | |
| 25 | | | | | 0** | 2 | | | | | | | 5 | | |
| 25 | | 7 | | 5 | 5 | | 4 | | | | | | | | |
| 25 | | 7 | | 6 | 8 | | 5 | | | | | | | | |
| 5 | | 8 | 7 | | 3 | | 0 | 8 | | | | | | | |
| 5 | | 5 | | 3 | 12 | 10* | | | 12 | | | | | | |
| 5 | | | | | | 7 | 7 | | | | | | | | |
| 5 | | | 0 | | | | | | | | | | | | |

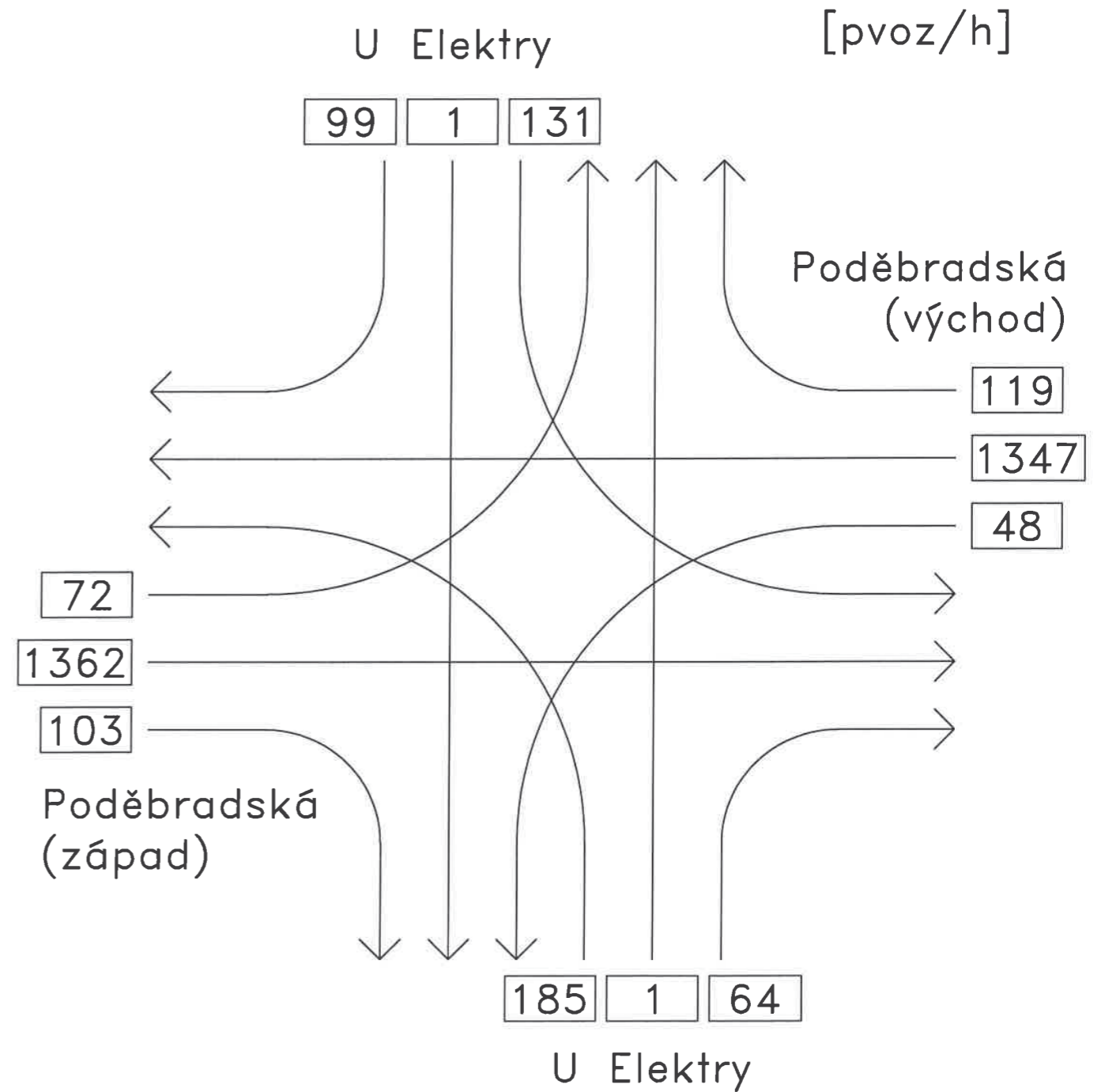
Signální skupiny mimo tabulku mezičasů

| | |
|----|--------------|
| ZB | žlutý chodec |
| ZE | žlutý chodec |
| | |
| | |

* z technologických důvodů nebude mezičas zadán do řadiče
 ** technologický mezičas
 x technologický mezičas 0 s

| č. | sig. sk. | nastaveno | 5 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 | 70 | 75 | 80 | 85 | 90 | 95 | 100 | dz / zm | |
|-----------------------|----------|-----------|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|--------------|----|
| 1 | VA | 41/53 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 12 |
| 2 | VB^> | 75/33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 38 |
| 3 | VC< | 59/64 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 5 |
| 4 | VD | 41/53 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 12 |
| 5 | VE^> | 74/33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 39 |
| 6 | VF< | 59/64 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 5 |
| 7 | SA> | 59/68 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 11 |
| 8 | SD> | 59/68 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 11 |
| 9 | TB^ | 72/33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 42 |
| 10 | TE^ | 69/33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 45 |
| 11 | PA | 75/29 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 35 |
| 12 | PD | 74/29 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 36 |
| 13 | PE | 41/49 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 8 |
| 14 | PH | 37/49 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 12 |
| 15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 17 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 18 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 19 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 23 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| č. sig. sk. nastaveno | | | 5 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 | 70 | 75 | 80 | 85 | 90 | 95 | 100 | dz / zm | |
| 20190319 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | C = 80s | |
| DI studie | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Příloha č. 5 | |

Pentlogram intenzit



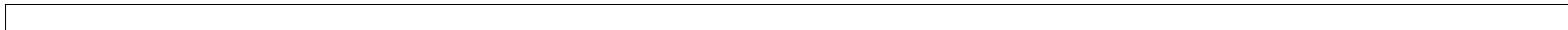
SSZ 9.217 Poděbradská – U Elektry

Příloha č. 7

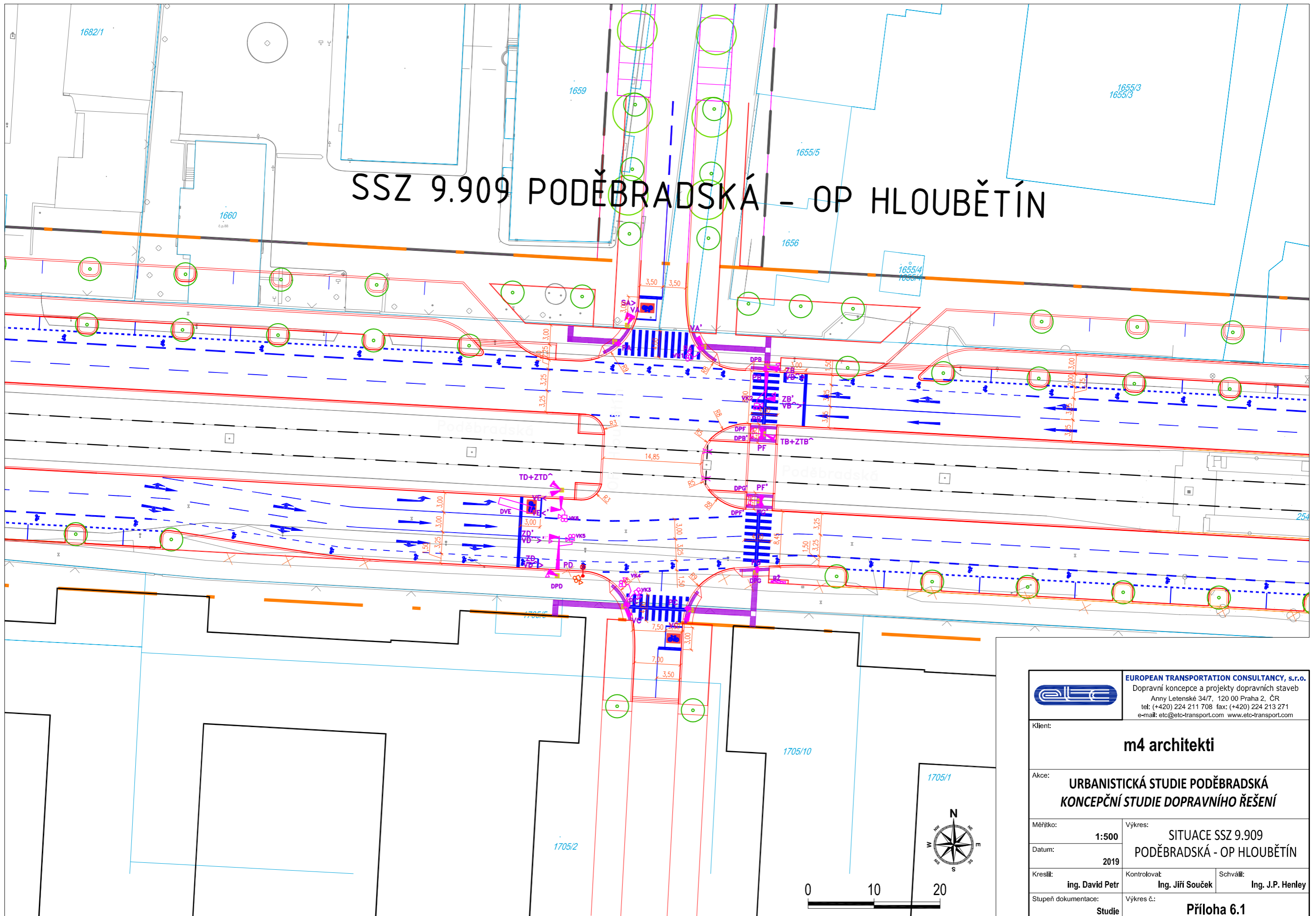
Kapacitní posouzení

| Celodenní špička | | | | | | | | | | | |
|---|--------------|----------------|----------------|-----------|-------------------|----------------|-------------------|----------------|-----------|-------------------|----------------|
| Délka cyklu t_c [s] | | 80 | | | | | | | | | |
| Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem | | | | | | | | | | | |
| signální skupina | řadící pruhy | I_p [pvoz/h] | S_p [pvoz/h] | z_p [s] | C_{L1} [pvoz/h] | N_A [pvoz/h] | C_{L2} [pvoz/h] | S_L [pvoz/h] | z_0 [s] | C_{L3} [pvoz/h] | C_L [pvoz/h] |
| VD | ↔ | 100 | 1723 | 12 | 125 | 4 | 180 | 1778 | 0 | 0 | 267 |
| Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy | | | | | | | | | | | |
| signální skupina | řadící pruhy | I_v [pvoz/h] | S_v [pvoz/h] | z [s] | C_v [pvoz/h] | Rez [%] | L_{F1} [m] | L_{F2} [m] | t_w [s] | ÚKD | |
| | | | | | | | | | | dosah. | požad. |
| VA | ↔↗↘ | 231 | 1723 | 12 | 292 | 21 | 30 | | 51 | D | E |
| VB^> | ↗↘↗ | 1466 | 3882 | 38 | 1844 | 20 | 54 | | 19 | A | E |
| VC< | ↔ | 48 | 1818 | 5 | 136 | 65 | 6 | | 39 | C | E |
| VD | ↗↘ | 65 | 1605 | 12 | 501 | 87 | 12 | | 27 | B | E |
| VD | ↔ | 185 | 1778 | 12 | 267 | 31 | 24 | | 43 | C | E |
| VE^> | ↗↘↗ | 1465 | 3897 | 39 | 1900 | 23 | 54 | | 18 | A | E |
| VF< | ↔ | 72 | 1818 | 5 | 136 | 47 | 12 | | 46 | C | E |

**PŘÍLOHA 6: KAPACITNÍ POSOUZENÍ SSZ 9.909 -
PODĚBRADSKÁ - OP HLOUBĚTÍN**



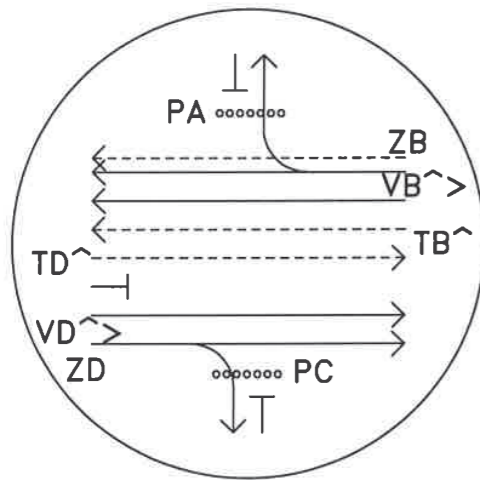
SSZ 9.909 PODĚBRADSKÁ - OP HLOUBĚTÍN



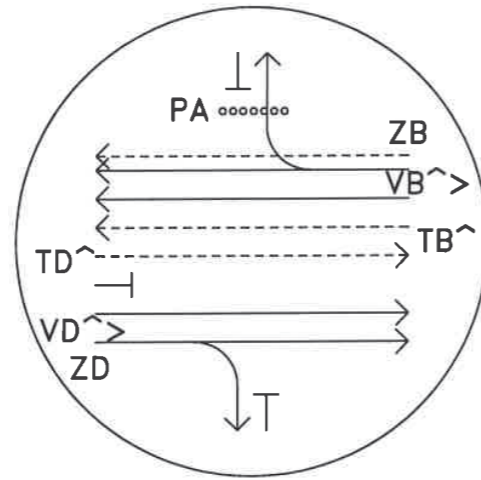
| | | |
|--|---|-------------------------|
|  EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o. Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com | | |
| Klient: | | |
| m4 architekti | | |
| Akce: | | |
| URBANISTICKÁ STUDIE PODĚBRADSKÁ KONCEPČNÍ STUDIE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ | | |
| Měřítko: | Výkres: | |
| 1:500 | SITUACE SSZ 9.909 PODĚBRADSKÁ - OP HLOUBĚTÍN | |
| Datum: | | |
| 2019 | | |
| Kreslil: | Kontroloval: | Schválil: |
| ing. David Petr | Ing. Jiří Souček | Ing. J.P. Henley |
| Stupeň dokumentace: | Výkres č.: | |
| Studie | Příloha 6.1 | |

Schéma fází

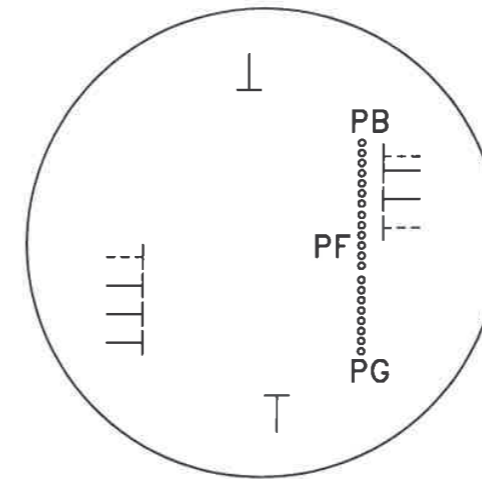
F1 = F7



F2

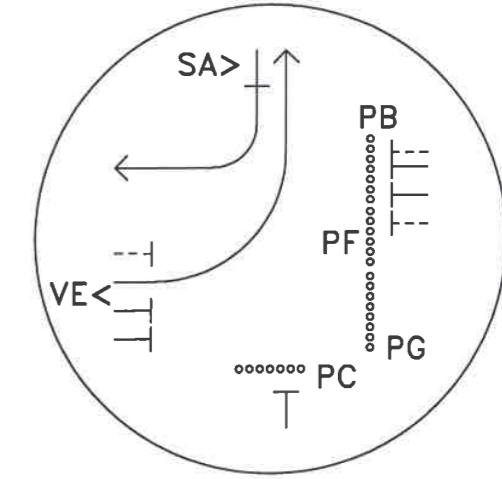


F5



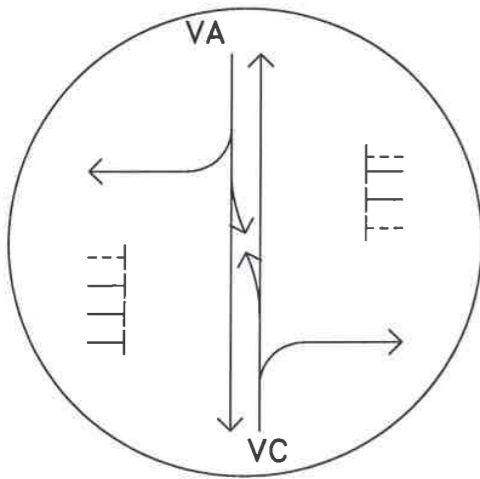
PB, PF, PG jen po F4

F6

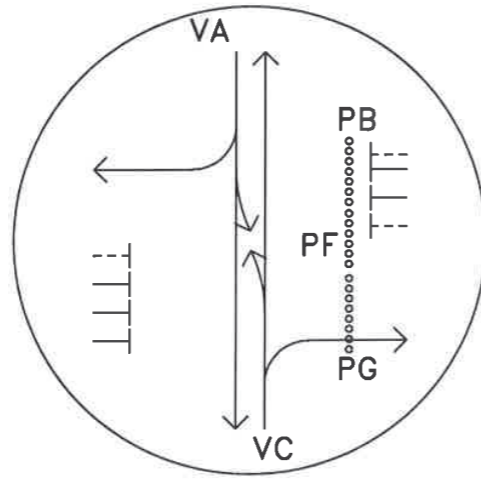


PB, PF, PG může být ukončeno
VD^> může být zapnuto

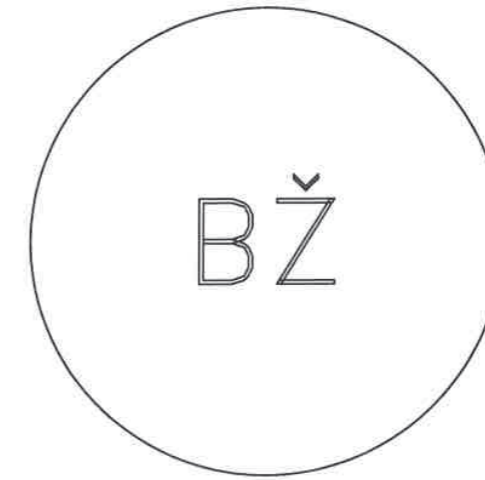
F3



F4

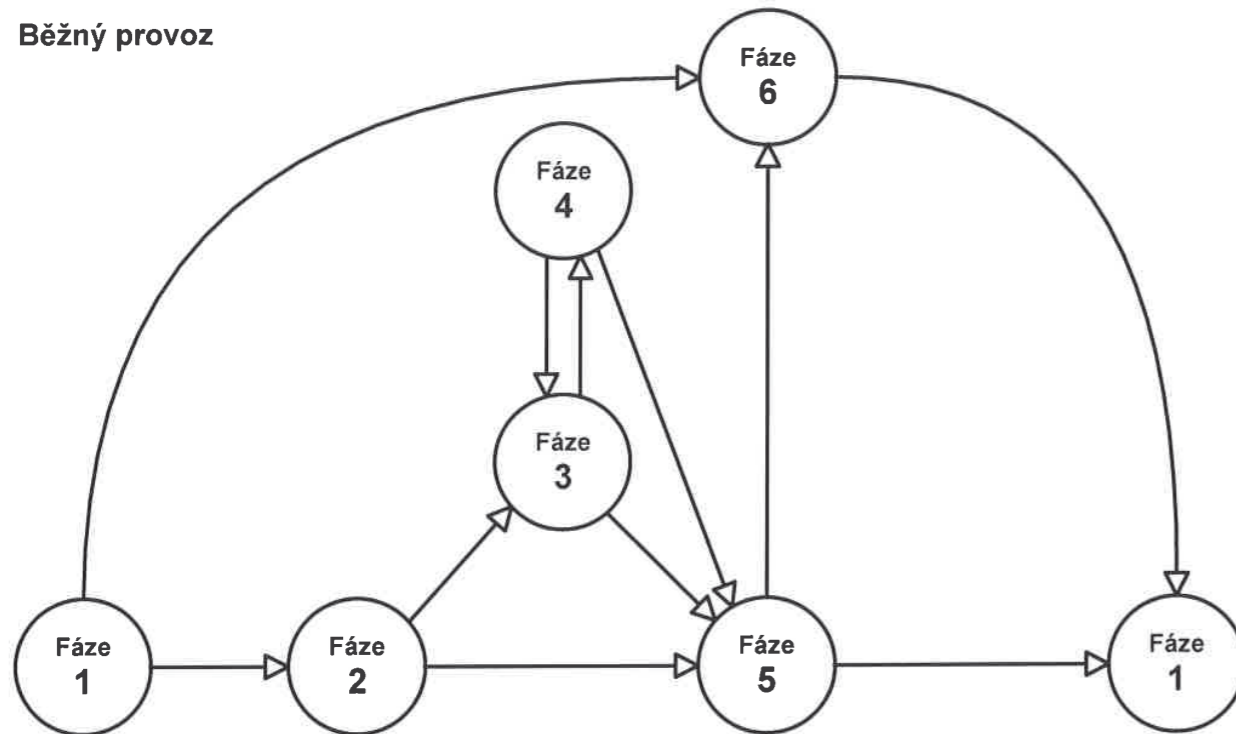


F8



Sled fází

Běžný provoz



Výzva a návrat při preferenci TRAM



Výzva a návrat při BŽ fázi



Tabulka mezičasů

| vyklizuje | najíždí | VA | VB | VC | VD | VE | SA | TB | TD | PA | PB | PC | PF | PG |
|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|----|-----|----|----|----|----|----|----|----|
| | | > | > | > | > | < | > | ^ | ^ | | | | | |
| km/h | | 25 35 | 25 35 | 25 35 | 25 35 | 25 | 25 | 35 | 35 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| VA | 25 35 | | 5 | | 6 | 4 | 0** | 5 | 5 | 5 | | 8 | | |
| VB^> | 25 35 | 5 | | 2 | | 1 | 5 | | | 7* | 4 | | | |
| VC | 25 35 | | 7 | | 5 | 5 | | 6 | 6 | 8 | | 4 | | |
| VD^> | 25 35 | 2 | | 5 | | | | | | | | 7* | 7 | |
| VE< | 25 | 8 | 7 | 4 | | | | 6 | 5 | 9 | | | | |
| SA> | 25 | 0** | 3 | | | | | | | 5 | | | | |
| TB^ | 25 | 6 | | 5 | | 5 | | | | | | | 6 | |
| TD^ | 25 | 5 | | 6 | | 5 | | | | | | | 10 | |
| PA | 5 | 10 | 9* | 5 | | 4 | 10 | | | | | | | |
| PB | 5 | | 6 | | | | | | | | | | | |
| PC | 5 | 2 | | 7 | 5* | | | | | | | | | |
| PF | 5 | | | | | | | 6 | 3 | | | | | |
| PG | 5 | | | | 3 | | | | | | | | | |

Signální skupiny mimo tabulku mezičasů

| | |
|----|--------------|
| ZB | žlutý chodec |
| ZD | žlutý chodec |
| | |
| | |

* z technologických důvodů nebude mezičas zadán do řadiče

** technologický mezičas



241 - 019

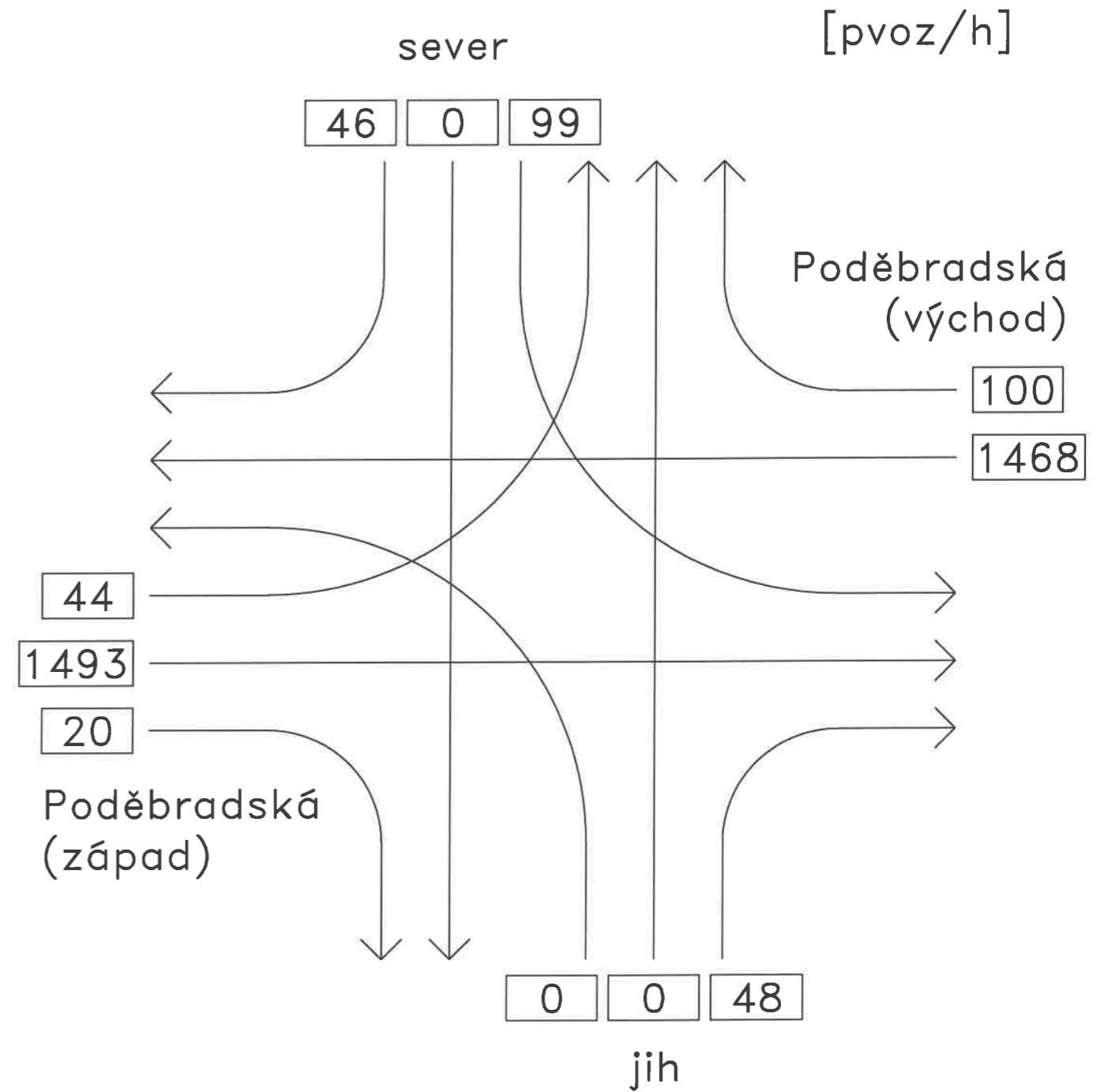
SSZ 9.909 Poděbradská - OP Hloubětín



| č. | sig. sk. | nastaveno | 5 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 | 70 | 75 | 80 | 85 | 90 | 95 | 100 | dz / zm | |
|-----------|----------|-----------|-------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---------|--------------|----|
| 1 | VA | 44/54 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 10 | |
| 2 | VB^> | 75/37 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 42 |
| 3 | VC | 44/54 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 10 |
| 4 | VD^> | 69/37 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 48 |
| 5 | VE< | 61/66 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 5 |
| 6 | SA> | 61/70 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 9 |
| 7 | TB^ | 72/37 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 45 |
| 8 | TD^ | 71/37 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 46 |
| 9 | PA | 75/33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 38 |
| 10 | PB | 44/66 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 22 |
| 11 | PC | 62/33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 51 |
| 12 | PF | 47/66 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 19 |
| 13 | PG | 44/66 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 22 |
| 14 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 17 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 18 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 19 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 23 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| č. | sig. sk. | nastaveno | 5 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 | 70 | 75 | 80 | 85 | 90 | 95 | 100 | dz / zm | |
| 20190319 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| DI studie | | | I - vlastní | | | | | | | | | | | | | | | | | | | C = 80s | Příloha č. 5 | |



Pentlogram intenzit





SSZ 9.909 Poděbradská – OP Hloubětín

Příloha č. 7

Kapacitní posouzení

| Celodenní špička | | | | | | | | | | | |
|---|--------------|-------------------|-------------------|------------|-------------------|------------|-----------------|-----------------|--------------|--------|--------|
| Délka cyklu t_c [s] | | 80 | | | | | | | | | |
| Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy | | | | | | | | | | | |
| signální skupina | řadící pruhy | I_v [pvoz/h] | S_v [pvoz/h] | z [s] | C_v [pvoz/h] | Rez [%] | L_{F1} [m] | L_{F2} [m] | t_w [s] | ÚKD | |
| | | | | | | | | | | dosah. | požad. |
| VA | ↖↗↘ | 145 | 1189 | 10 | 177 | 18 | 18 | | 73 | E | E |
| VB^> | ↗↘↙ | 1568 | 3907 | 42 | 2051 | 24 | 54 | | 16 | A | E |
| VC | ↖↗↘ | 48 | 1778 | 10 | 233 | 79 | 6 | | 30 | B | E |
| VD^> | ↗↘↙ | 1513 | 3980 | 48 | 2388 | 37 | 42 | | 10 | A | E |
| VE< | ↖ | 44 | 1818 | 5 | 136 | 68 | 6 | | 38 | C | E |

**PŘÍLOHA 7: KAPACITNÍ POSOUZENÍ SSZ 9.221 -
PODĚBRADSKÁ - U TESLY**

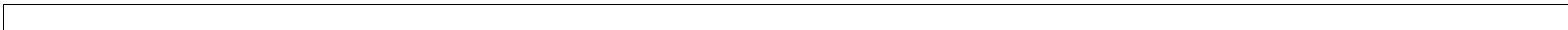
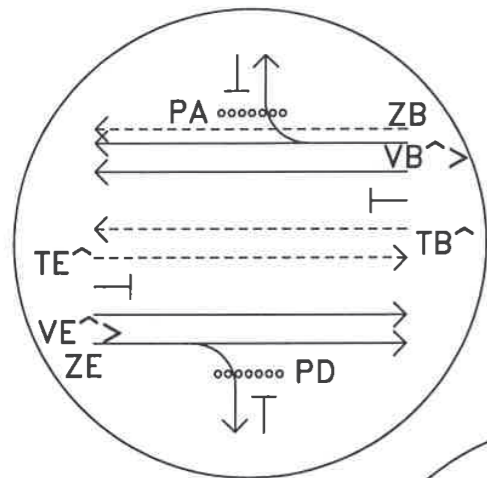
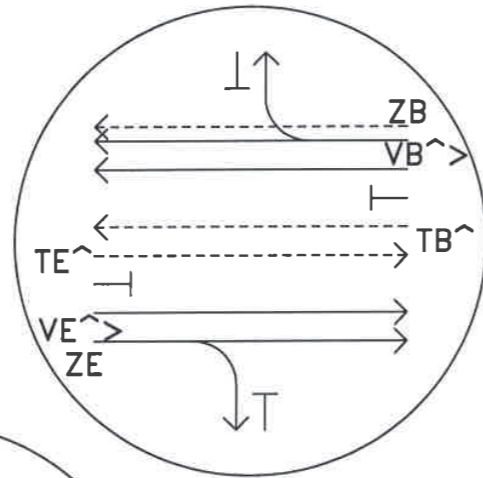


Schéma fází

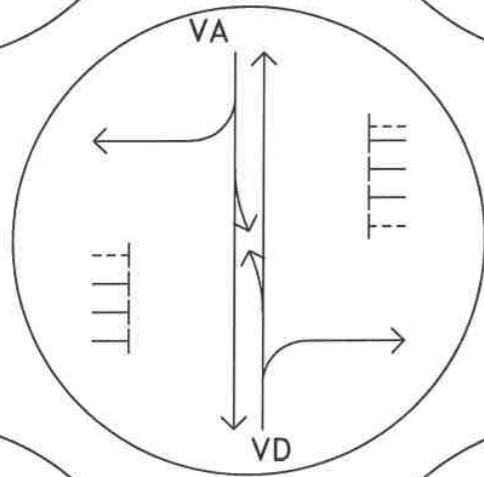
F1 = F9



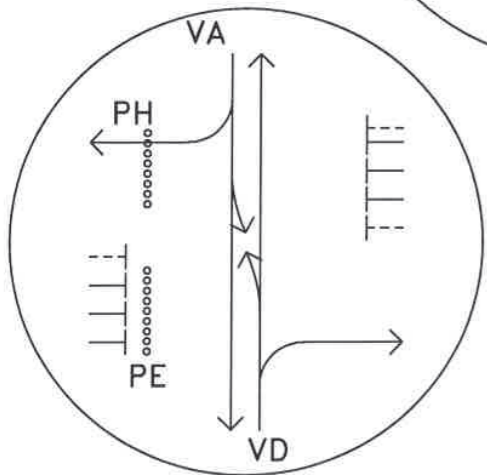
F2



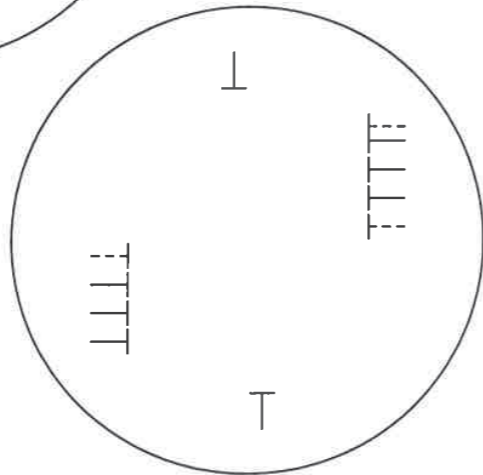
F3



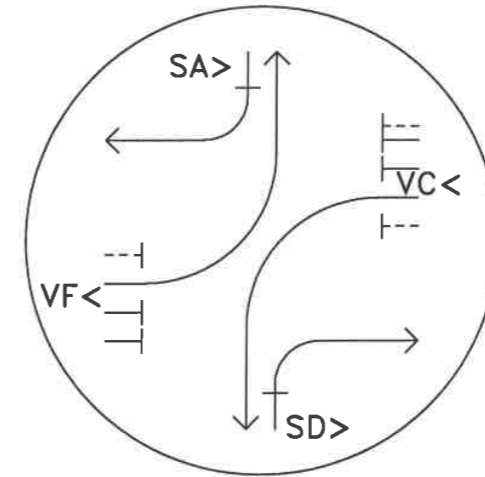
F4



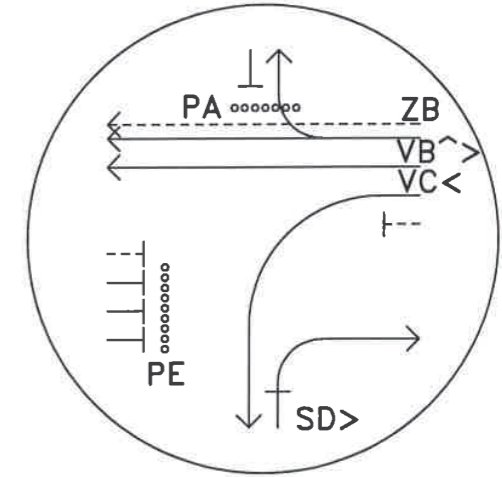
F5



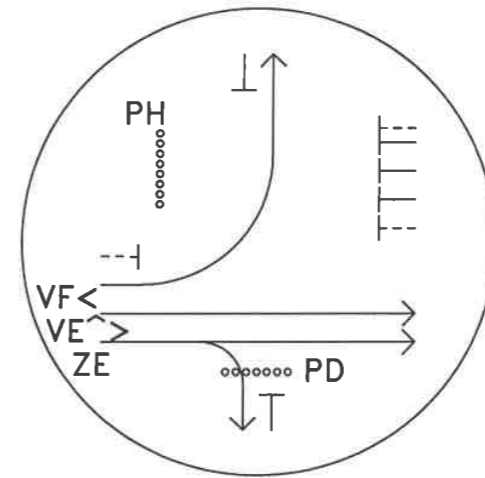
F6



F7



F8



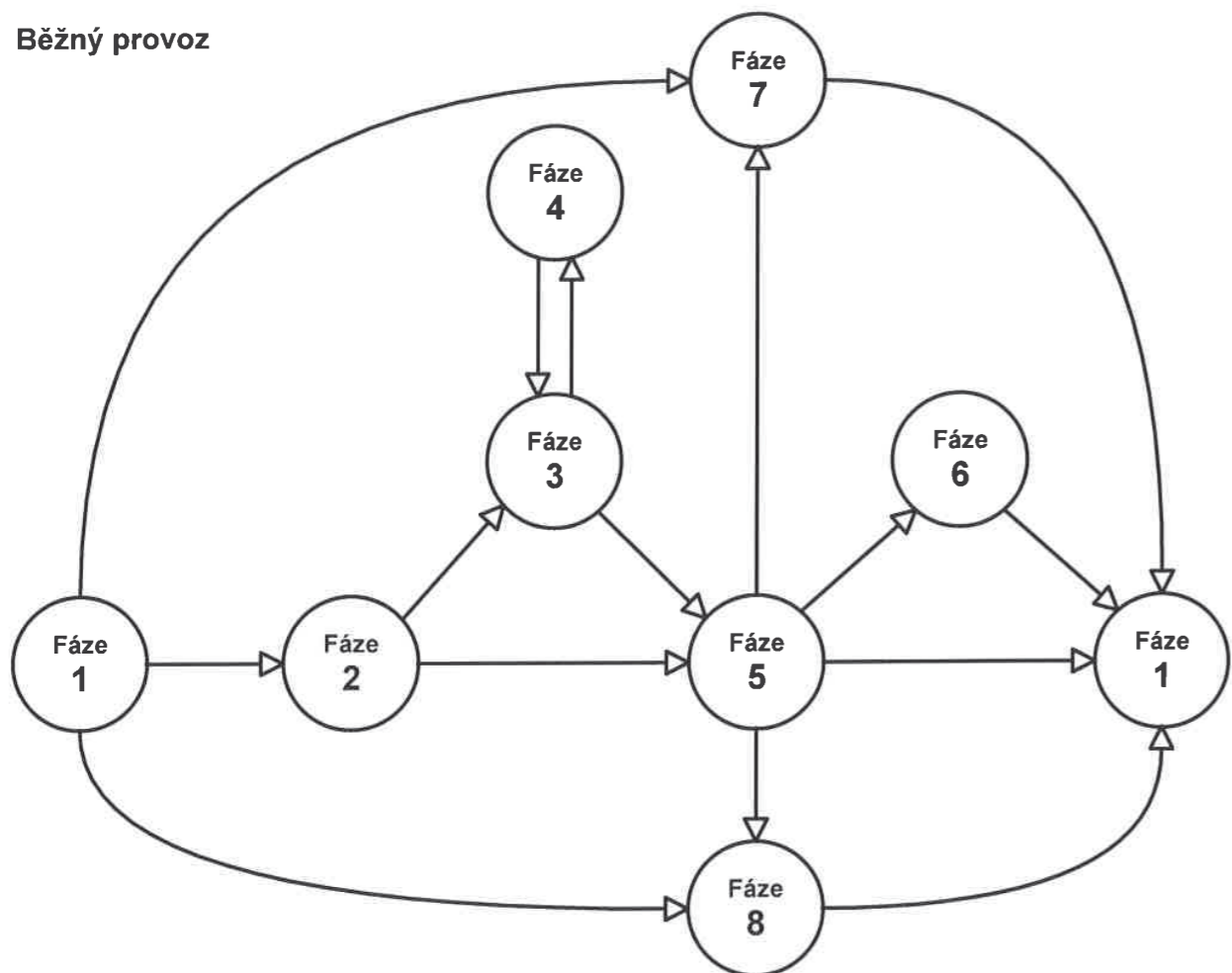
F10



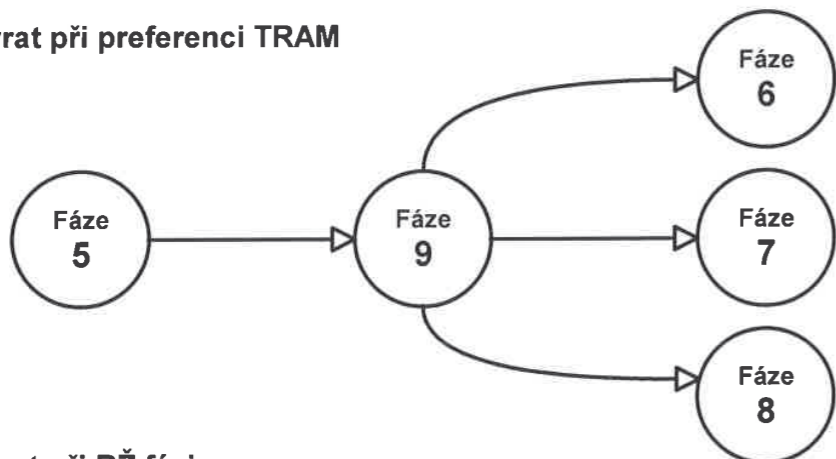
Schéma fází

Sled fází

Běžný provoz



Výzva a návrat při preferenci TRAM



Výzva a návrat při BŽ fázi



Tabulka mezičasů

| vyklizuje | najíždí | VA | VB | VC | VD | VE | VF | SA | SD | TB | TE | PA | PD | PE | PH |
|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|--------|--------|--------|--------|
| | | ^> | < | ^> | < | > | > | ^ | ^ | | | | | | |
| km/h | 25 35 | 25 35 | 25 35 | 25 35 | 25 35 | 25 35 | 25 35 | 25 35 | 25 35 | 35 35 | 25 35 | 5 5 | 5 5 | 5 5 | 5 5 |
| VA | 25 35 | | 5 | 5 | | 6 | 4 | 0** | | 6 | 5 | 5 | 8 | | |
| VB^> | 25 35 | 7 | | | 2 | | 0 | 4 | | | | 7* | | | 7 |
| VC< | 25 | 4 | | | 8 | 6 | | | | 5 | 4 | | 9 | | |
| VD | 25 35 | | 7 | 5 | | 4 | 4 | | 0** | 6 | 5 | 8 | 4 | | |
| VE^> | 25 35 | 2 | | 2 | 5 | | | | 4 | | | | 7* | 4 | |
| VF< | 25 | 10 | 8 | | 5 | | | | | 7 | 5 | 10 | | 4 | |
| SA> | 25 | 0** | 3 | | | | | | | | | 5 | | | |
| SD> | 25 | | | | 0** | 2 | | | | | | | 4 | | |
| TB^ | 25 | 6 | | 5 | 5 | | 4 | | | | | | | | |
| TE^ | 25 | 6 | | 6 | 6 | | 5 | | | | | | | | |
| PA | 5 | 9 | 8* | | 4 | | 3 | 9 | | | | | | | |
| PD | 5 | 3 | | 2 | 8 | 5* | | | 8 | | | | | | |
| PE | 5 | | | | | 7 | 7 | | | | | | | | |
| PH | 5 | | 3 | | | | | | | | | | | | |

Signální skupiny mimo tabulku mezičasů

| | |
|----|--------------|
| ZB | žlutý chodec |
| ZE | žlutý chodec |
| | |
| | |

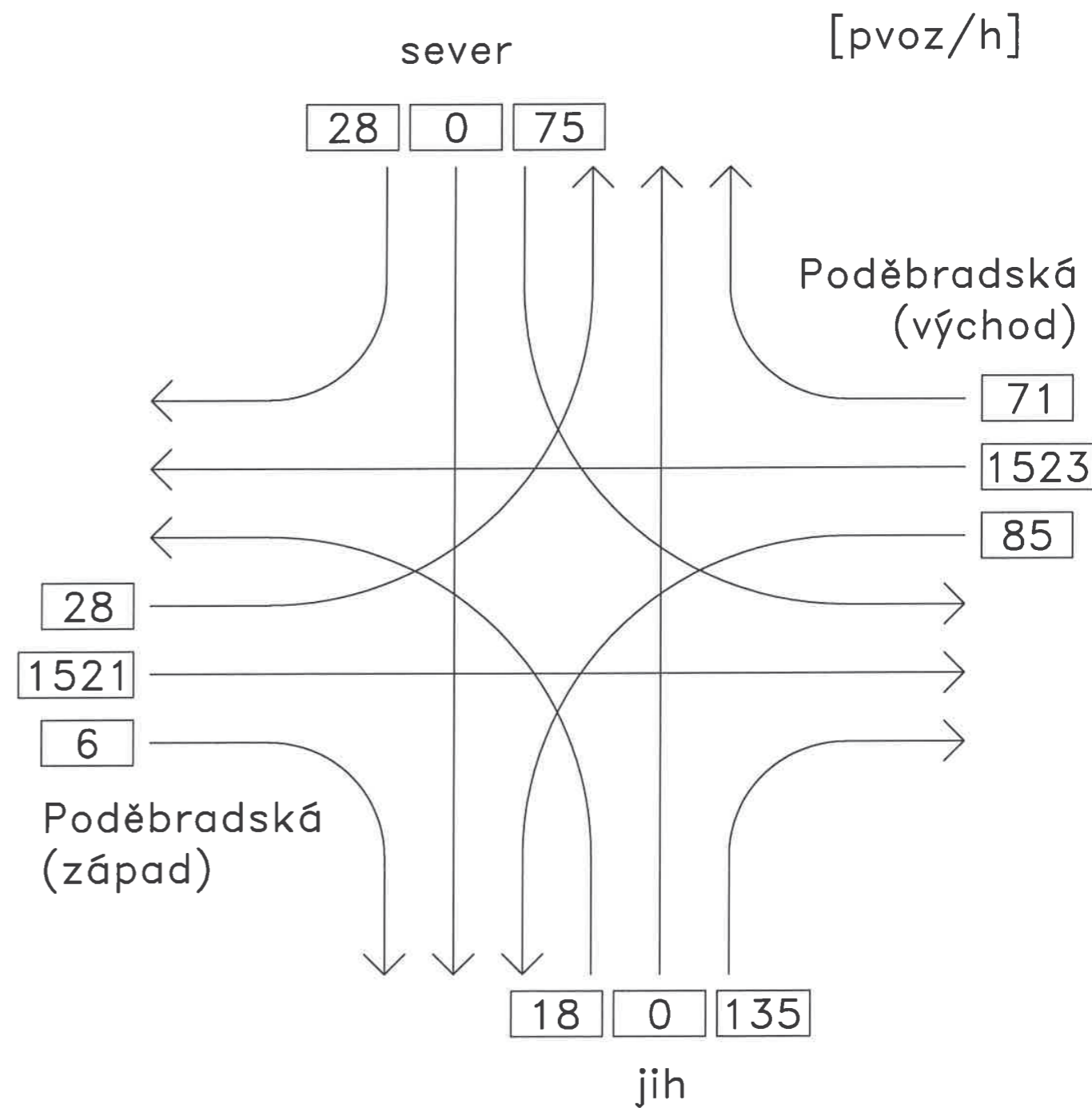
* z technologických důvodů nebude mezičas zadán do řadiče

** technologický mezičas

| č. | sig. sk. | nastaveno | 5 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 | 70 | 75 | 80 | 85 | 90 | 95 | 100 | dz / zm | |
|----------|----------|-----------|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|---------|--|
| 1 | VA | 45/54 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 9 | |
| 2 | VB^> | 75/38 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 43 | |
| 3 | VC< | 60/65 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 5 | |
| 4 | VD | 45/54 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 9 | |
| 5 | VE^> | 75/38 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 43 | |
| 6 | VF< | 60/65 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 5 | |
| 7 | SA> | 59/70 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 11 | |
| 8 | SD> | 59/70 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 11 | |
| 9 | TB^ | 72/38 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 46 | |
| 10 | TE^ | 70/38 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 48 | |
| 11 | PA | 75/36 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 41 | |
| 12 | PD | 74/36 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 42 | |
| 13 | PE | 42/52 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 7 | |
| 14 | PH | 45/52 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 7 | |
| 15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 17 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 18 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 19 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 21 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 23 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| č. | sig. sk. | nastaveno | 5 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 | 70 | 75 | 80 | 85 | 90 | 95 | 100 | dz / zm | |
| 20190319 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Příloha č. 5

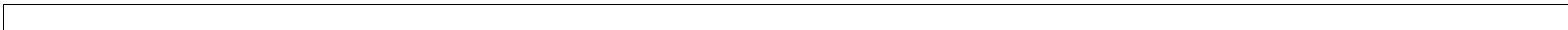
Pentlogram intenzit



Kapacitní posouzení

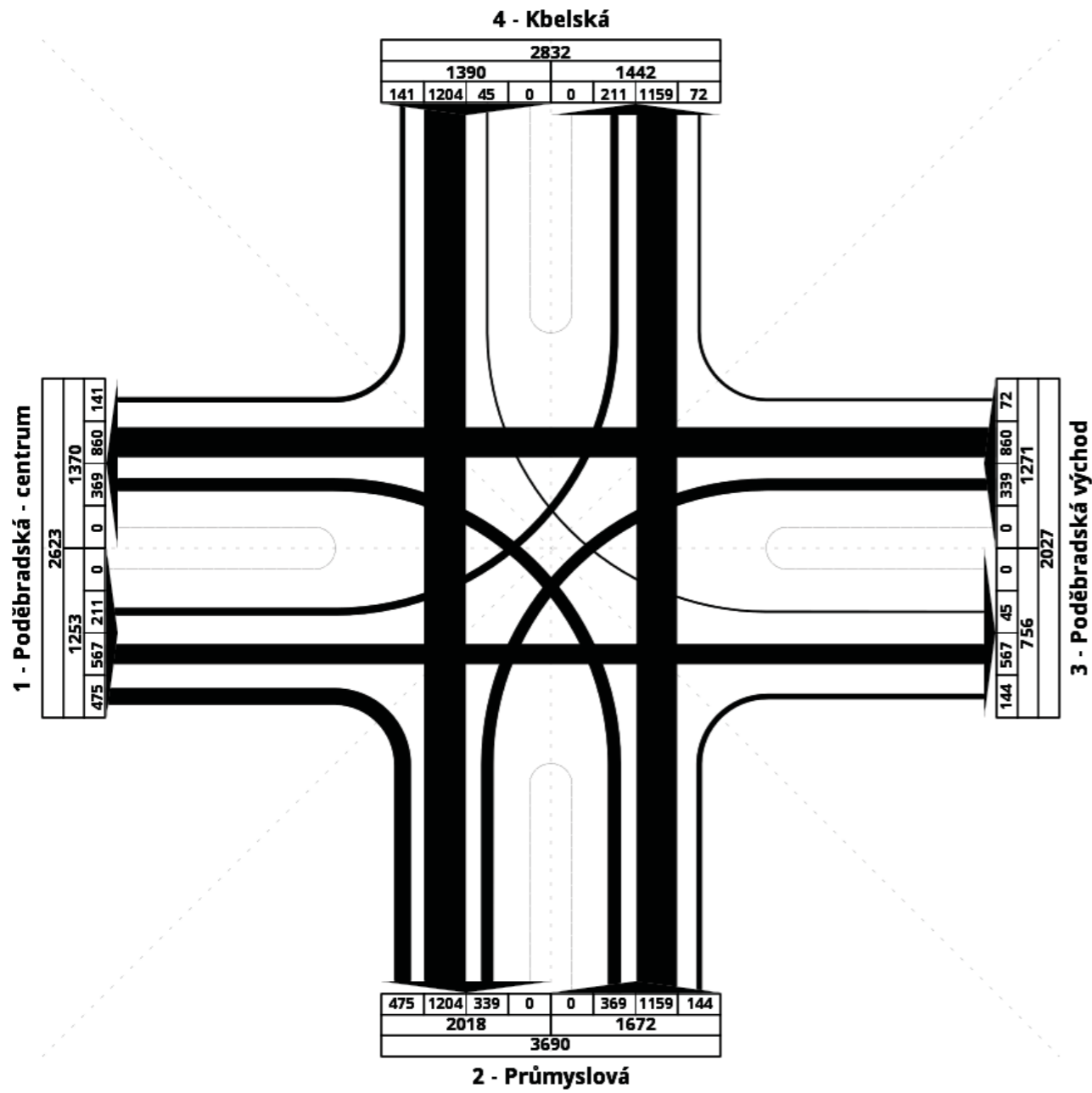
| Celodenní špička | | | | | | | | | | | |
|---|--------------|-------------------|-------------------|------------|-------------------|------------|-----------------|-----------------|--------------|--------|--------|
| Délka cyklu t_c [s] | | 80 | | | | | | | | | |
| Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy | | | | | | | | | | | |
| signální skupina | řadící pruhy | I_v [pvoz/h] | S_v [pvoz/h] | z [s] | C_v [pvoz/h] | Rez [%] | L_{F1} [m] | L_{F2} [m] | t_w [s] | ÚKD | |
| | | | | | | | | | | dosah. | požad. |
| VA | ↖↗↘ | 103 | 1157 | 9 | 154 | 33 | 18 | | 52 | D | E |
| VB^> | ↗↘↙ | 1594 | 3934 | 43 | 2115 | 25 | 54 | | 15 | A | E |
| VC< | ↖ | 85 | 1818 | 5 | 136 | 38 | 12 | | 53 | D | E |
| VD | ↖↗↘ | 153 | 1801 | 9 | 394 | 61 | 18 | | 32 | B | E |
| VE^> | ↗↘↙ | 1527 | 3994 | 43 | 2147 | 29 | 48 | | 14 | A | E |
| VF< | ↖ | 28 | 1818 | 5 | 136 | 79 | 6 | | 35 | C | E |

**PŘÍLOHA 8: KAPACITNÍ POSOUZENÍ SSZ 9.223 -
PRŮMYSLOVÁ - PODĚBRADSKÁ - KBELSKÁ**



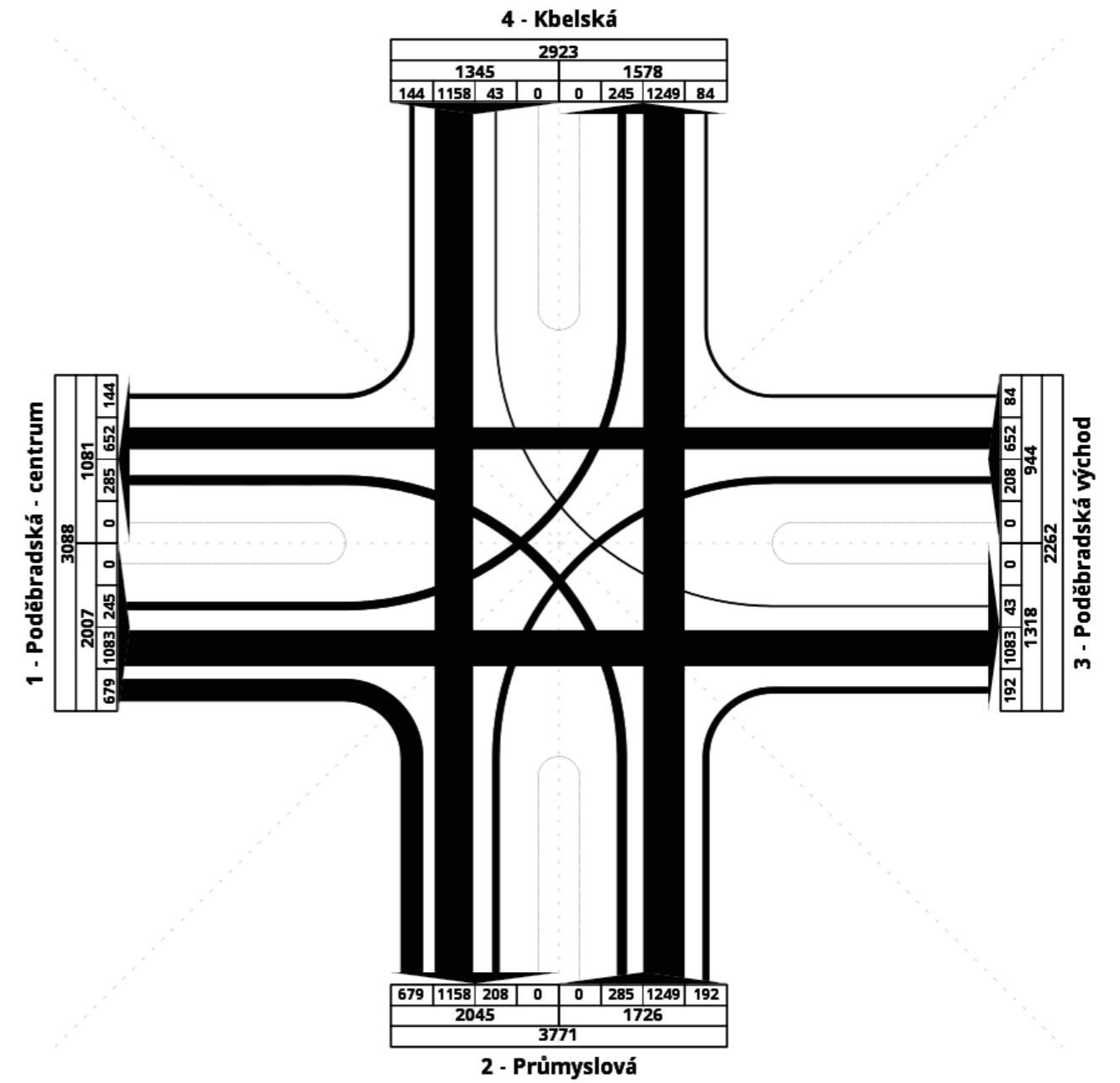
Název intenzity: Výhled - ranní špička se záměrem

Lokalita: SSZ 9.223 - Průmyslová - Poděbradská - Kbelská



Název intenzity: Výhled - odpolední špička se záměrem

Lokalita: SSZ 9.223 - Průmyslová - Poděbradská - Kbelská



KAPACITNÍ POSOUZENÍ SVĚTELNĚ ŘÍZENÉ KŘÍŽOVATKY

SSZ 9.223 - Poděbradská - Průmyslová - Kbelská - ranní špička

| posouzení kapacity vjezdů | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|--------------|------|-----|-----|-------------|-------------|-------|-------------|---------|-----|-----|
| Délka cyklu (s) | | 92 | | | | | | | | | |
| signální skupina | řadící pruhy | ov | Inv | tnv | lv (pvoz/h) | Sv (pvoz/h) | z (s) | Cv (pvoz/h) | Rez (%) | tw | ÚKD |
| VA | ↑+↑↗ | 1276 | 48 | 21 | 1410 | 3894 | 34 | 1439 | 2% | 81 | E |
| VA | ↖ | 44 | 1 | 0 | 46 | 1854 | 34 | 196 | 77% | 21 | C |
| VB^> | ↑+↑↗ | 922 | 5 | 5 | 943 | 3796 | 28 | 1155 | 18% | 33 | C |
| VC< | ↖+↖ | 334 | 2 | 3 | 345 | 3920 | 8 | 362 | 5% | 128 | E |
| VD+SD> | ↗ | 134 | 7 | 3 | 153 | 1425 | 53 | 821 | 81% | 9 | A |
| VD | ↑+↑ | 1061 | 68 | 30 | 1252 | 3920 | 46 | 1960 | 36% | 17 | B |
| VD | ↖ | 360 | 6 | 3 | 378 | 1792 | 46 | 391 | 3% | 141 | E |
| VF | ↑+↑ | 555 | 8 | 4 | 579 | 4000 | 14 | 609 | 5% | 86 | E |
| VF | ↖ | 205 | 4 | 2 | 217 | 1953 | 14 | 217 | 0% | - | E |
| VE> | ↗ | 468 | 5 | 2 | 482 | 1809 | 34 | 669 | 28% | 29 | C |

| kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--------------|------|-----|-----|-------------|-------------|--------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------|--------------|-------------|
| Délka cyklu (s) | | 92 | | | | | | | | | | | | |
| signální skupina | řadící pruhy | ov | Inv | tnv | lv (pvoz/h) | Sp (pvoz/h) | zp (s) | Cl1 (pvoz/h) | Na (pvoz/h) | Cl2 (pvoz/h) | Sl (pvoz/h) | zo (s) | Cl3 (pvoz/h) | Cl (pvoz/h) |
| VA | ↖ | 1195 | 75 | 33 | 1405 | 5345 | 34 | 0 | 5 | 196 | 1854 | 0 | 0 | 196 |
| VD | ↖ | 1276 | 48 | 21 | 1410 | 3894 | 34 | 0 | 4 | 157 | 1792 | 12 | 234 | 391 |
| VF | ↖ | 922 | 5 | 5 | 943 | 3796 | 10 | 0 | 5 | 196 | 1953 | 1 | 21 | 217 |

SSZ 9.223 - Poděbradská - Průmyslová - Kbelská - odpolední špička

| posouzení kapacity vjezdů | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|--------------|------|-----|-----|-------------|-------------|-------|-------------|---------|--------|-----|
| Délka cyklu (s) | | 92 | | | | | | | | | |
| signální skupina | řadící pruhy | ov | Inv | tnv | lv (pvoz/h) | Sv (pvoz/h) | z (s) | Cv (pvoz/h) | Rez (%) | tw (s) | ÚKD |
| VA | ↑+↑↗ | 1225 | 57 | 20 | 1372 | 3861 | 34 | 1427 | 4% | 54 | E |
| VA | ↖ | 42 | 1 | 0 | 44 | 1854 | 34 | 196 | 78% | 20 | C |
| VB^> | ↑+↑↗ | 727 | 5 | 4 | 746 | 3754 | 32 | 1306 | 43% | 24 | C |
| VC< | ↖+↖ | 206 | 1 | 1 | 210 | 3920 | 8 | 362 | 42% | 43 | D |
| VD+SD> | ↗ | 186 | 4 | 2 | 198 | 1425 | 50 | 774 | 74% | 11 | B |
| VD | ↑+↑ | 1192 | 40 | 17 | 1303 | 3920 | 42 | 1790 | 27% | 21 | C |
| VD | ↖ | 275 | 7 | 3 | 294 | 1792 | 42 | 313 | 6% | 101 | E |
| VF | ↑+↑ | 1081 | 1 | 1 | 1085 | 4000 | 22 | 957 | -13% | 19 | F |
| VF | ↖ | 245 | 0 | 0 | 245 | 1953 | 22 | 295 | 17% | 57 | E |
| VE> | ↗ | 674 | 3 | 2 | 684 | 1742 | 38 | 720 | 5% | 66 | E |

| kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--------------|------|-----|-----|-------------|-------------|--------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------|--------------|-------------|
| Délka cyklu (s) | | 92 | | | | | | | | | | | | |
| signální skupina | řadící pruhy | ov | Inv | tnv | lv (pvoz/h) | Sp (pvoz/h) | zp (s) | Cl1 (pvoz/h) | Na (pvoz/h) | Cl2 (pvoz/h) | Sl (pvoz/h) | zo (s) | Cl3 (pvoz/h) | Cl (pvoz/h) |
| VA | ↖ | 1378 | 44 | 19 | 1500 | 5345 | 34 | 0 | 5 | 196 | 1854 | 0 | 0 | 196 |
| VD | ↖ | 1225 | 57 | 20 | 1372 | 3861 | 34 | 0 | 4 | 157 | 1792 | 8 | 156 | 313 |
| VF | ↖ | 727 | 5 | 4 | 746 | 3754 | 13 | 0 | 7 | 274 | 1953 | 1 | 21 | 295 |



m4 architekti
Thákurova 531/4
160 00 Praha 6

Vyřizuje/tel.:
Václav Špilík, Bc.
236004255

Počet listů: 2

Datum:

2. 4. 2019

Č.j.:

MHMP-596727/2019/O4/Šv

Spis. zn.:

S-MHMP 564070/2019ODA

ZÁVAZNÉ STANOVISKO silničního správního úřadu k přípravné dokumentaci stavby (pro účely územního řízení) ve věci : URBANISTICKÁ STUDIE PODĚBRADSKÁ, PRAHA 9-VYSOČANY

Hlavní město Praha, Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravních agend, jako silniční správní úřad podle § 40 odst. 4 písm. d) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o pozemních komunikacích), a zároveň jako dotčený orgán ve smyslu ustanovení § 136 odst. 1 zák. č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen správní řád)

vydává s o u h l a s n é stanovisko

podle ustanovení § 149 zák. č. 500/2004 Sb., správní řád

k Vašemu podání ze dne: 27.3.2019, které obsahuje projektovou dokumentaci zpracovanou firmou European Transportation Consultancy, s.r.o., Anny Letenské 7, 120 00 Praha 2 z 2019

za podmínek:

- 1) Úpravy či výstavba jednotlivých křižovatek musí být realizovány v koordinaci s výstavbou či úpravou SSZ 9.217 Poděbradská – U Elektry, SSZ 9.909 Poděbradská – OP Hloubětín a SSZ 9.221 Poděbradská – U Tesly
- 2) Součástí projektové dokumentace pro vydání stavebního povolení (projekt předkládaný ke stavebnímu řízení) budou zásady organizace výstavby, které budou zpracovány tak, aby:
 - a) po celou dobu realizace byl zachován přístup k přilehlým objektům a vjezd dopravní obsluhy a pohotovostním vozidlům včetně svozu domovního odpadu a přístupu k ovládacím armaturám inženýrských sítí, a dále byl zachován provoz MHD včetně bezpečného přístupu k zastávkám;
 - b) byla zajištěna čistota okolních komunikací (u výjezdu ze staveniště budou oklepové a mycí rampy);
 - c) byly minimalizovány zábory stávajících komunikací včetně parkovacích stání.
- 3) Projektová dokumentace pro vydání stavebního povolení bude obsahovat návrh dopravních opatření po dobu realizace stavby. Pro provádění stavby budou využívány pracovní pruhy určené rozhodnutím příslušného správního úřadu ve smyslu § 25 zákona o pozemních komunikacích.

- 4) K územnímu řízení bude doloženo povolení příslušného silničního správního úřadu, ve smyslu § 10 zákona o pozemních komunikacích, k připojení (eventuálně úpravě stávajících připojení) na komunikaci.

Odůvodnění

Dne 27.3.2019 podal žadatel m4 architekti, IČ 27594874, se sídlem Thákurova 531/ 4, 160 00 Praha 6, žádost o vydání závazného stanoviska z hlediska dopravy pro potřeby územního řízení pro umístění stavby: Urbanistická studie Poděbradská, Praha 9-Vysočany, k dokumentaci, kterou vypracoval European Transportation Consultancy, s.r.o., Anny Letenské 7, 120 00 Praha 2 v 2019.

Magistrát hlavního města Prahy - odbor dopravních agend návrh posoudil z hlediska širších dopravních vztahů a vlivu záměru na stávající komunikační síť a stanovil podmínky, zajišťující nezbytnou koordinaci (podm.č.1) a minimalizaci negativních dopadů stavby na okolní komunikační síť jak v době výstavby, tak po uvedení stavby do provozu (podm. č.2).

V podmínce č. 3 stanovil povinnost zpracovat návrh dopravních opatření po dobu stavby, který před vydáním stavebního povolení posoudí příslušný silniční správní úřad a na základě tohoto posouzení vydá rozhodnutí ve smyslu § 25 (odst. 6 písm. c bod 3) zákona o pozemních komunikacích. V řízení o povolení zvláštního užívání komunikace bude požadovaný zábor posouzen z hlediska rozsahu i vlivu na provoz na okolní komunikační síti.

Zároveň stavebníkovi v podm. č. 4 uložil k žádosti o územní rozhodnutí doložit rozhodnutí o připojení stavby, a to jak pro trvalé, tak pro dočasné (pro potřeby provádění stavby) připojení na stávající komunikační síť. V řízení o povolení připojení bude posouzen vliv těchto křižovatek, resp. sjezdů, z hlediska vlivu na stávající komunikační síť i z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu na komunikační síti.

Poučení o opravném prostředku

Proti tomuto závaznému stanovisku **nelze** v souladu s ustanovením § 149 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, **podat samotné odvolání**, neboť tento úkon není samostatným rozhodnutím. Pokud toto závazné stanovisko znemožňuje vyhovět výše uvedené žádosti, příslušný správní orgán, který rozhoduje ve věci samé, v souladu s ustanovením § 149 odst. 4 správního řádu nebude provádět další dokazování a žádost zamítne. **Až proti rozhodnutí příslušného správního orgánu je možné podat odvolání**, které umožní, aby bylo v souladu s ustanovením § 149 odst. 5 správního řádu přezkoumáno toto závazné stanovisko.

Ing. Jan Heroudek
ředitel odboru dopravních agend
v.z. Ing. Aleš Krejča

Vzhledem k tomu, že výše uvedená stavba nenaplní znaky, uvedené v ustanovení § 7, odst. 3 nebo § 9, odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, odbor dopravních agend MHMP jako příslušný drážní správní úřad souhlas ke stavbě v ochranném pásmu metra neuděluje.

Na vědomí:

ÚMČ Praha 9
ODA-O4 sektor Šv