

# NÁDRAŽNÍ - STRAKONICKÁ

## PRŮVODNÍ ZPRÁVA

**OBJEDNATEL:** ÚŘAD MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 5  
Kancelář architekta MČ Praha 5  
Náměstí 14. října 4, 150 22 Praha 5

**ZHOTOVITEL:** ATELIER DUA, s.r.o.  
**ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:** Ing. Václav Malina  
**AUTORSKÝ TÝM:** Ing. Petr Zajíc, Ing. Štěpán Mazánek,  
Ing. Michal Podruh, Ing. Petr Kučera, Ing. Petr Jakovec

Šaldova 30, 186 00 Praha 8  
T: +420 222 315 937  
E: dua@dua.cz

**DATUM:** prosinec 2013

### SEZNAM PŘÍLOH:

Průvodní zpráva	
1. Situace širších vztahů	m. 1:5000
2. Dopravní situace – ETAPA	m. 1:2000
3. Dopravní situace – VÝHLED	m. 1:2000
4. Detaily vybraných křižovatek	m. 1:500
5. Charakteristické profily	m. 1:100
6. Kartogramy intenzit dopravy na komunikační síti	m. schema

## 1. ÚVOD

Na základě objednávky č. 0003/KA/13 MČ Praha 5 z 12/2013 je předmětem této dokumentace zpracování dopravní studie, která má dle zadání prověřit a navrhnout reálnou možnost změny dopravního režimu ulic Strakonické a Nádražní v oblasti jižně od Moulíkovy ulice. Součástí bude i orientační výpočet intenzit dopravy v Nádražní třídě, včetně kapacitního posouzení vybraných křižovatek se SSZ. Studie by se měla stát podkladem pro zpracování urbanistické studie daného území a součástí podkladu k projednání změny ÚPn č. Z2772/00.

Řešení této lokality bylo již zpracováváno na popud MČ Praha 5 v roce 2010, kde byla mimo jiné řešena i varianta přeložení Strakonické ulice do ulice Nádražní. Jelikož tímto přesmykem je třeba příčný profil stávající Nádražní ulice přiměřeně rozšířit, došlo v několika místech k požadavku na zábor části přilehlých pozemků (cca v šíři 2m) a v jednom místě ke kolizi se stávajícím objektem na parcele 659/3. I když je možné uvažovat s reálným pozemkovým vyrovnáním - náhradou těchto zabraných pozemků výměnou za uvolněné pozemky po zrušení Strakonické třídy, byl tento problém v předkládané studii variantně řešen tak, že uliční profil Nádražní třídy byl v potřebném úseku rozšířen naopak na úkor přilehlých železničních ploch ČD.

## 2. ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ VAZBY

Z hlediska širších dopravních vztahů je v současné době řešené území stabilizované. Ve výhledu má dojít k zaústění Radlické radiály do trasy Městského okruhu a k výstavbě Dvoreckého mostu (varianta pouze s TRAM + pěší, nebo varianta s TRAM + pěší + 1 jízdní pruh pro každý směr, vyhrazených pro BUS MHD).

## 3. ŘEŠENÍ LOKALITY PODÉL STRAKONICKÉ A NÁDRAŽNÍ TŘÍDY

Odstranění prostorové bariery v podobě silně zatížené Strakonické třídy v úseku mezi Zlíchovem a ulicí Moulíkovou je námětem pro návrh dopravního řešení v této lokalitě. Návrh počítá s přeložením této části Strakonické ulice do rozšířené Nádražní třídy v rámci uličního přesmyku jižně od ulice Moulíkovy. Rozšíření Nádražní třídy je zde uplatněno na úkor pozemků ČD, které lze pro železniční dopravu považovat za zbytné.

Řešení této lokality je předkládáno ve **2 fázích – etapě a výhledu**. Výhledové řešení počítá s přeřešením nového předpolí Dvoreckého mostu a jeho zakomponováním do celkového dopravního návrhu, včetně řešení tramvajové dopravy. Zároveň uvolnění území podél řeky od intenzivní automobilové dopravy umožňuje zde návrhově rozvinout nové funkční využití uvolněných ploch.

## 4. BILANCE DOPRAVY V KLIDU A VÝPOČET OBJEMU VYGENEROVANÉ DOPRAVY IAD

Pro potřeby této dopravní studie byly použity orientační předpokládané objemy funkčních ploch dle návrhu atelieru ADNS, na základě kterých byl stanoven výpočet dopravy v klidu a následně vygenerován i objem automobilové dopravy. Potřeba dopravy v klidu (parkování a odstavování vozidel) v řešeném území je bilancována na základě obecně závazné vyhlášky hl. m. Prahy č. 26/99 Sb. Dle této vyhlášky se jedná o území, částečně spadající do třetí zóny s přímou obsluhou metrem, výsledný počet stání pro navrhované nebytové funkce je zde uplatněn přenásobením hodnoty výpočtového stavu výsledným koeficientem redukce ( $K_u \cdot K_p = 0,6 \cdot 0,6^* = 0,36$ ). Pro bytové funkce se základní počet stání redukčním koeficientem nenásobí. Z celkového počtu stání musí nejméně 5% splňovat požadavky na stání pro vozidla osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Navíc u staveb pro obchod, služby a zdravotnictví musí být 1% stání uzpůsobeno pro osoby doprovázející dítě v kočárku.

BILANCE DOPRAVY V KLIDU DLE VYHLÁŠKY HL. MĚSTA PRAHY č. 26/99 Sb.										
PROJEKT: NÁDRAŽNÍ - STRAKONICKÁ								POČET STÁNÍ		
OBLAST	FUNKCE	JEDNOTKA					UKAZATEL ZÁKLADNÍHO POČTU STÁNÍ	ZÁKLADNÍ	KOEFIČIENTY REDUKCE k <sub>u</sub> x k <sub>d</sub>	POŽADOVANÝ
		HPP [m <sup>2</sup> ]	ČISTÁ KANCELÁŘSKÁ PLOCHA [m <sup>2</sup> ]	POČET BYTŮ DO 100 m <sup>2</sup>	POČET BYTŮ NAD 100 m <sup>2</sup>	POČET LŮŽEK				
A	ADMINISTRATIVA	45 440	29 082				1 stání / 30 m <sup>2</sup>	969,4	0,60 x 1,00	582
CELKEM OBLAST A										582
B	ADMINISTRATIVA	22 500	14 400				1 stání / 30 m <sup>2</sup>	480,0	0,60 x 1,00	288
	BYDLENÍ – BYTY DO 100 m <sup>2</sup>	10 640		57			1 stání / 1 byt	57,0	1,00 x 1,00	57
	BYDLENÍ – BYTY NAD 100 m <sup>2</sup>				31		2 stání / 1 byt	62,0	1,00 x 1,00	62
	BYDLENÍ - NÁVŠTĚVY						1 st. / 10 bytů	8,8	1,00 x 1,00	9
CELKEM OBLAST B										416
C	ADMINISTRATIVA	29 010	18 566				1 stání / 30 m <sup>2</sup>	618,9	0,60 x 1,00	372
	BYDLENÍ – BYTY DO 100 m <sup>2</sup>	33 170		179			1 stání / 1 byt	179,0	1,00 x 1,00	179
	BYDLENÍ – BYTY NAD 100 m <sup>2</sup>				97		2 stání / 1 byt	194,0	1,00 x 1,00	194
	BYDLENÍ - NÁVŠTĚVY						1 st. / 10 bytů	27,6	1,00 x 1,00	28
CELKEM OBLAST C										773
D	ADMINISTRATIVA	9 900	6 336				1 stání / 30 m <sup>2</sup>	211,2	0,60 x 0,60	77
CELKEM OBLAST D										77
E	HOTEL	6 000				100	1 st. / 3 lůžka	33,3	0,60 x 0,60	12
	BYDLENÍ – BYTY DO 100 m <sup>2</sup>	36 400		196			1 stání / 1 byt	196,0	1,00 x 1,00	196
	BYDLENÍ – BYTY NAD 100 m <sup>2</sup>				106		2 stání / 1 byt	212,0	1,00 x 1,00	212
	BYDLENÍ - NÁVŠTĚVY						1 st. / 10 bytů	30,2	1,00 x 1,00	31
CELKEM OBLAST E										451
CELKEM										2299

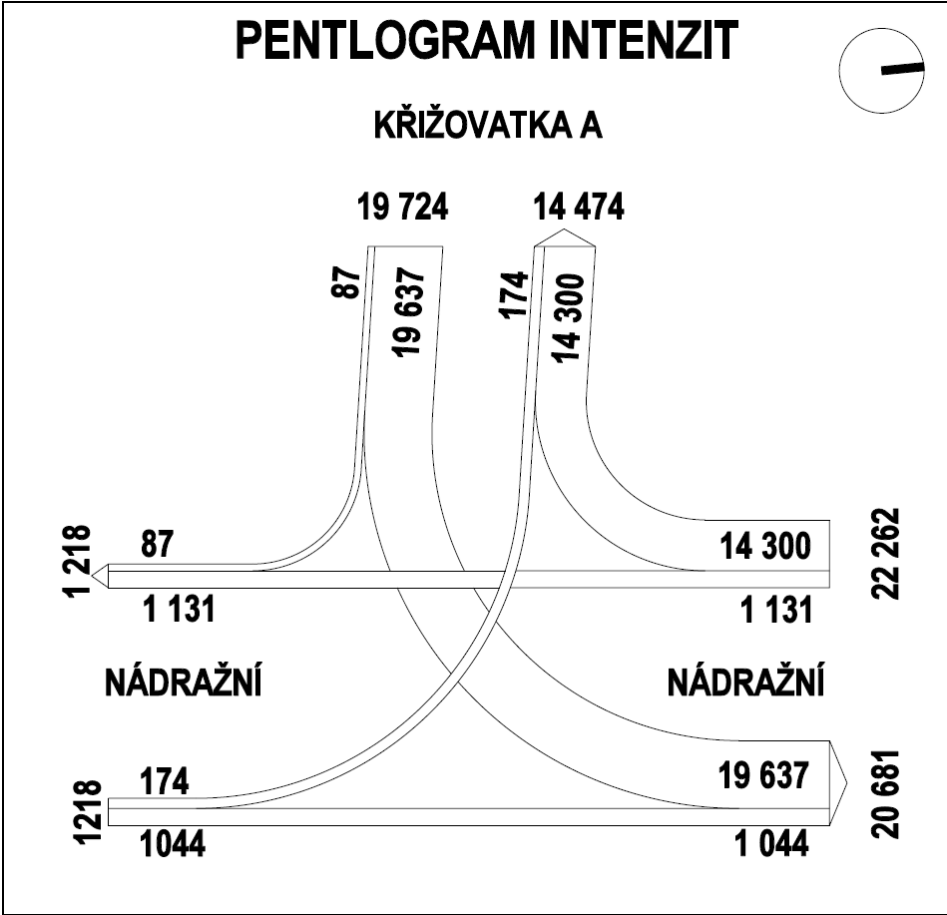
BILANCE DOPRAVY V POHYBU						
PROJEKT: NÁDRAŽNÍ - STRAKONICKÁ						
OBLAST	FUNKCE	HPP [m <sup>2</sup> ]	POČET STÁNÍ	KOEFICIENT OBRATU	POČET JÍZD JEDNOSMĚRNĚ [voz./24 hod.]	POČET JÍZD OBOUSMĚRNĚ [voz./24 hod.]
A	ADMINISTRATIVA	45 440	582	1,50	873	1 746
CELKEM OBLAST A					873	1 746
B	ADMINISTRATIVA	22 500	288	1,50	432	864
	BYDLENÍ – BYTY DO 100 m <sup>2</sup>	10 640	57	0,90	52	104
	BYDLENÍ – BYTY NAD 100 m <sup>2</sup>		62	0,90	56	112
	BYDLENÍ - NÁVŠTĚVY		9	1,80	17	34
CELKEM OBLAST B					557	1 114
C	ADMINISTRATIVA	29 010	372	1,50	558	1 116
	BYDLENÍ – BYTY DO 100 m <sup>2</sup>	33 170	179	0,90	162	324
	BYDLENÍ – BYTY NAD 100 m <sup>2</sup>		194	0,90	175	350
	BYDLENÍ - NÁVŠTĚVY		28	1,80	51	102
CELKEM OBLAST C					946	1 892
D	ADMINISTRATIVA	9 900	77	1,50	116	232
CELKEM OBLAST D					116	232
E	HOTEL	6 000	12	3,00	36	72
	BYDLENÍ – BYTY DO 100 m <sup>2</sup>	36 400	196	0,90	177	354
	BYDLENÍ – BYTY NAD 100 m <sup>2</sup>		212	0,90	191	382
	BYDLENÍ - NÁVŠTĚVY		31	1,80	56	112
CELKEM OBLAST E					460	920
CELKEM					2 952	5 904

5. KAPACITNÍ POSOUZENÍ VYBRANÝCH KŘÍŽOVATEK

Pro vyhodnocení reálnosti předkládané studie bylo provedeno orientační kapacitní posouzení vybraných světelně řízených křižovatek v ulicích Strakonická a Nádražní. V dalším stupni dokumentace bude nutné zpracování autorizovaného kapacitního posudku a bude nutné uvažovat s koordinací křižovatek a preferencí MHD. Délka cyklu všech křižovatek byla s ohledem na jejich koordinaci zvolena shodná a to 90s. Všechny křižovatky jsou na místních komunikacích sběrných a obslužných, požadovaný stupeň úrovně kvality dopravy je E. Pentlogramy intenzit křižovatek ukazují celodenní intenzity průměrného pracovního dne.

5.1. KŘÍŽOVATKA A

Tříramenná křižovatka ulice Strakonická, nového propojení ulice Strakonická s ulicí Nádražní a napojení areálu s hlavní pozemní komunikací do odbočky. Na vjezdu do křižovatky z ulice Strakonická ve směru z centra a na novém propojení jsou 2 řadící pruhy, na výjezdu z areálu je 1 společný řadící pruh.

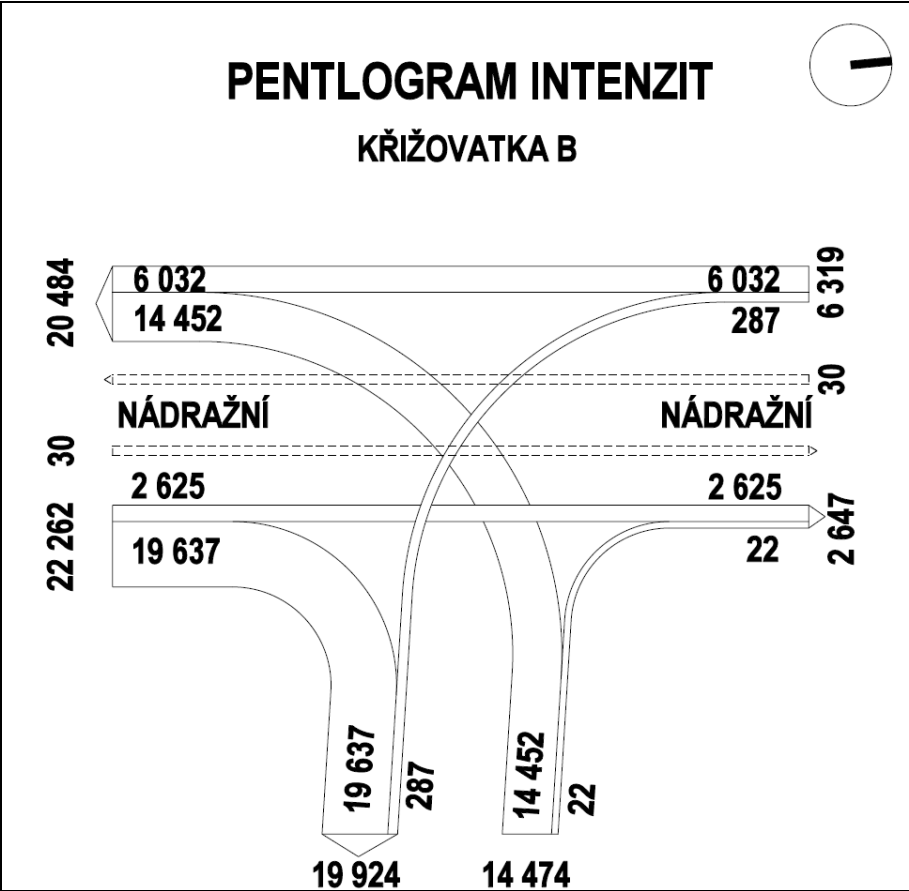


Křižovatka A																	
s. skup.	I <sub>i</sub>	S <sub>zakl</sub>	S <sub>i</sub>	Y	Y <sub>krit</sub>	Y	L	C <sub>opt</sub>	t <sub>c</sub>	z <sub>i</sub>	z <sub>min</sub>	z	C <sub>v</sub>	rez %	L <sub>f</sub>	t <sub>w</sub>	UKD
V1 ^>, >	190	4000	3512	0,05	0,05	0,72	11	76,83	90	4,95	3,88	15	585	67	12	31,1	B
V13' >	1072	2000	1739	0,62	0,62					66,62	54,48	70	1353	20	36	9,8	A
V2 <, <>	1606	4000	3999	0,40							35,14	55	2444	34	94	11,5	A
V3 <^	97	2000	1967	0,05	0,05					4,43	3,46	9	197	50	7	42,6	C

Křižovatka kapacitně vyhovuje. Výsledný stupeň úrovně kvality dopravy C.

5.2. KŘÍŽOVATKA B

Tříramenná křižovatka ulice Nádražní a nového propojení ulice Strakonická s ulicí Nádražní s hlavní pozemní komunikací do odbočky. V ulici Nádražní je vedena tramvajová trať a autobusová doprava. Na všech vjezdových paprscích křižovatky jsou 2 řadící pruhy.

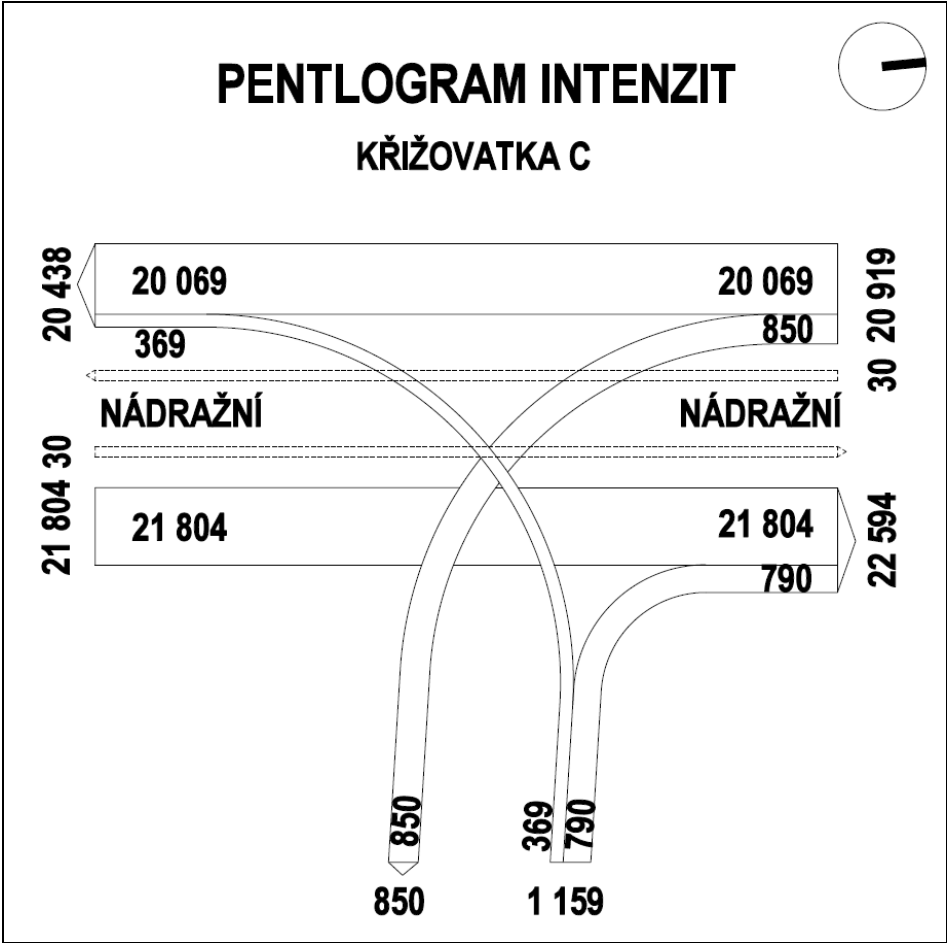


Křižovatka B																	
s. skup.	I <sub>i</sub>	S <sub>zakl</sub>	S <sub>i</sub>	Y	Y <sub>krit</sub>	Y	L	C <sub>opt</sub>	t <sub>c</sub>	z <sub>i</sub>	z <sub>min</sub>	z	C <sub>v</sub>	rez %	L <sub>f</sub>	t <sub>w</sub>	UKD
V1 ^>, >	474	2000	1843	0,26		0,84	14	165,68	90	69,40	22,13	25	512	7	26	67,6	D
V13' >, >	1399	2000	1791	0,78	0,78						69,28	72	1433	2	42	53,7	D
V2 <, <>	1186	4000	3721	0,32							27,68	45	1861	36	89	16,4	A
V31 <	23	2000	1891	0,01	0,01					0,09	0,09	5	105	78	2	40,9	C
V32 ^	543	2000	2000	0,27		0,84	14	165,68	90		23,44	30	667	18	28	35,4	C
VTA ^	30	600	600	0,05	0,05					3,51	3,50	25	167	82	4	24,4	B
VTB ^	30	600	600	0,05							3,50	25	167	82	4	24,4	B

Křižovatka kapacitně vyhovuje. Výsledný stupeň úrovně kvality dopravy D.

5.3. KŘÍŽOVATKA C

Tříramenná křižovatka ulice Nádražní a nové areálové komunikace s hlavní v přímé. V ulici Nádražní je vedena tramvajová trať a autobusová doprava. Na vjezdových paprscích křižovatky jsou 2 řadící pruhy, na vjezdu v ulici Nádražní ve směru z centra jsou 3 řadící pruhy.

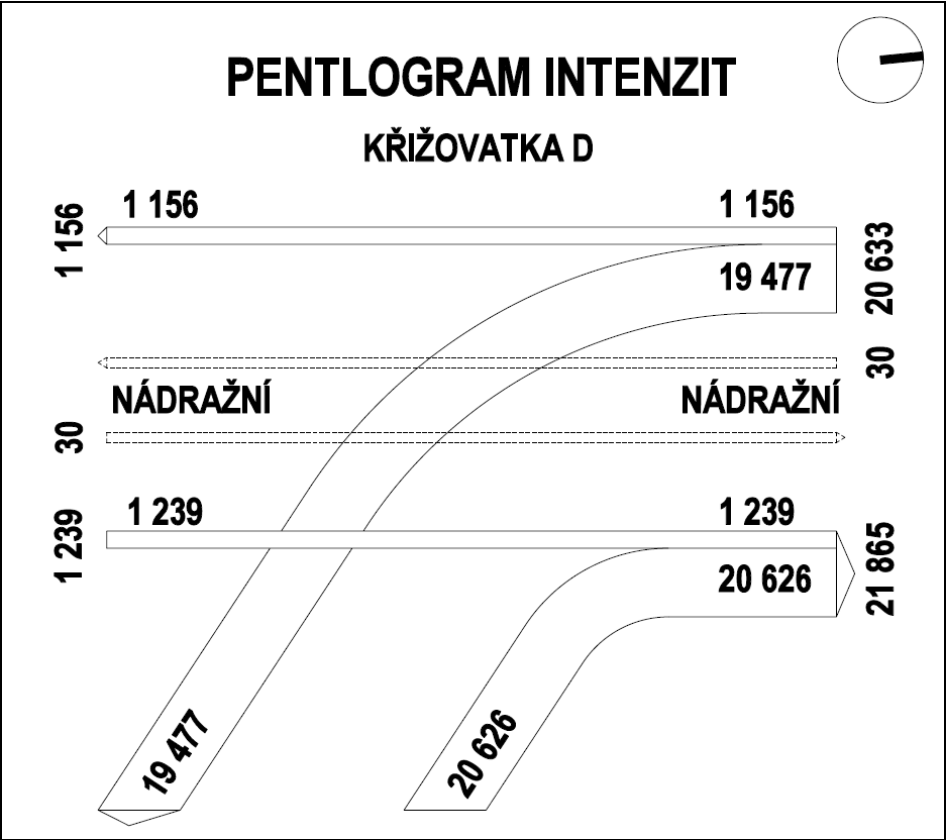


Křižovatka C																	
s. skup.	I <sub>i</sub>	S <sub>zakl</sub>	S <sub>i</sub>	Y	Y <sub>krit</sub>	Y	L	C <sub>opt</sub>	t <sub>c</sub>	z <sub>i</sub>	z <sub>min</sub>	z	C <sub>v</sub>	rez %	L <sub>f</sub>	t <sub>w</sub>	UKD
V1 ^, ^>	1835	4000	4000	0,46						72,26	40,29	60	2667	31	46	9,7	A
V21 <	30	2000	2000	0,01	0,46						0,33	10	222	86	4	33,6	B
V23 >	63	2000	1953	0,03	0,04						1,91	19	412	84	8	26,8	B
V31 <	68	2000	1891	0,04		0,49	11	42,55	90		2,24	9	189	64	5	38,8	C
V32 ^, ^	1694	4000	4000	0,42						-1,00	37,12	60	2667	36	43	8,9	A
VTA ^	30	600	600	0,05						-1,00	3,50	60	400	92	2	5,1	A
VTB ^	30	600	600	0,05							3,50	60	400	92	2	5,1	A

Křižovatka kapacitně vyhovuje. Výsledný stupeň úrovně kvality dopravy C.

5.4. KŘÍŽOVATKA D

Tříramenná křižovatka tvaru Y ulice Nádražní a spojovací komunikace s ulicí Strakonická. V ulici Nádražní je vedena tramvajová trať. Ve směru z ulice Nádražní z centra do spojovací komunikace je silně zatížená autobusová doprava, tento směr je rovněž i hlavním směrem z hlediska intenzit dopravních proudů.



Křižovatka D																	
s. skup.	I <sub>i</sub>	S <sub>zakl</sub>	S <sub>i</sub>	Y	Y <sub>krit</sub>	Y	L	C <sub>opt</sub>	t <sub>c</sub>	z <sub>i</sub>	z <sub>min</sub>	z	C <sub>v</sub>	rez %	L <sub>f</sub>	t <sub>w</sub>	UKD
V1 ^	99	2000	2000	0,05	0,05					7,36	3,46	21	467	78	6	26,0	B
V21 <	0	2000	1778	0,00							-1,00	5	99	100	0	36,1	C
V22 ^, ^	1746	4000	4000	0,44	0,44					72,64	38,30	61	2711	35	85	8,5	A
V31 ^, ^	1647	4000	4000	0,41		0,49	8	33,09	90		36,05	56	2489	33	47	11,1	A
V33 >	92	2000	2000	0,05							3,16	21	467	80	6	25,8	B
VTA ^	30	600	600	0,05							3,50	16	107	71	4	34,8	B
VTB ^	30	600	600	0,05							3,50	16	107	71	4	34,8	B

Křižovatka kapacitně vyhovuje. Výsledný stupeň úrovně kvality dopravy C.