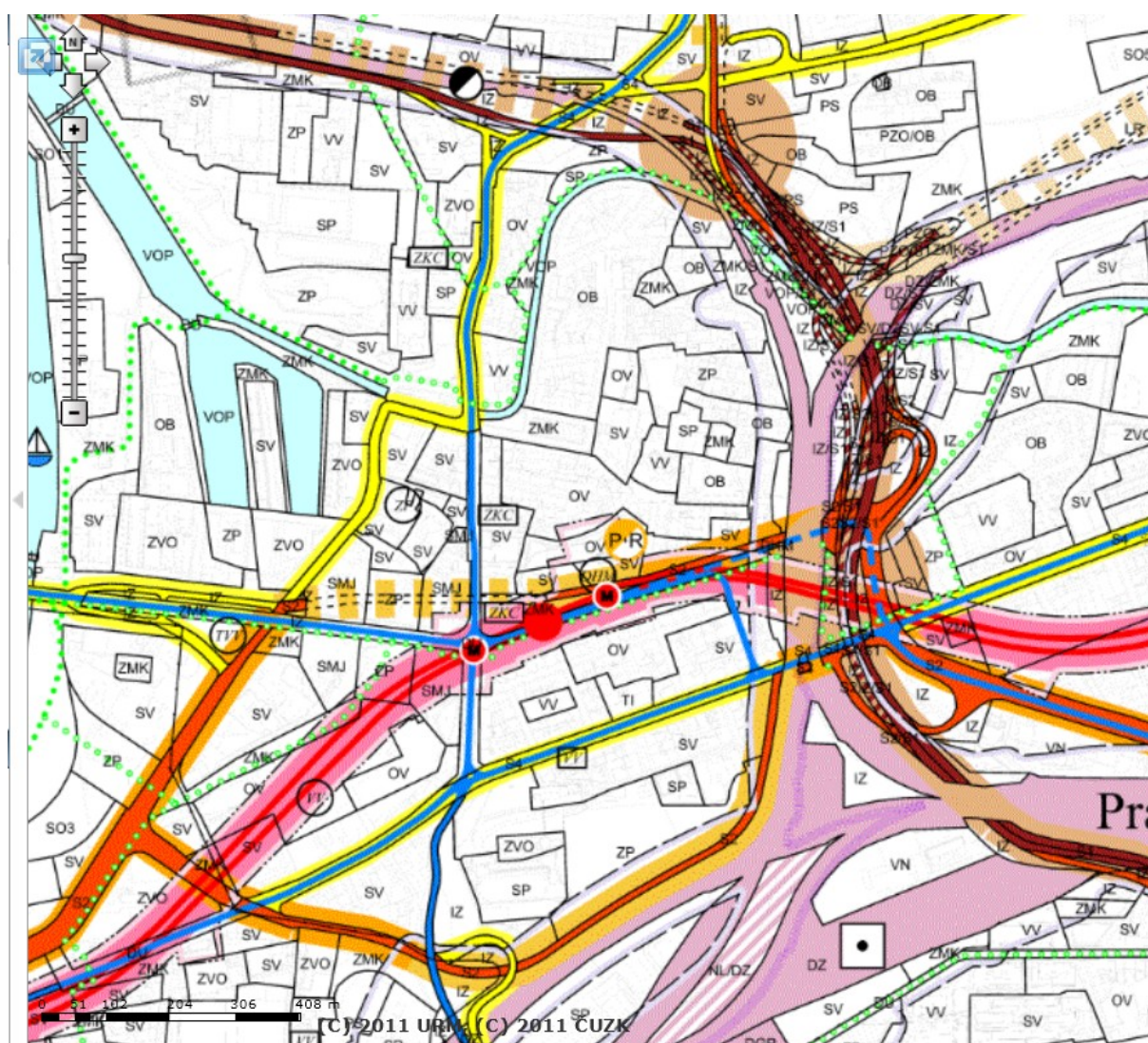


Odborný posudek

Ověřovací urbanistické studie Nová Palmovka od Arch. J-Pleskota

Zpracovaný 05/2012



Objednatel : MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 8

Úřad městské části , odbor dopravy,

Č.obj. 2012/0929/OD/HJ ze dne 8.11.2012

Zpracoval : Doc.Ing.Petr Slabý,CSc

4.12. 2012

Obsah :

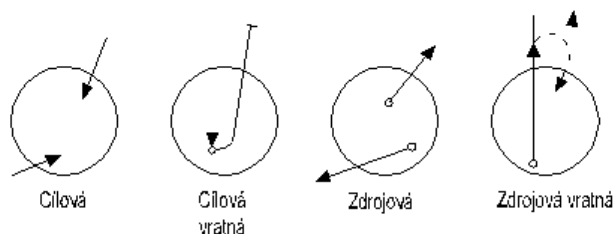
	Str.
1. Doprava a území, pojmy a souvislosti	3.
2. Zásady řešení dopravního problému	4.
3. Komunikační skelet řešeného území Palmovky	5.
4. Další vybrané problematiky	11.
5. Shrnutí, závěry , doporučení.	12.

1. Doprava a území, pojmy a souvislosti

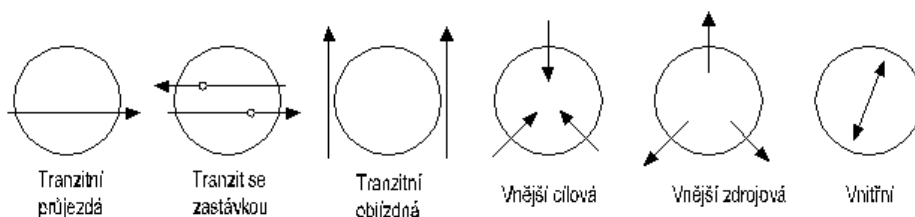
Přesněji řečeno doprava a zastavěné území. Ještě úžeji specifikované jako doprava a funkční využití území. Obojí je spolu velmi úzce propojeno a vzájemně se podmiňuje.

Obdobně můžeme upřesňovat složku dopravy : doprava obecně nebo doprava po druzích (např.individuální – hromadná, motorizovaná –nemotorizovaná apod., ale i charakter dopravy dle vztahu k území tj. doprava pro území **zbytná** (průjezdná-tranzitní) a **nezbytná** (vnější a vnitřní). Srozumitelně to dokládá následující zobrazení.

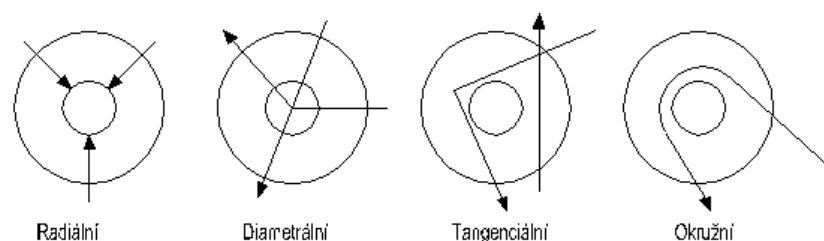
Rozdělení dopravy podle zdroje a cíle cesty



...podle polohy začátku (zdroje) a konce (cíle) cesty (přemístění)



...vzhledem k danému území mohou mít dopravní trasy následující orientaci :



Ve vztahu k území platí logicky, že zbytná doprava by měla být pokud možno vymístěna z území např.s obytnou funkcí do území méně citlivého tj. např. výrobní a průmyslové zóny. Abychom se drželi logiky, pak dalším kriteriem je **velikost-podíl této tranzitní dopravy**. Bude-li její podíl malý nebude její vymístění tak naléhavé. Naproti tomu především doprava vnitřní zajišťuje přímou obsluhu a zpřístupňuje objekty v území. Přináší s sebou však

doprovodný problém tj. nárok na **parkování, který je mnohdy výraznější než doprava v pohybu.**

Důsledné vymístění tranzitní dopravy je principiální zásada pro funkční návrh komunikační sítě. Konkrétně např. pro území Prahy se rozhodlo, že nejdříve bude město ochráněno od tranzitní dopravy (i když její podíl byl odhadován na cca 10-15%), což znamená, že se dala přednost budování vnějšího tzv. Silničního (Pražského) okruhu před řešením vnitřní komunikační sítě. Navržený okruh tvoří jeden prvek komunikačního skeletu : který má nejen funkci **ochrannou** , ale i další funkce : **distribuční** -rozvádí zdrojovou a cílovou dopravu, částečně i vnitřní dopravu, čímž rovněž zmenšuje zatížení na vnitřní síti. Poslední funkcí je funkce **nasávací** (indukční), kdy je vysávána doprava z okolního území na komfortní trasu okruhu. Obdobný, ale omezenější, dosah mají i další prvky sítě tj. **radiály, diametrály a tangenty.**

2. Zásady řešení dopravního problému

Kriteria

Obecně, ať se jedná o jakýkoli dopravní problém a jeho řešení, měli bychom respektovat čtyři základní kriteria v návrhu, ale i při hodnocení skutečného provozu tj:

- Bezpečnost všech účastníků provozu,
- Plynulost- kvalitu provozu,
- Kapacitu sítě i jejich prvků křižovatek a úseků,
- Vliv na životní prostředí.

Samozřejmě, že tato kriteria spolu vzájemně souvisí. Legislativní podklady pro projektování komunikací (ČSN-normy, TP-technické podmínky ev.VL-vzorové listy) obsahují metodiky výpočtu těchto kriterií, bezpečnost je posuzována jako dopravní nehodovost ev. z výskytu kritických situací v provozu.

Funkční členění komunikací obvykle vychází z dopravních nároků-poptávky, a dále především z posouzení k jakému účelu-funkci budou komunikace využívány. Jedná se tedy nejen o základní **dopravní** funkci, ale i funkci **pobytovou**. Z hlediska úlohy komunikace v síti pak jako komunikace s funkcí územně nadřazenou tj. **rychlostní** komunikace (označované jako A), nebo v území **sběrnou** (B), na které se odehrává mix dopravní a pobytové funkce až po komunikace **obslužné** (C), s převládajícím charakterem pobytovým. Všechny tyto druhy komunikací by měly tvořit **funkční síť.**

Zásadní přístupy

Zůstaneme-li v období posledních 50 -60 let, pak se v dopravně-inženýrské praxi vyskytovaly dvě zásadně odlišné teorie a přístupy řešení dopravní sítě :

- nejzatíženější dopravní a přepravní vztahy vést po síti vybraných komunikací (hlavní uliční skelet –HUS, před rokem 1990 nazývaný jako základní komunikační systém- ZáKoS) vytvářet v území dopravní koridory a okolní území ochránit před negativními vlivy automobilové dopravy,
- oproti této obecně přijaté koncepci se po roce 1990 objevovaly i hlasy proti ZáKoSu s návrhem, aby dopravní síť nebyla výrazně funkčně členěna a doprava se nechala volně rozptýlit do uliční sítě.

Můžeme připustit i třetí přístup, představující určitý kompromis této dvojice . Tyto zásady jsou základní součástí tzv.dopravní politiky, což je vlastně **politické zadání pro řešení dopravy v území.**

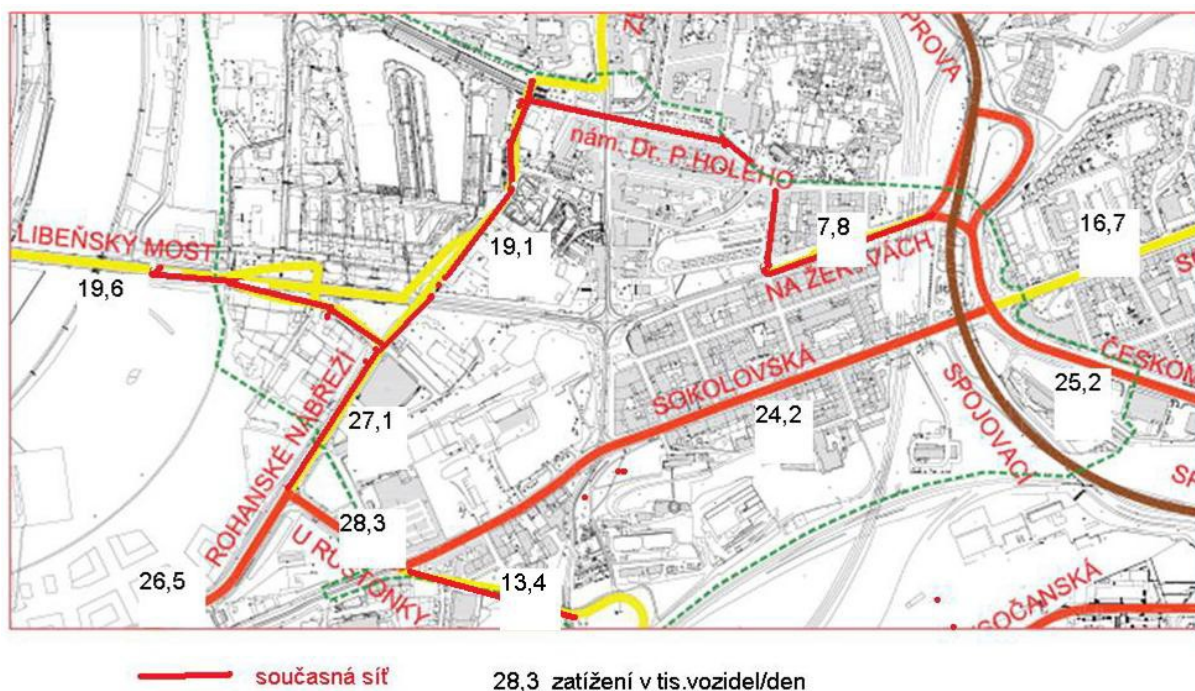
V rámci řešení Územního plánu Prahy se postupně realizuje koncepce HUSu, druhý přístup je možný aplikovat v dílčích městských částech s akcentem na **zklidňování** dopravy (např.oblast Karlína). **Nutným předpokladem** zklidnění území je existence kapacitní,atraktivní trasy např.v obvodové poloze, která území odlehčí od automobilové dopravy.

3. Komunikační skelet řešeného území Palmovky

Z hlediska výše uvedených obecných zásad a souvislostí se nyní pokusíme posoudit konkrétní řešení území Palmovky. Nejdůležitější úlohu přitom hraje **komunikační skelet.**

Navržený komunikační skelet budeme uvažovat pro dva stavy : **etapové** řešení (po otevření Blanky) a výhledové, označované jako „**návrh**“.

Pro praktickou představu o dopravní situaci dnešního stavu bude užitečné tuto situaci prezentovat jednak současnou sítí a jednak současným dopravním zatížením.



Z obrázku je zřejmé, že hlavní komunikační tah ve směru Z – V představuje trasa Rohanské nábřeží - U Rustonky – Sokolovská- Českomoravská s denní dopravní zátěží 25 až 29 tisíc vozidel v obou směrech. Existuje ještě odlehčovací trasa , nám. Dr.P.Holého – Na Žertvách s porovnatelnou zátěží cca třetinovou (7,8 tis.voz/den). Bude dobře si tato zatížení zafixovat, abychom mohli mít lepší představu o „přijatelnosti“ dále uvedených stavů (etapy a konečného návrhu).

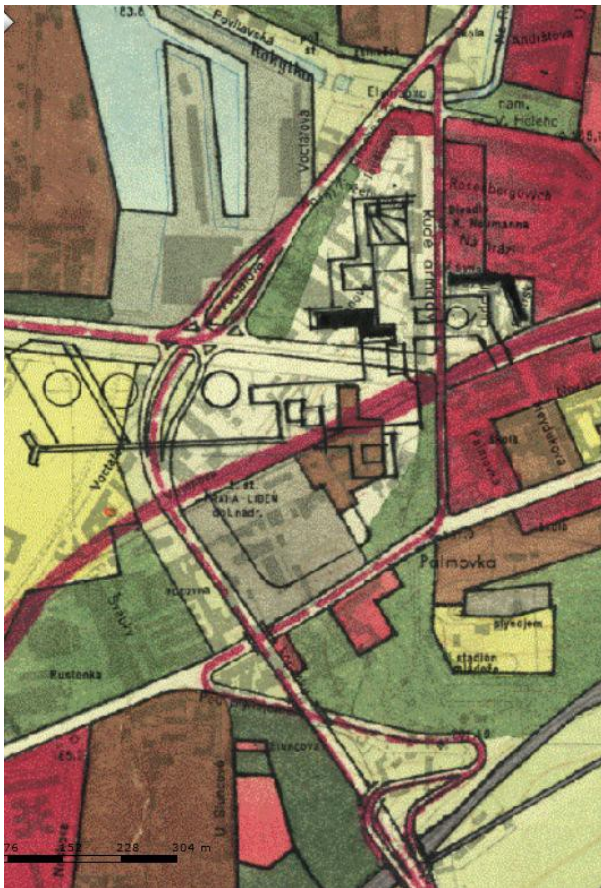
Historicky je tah Sokolovské dopravně-urbanistickou osou celého území Prahy 8, navazuje na vlastní centrum města (Na Poříčí) i na výpad z Prahy ven (pokračování ul. Kolbenova ev. Českomoravská- Poděbradská) .

Druhou významnou osu tvoří napojení na Prahu 7 Libeňským mostem s pokračováním Na Žertvách a s připojením do křižovatky Balabenka.

Ve směru jih – sever je území na východní straně lemováno kapacitní, komfortní komunikací Spojovací – Čuprova. Na tuto komunikaci je území napojeno nepříliš povedenou mimoúrovňovou křižovatkou.

Druhá osa po západním okraji Rohanské nábřeží – Voctářova – Zenklova nenabízí takový provozní komfort, dopravní zatížení je cca 80 % ul.Sokolovské.

V minulosti tato osa ve směru J – S měla v územním plánu daleko důležitější funkci, s kapacitní a komfortní trasou. V obrázku níže je vyznačena trasa s kosodélnou mimoúrovňovou křižovatkou s osou Libeňského mostu. Rovněž ul.Zenklova měla splňovat funkci dopravní tepny.



Obr. Detail návrhu ÚPn z roku 1969

V současné době jsou tyto dopravní osy výrazně degradovány „zklidněním resp.umrtvením“ úseku Libeňský most – Na Žertvách ev. ulice Zenklovy, čímž došlo i k funkčnímu znehodnocení **historického komunikačního skeletu**. Tyto zásahy byly provedeny sice racionálně buď jako etapové řešení (pro autobusové nádraží), nebo jako snaha o preferenci MHD se zvýšenou bezpečností nemotorizovaných formou vyhrazené ul. Zenklovy . Bohužel **komplexní řešení** celého „zklidněného“ prostoru neproběhlo souběžně s touto regulací automobilového provozu.

Závěry : současný stav :

1. **Současný komunikační skelet není plně funkční**

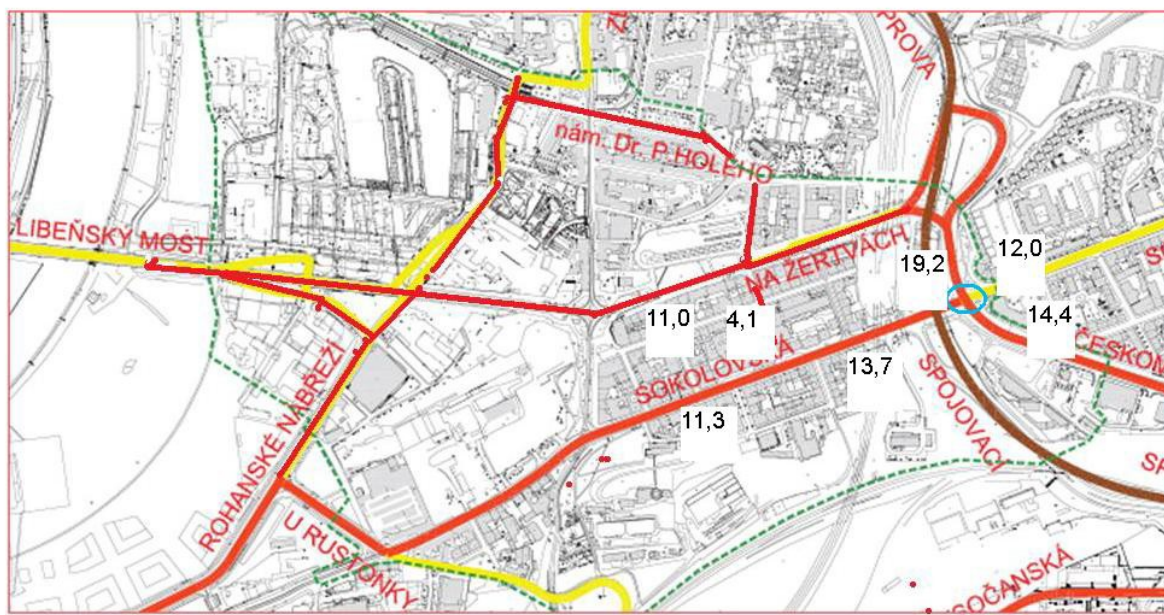
2. **Zásadně by se mělo rozhodnout, zda dopravní řešení bude respektovat poptávku, nebo dojde k regulačním opatřením.**
3. **Velmi citelná je především absence dopravního spojení Libeňský most- Na Žertvách**

Výhled :

4. **Výrazným motivem zamýšleného regulačního opatření je zklidnění Sokolovské. Zřejmě je zde i diskutabilní snaha zklidnit Sokolovskou v uceleném tahu (dnes již provedeno v Karlíně resp.v úseku za Balabenkou)**
5. **Zklidnění úseku Sokolovské vyžaduje nabídku dopravně atraktivní trasy. V tomto smyslu je zcela pochopitelný záměr platného ÚPn i předloženého návrhu AP Atelieru, s obvodovou komunikací na jižním okraji souběhem se žel.tratí. Za zvážení by stálo posoudit její vyhrazení v celé délce pouze pro jeden směr tj.Z – V.**
6. **Realizace jižního obchvatu, jako nové komunikace, bude investičně náročná**
7. **Pozornost by proto měla být zaměřena i na „reálnou“ etapu roku 2015.**

V následujícím obrázku je vykreslena etapová síť s dopravní zátěží. Představuje existenci paralelní dvojice ulic Sokolovské a Na Žertvách s vyrovnanými zátěžemi. Současně se ukazuje kapacitní problém úrovně řízené křižovatky Balabenska. Její celková zátěž (viz obr,) činí $19,2 + 12,0 + 14,4 + 13,7 = 59,8$ ti.vozidel což je nad kapacitní možnosti křižovatky.

Etapa by vyžadovala zprůjezdnění trasy Libeňský most – Na Žertvách + řešení křižovatky Balabenska.



etapový stav 2015

 kritická křižovatka

11,3 dopravní zatížení pouze ve směru Z -V
(tis.voz/den/směr)

Výhledové řešení dle Návrhu AP Ateliéru

Komunikační skelet ve finální podobě odpovídá zásadě : respektování predikované dopravní poptávky, s zprůjezdněním trasy Libeňský most – Na Žertvách, zklidněním Sokolovské a realizací nové – jižní dopravní trasy (obdobně jako oficiální ÚPn). Současně je území napojeno na páteřní komunikace Libeňský most- Na Žertvách- Rohanské nábřeží novou úrovní křižovatkou na předmostí Libeňského mostu. V uvedeném schématu je vyznačena i možná varianta jejího napojení nikoli naul.Sokolovskou, ale na Českomoravskou.



Zhodnocení návrhu

1. Jižní obchvat „POBŘEŽNÍ IV JIH“ je předpokladem pro zklidnění nejen Sokolovské, ale i snížení zátěže v ul. Na Žertvách. Ochrana území touto novou trasou bude záviset od **nabídnutého komfortu** této trasy. Sklonové poměry nejsou ideální (s úseky 8-9%), trasa je nabídnuta pouze pro směr Z – V (21,5 tis.voz/den). Obsluha a rozvoj území ve směru k Sokolovské i území k Novovysočanské je touto trasou podmíněna
2. Uváděné dopravní zátěže jsou výsledkem **simulačního modelu**, u kterého lze v praxi uvažovat s chybovostí plus minus 30% jako velmi dobrou. Problémem jsou mj. zadání „odporové funkce“ tras s dopravním omezením-zklidněním.
3. Přesto, nasčítáme-li zátěže na všech čtyřech ramenech křižovatky Balabenka, dostáváme se, podobně jako pro „etapu“, na zatížení cca 67 tis.voz/den, což řízená **úrovňová křižovatka nezvládne**.
4. Problematické je i napojení jižního obchvatu na ul. Sokolovskou, mimo přetížení křižovatky Balabenka, je tu ještě **problém s krátkým průpletovým úsekem** mezi napojením a vjezdovou rampou na Spojovací. Tady se jedná především o kritérium bezpečnosti provozu.
5. Zlepšení závad ad.3 a 4 by mohlo přinést **zaústění obchvatu do ul. Českomoravské**, které je ve schématu vyznačeno plně červeně (původní napojení je čárkované).
6. Další výrazné zlepšení rozložení dopravní zátěže v celém území by přineslo i **zobousměrnění trasy obchvatu**.

7. Celý prostor mimoúrovňové křižovatky Balabenka, její provozní a dispoziční uspořádání je velmi nepřehledné.

V dalších kapitolách jsou uvedené stručné komentáře dílčích problematik, které pro předložený návrh nemají dominantní význam.

4. Další vybrané problematiky

Dopravní obslužnost, pěší a cyklistické trasy

Vyznačený rozsah řešeného území lze považovat v lokální dostupnosti pěší dopravou za výborný. Nahradíme-li území náhradní kružnicí o poloměru cca 400 m a se středem v prostoru křižovatky Zenklova-Na Žertvách, pak docházková vzdálenost činí cca 5 minut.

Napojení na metro, se stávajícími výstupy lze ev.výhledově doplnit o nový výstup na nástupní ostrůvek tramvaje (na protilehlé straně je navržen). Opět z důvodu bezpečnosti chodců při přechodu k MÚ. Jedná se o křížení cca 12 tis. vozidel ve výhledu. Předpokládá se, že tento pěší směr , od zastávek MHD k nové radnici, bude výhledově významný.

Napojení na tramvajovou dopravu je rovněž dostačující, dokládá dobrý záměr zklidnění Zenklovy ul. s nejvyšším počtem 9 linek, poskytující relativně maximální bezpečnost pro příčné přechody chodců. Významnějším směrem tramvajových linek je Libeňský most – Na Žertvách s 4 -6 linkami oproti Sokolovské se 2 – 3 linkami, byť ve výhledu zklidněné. Z titulu bezpečnosti chodců je naopak vhodně prostředí dopravně zklidněné s vedením hromadné dopravy.

Doprava v klidu

Bilance parkovacích nároků není provedena z uvedeného důvodu : zatím je území funkčně neurčité. Přesto mohlo být užitečné alespoň uvést představu o návrhu a lokalizaci parkovacích objektů ev. využití v uliční síti. V případě obslužných komunikací zřejmě dojde ke snížení nabídky vlivem navrhovaného obousměrného provozu.

Dopravně inženýrské výpočty

Kapacitní posouzení, provedené na zátěže roku 2025, na 12 křižovatkách se světelným signalizačním zařízením (SSZ), vykazuje vesměs vyhovující úroveň kvality dopravy (ÚKD). Částečným problémem jsou křižovatky Sokolovská – U Rustonky , s nutností rozšířit výjezd směrem na jižní obchvat na dva pruhy, a Rohanské nábřeží – U Rustonky.

5. Shrnutí, závěry , doporučení.

- 1. Předložené dopravní řešení ve srovnání s oficiálním ÚPn je reálnějším řešením. Nejen po stránce investiční (jednosměrný severní odklon), ale i z hlediska etapového řešení.**
- 2. Doporučuji zaměřit se především na etapové řešení (cca rok 2015), které je funkční složkou výhledového řešení. Umožňuje vyhodnotit skutečné dopravní stavy před následným zklidněním Sokolovské.**
- 3. Etapové řešení umožní i kalibraci dopravního modelu výhledového řešení**
- 4. Pro výhledové řešení doporučuji zvážit zobousměrnění jižního obchvatu s napojením na Českomoravskou. Tím se nejen zatraktivní jeho dopravní nabídka, ale i napojení rozvojového území mezi Sokolovskou a Novovysočanskou. Výrazným přínosem je i odlehčení úrovně křižovatky Balabenka. Zmírní se nebezpečí krátkého průpletu na Sokolovské s rampou mimoúrovňové křižovatky Balabenka.**
- 5. Doporučuji zpracovat dopravní studii celé oblasti mimoúrovňové křižovatky Balabenka. Tato křižovatka, včetně úrovně křižovatky s Českomoravskou , má zásadní vliv na uvažované řešení jak ÚPn, tak AP Atelieru.**

Obsah :

str

- 5. Doprava a území, pojmy a souvislosti**
- 6. Zásady řešení dopravního problému**
- 7. Komunikační skelet řešeného území Palmovky**
- 8. Další vybrané problematiky**
- 9. Shrnutí, závěry , doporučení.**

