

Územní studie



LODĚNICE – PLOCHA VS2

Pořizovatel:	MěÚ Beroun Odbor územního plánování a regionálního rozvoje Úřad územního plánování Husovo náměstí 68, 266 43 Beroun
Žadatel:	Obec Loděnice Husovo náměstí 4 267 12 Loděnice
Projektant:	Ing. arch. Marek Janatka, Ph.D. Autorizovaný architekt ČKA (A1) 03 432 Šípkova 849, 533 41 Lázně Bohdaneč
Autorský kolektiv:	Ing. arch. Marek Janatka, Ph.D. Ing. Martin Melena Spektra Beroun
říjen 2018	číslo paré:

SEZNAM DOKUMENTACE:

I. TEXTOVÁ ČÁST

II. GRAFICKÁ ČÁST

- Výkres širších vztahů
- Hlavní výkres
- Výkres vlastnických vztahů
- Situace napojení na technickou a dopravní infrastrukturu

III. DOKLADOVÁ ČÁST

- Záznamy konzultací
- Dopravně-inženýrské ověření

TEXTOVÁ ČÁST

Pořizovatel: Městský úřad Beroun – Úřad územního plánování
Husovo náměstí 68, 266 43 Beroun

Žadatel: Obec Loděnice
Husovo náměstí 4
267 12 Loděnice

Zpracovatel: Ing. arch. Marek Janatka, Ph.D.
a Spektra Beroun

Datum: říjen 2018

Obsah

1	Základní údaje a předmět územní studie	3
2	Údaje o zpracovateli	5
3	Použité podklady	5
4	Způsob zpracování studie	5
5	Vymezení řešeného území a širší vztahy	6
6	Plošné a prostorové uspořádání řešeného území na podkladu ÚPD a ÚPP	7
6.1	Zásady plošného uspořádání vycházející z územního plánu	7
6.2	Zásady prostorového uspořádání vycházející z územního plánu	7
7	Zásady pro rozhodování v území	8
7.1	Popis urbanistické koncepce	8
8	Koncepce dopravy	10
8.1	Základní koncept obsluhy jednotlivých zón	10
8.2	Stanovení předpokládaného objemu dopravy	11
9	Koncepce technické infrastruktury	12
9.1	Dešťová kanalizace	12
9.2	Splásková kanalizace	14
9.3	Zásobování pitnou vodou	15
9.4	Zásobování zemním plynem (vytápění a technologie)	17
9.5	Zásobování elektřinou	17
10	Výsledky konzultací s orgány, organizacemi a investory	20
10.1	Obec Loděnice, pořizovatel, vlastníci dotčených pozemků (22. 6. 2017)	20
10.2	Vlastníci dotčených pozemků (10. 7. 2018)	20
10.3	Obec Loděnice, pořizovatel (12. 7. 2018)	20
10.4	Odbor životního prostředí (24. 10. 2018)	21
10.5	Odbor dopravy a správních agend, Policie ČR	21
10.6	ŘSD ČR (30. 10. 2018)	21
10.7	Povodní Vltavy s.p.	22
11	Závěr	22

1 Základní údaje a předmět územní studie

Řešené území této studie je vymezeno platným Územním plánem Loděnice, který nabyl účinnosti dne 14.12.2011 - hranice řešeného území je totožná s hranicí plochy VS2. Předmětná plocha v obci Loděnice je vymezena platnou územně plánovací dokumentací jako plocha VS Plocha výroby a skladování. V Územním plánu Loděnice je využití zastavitelné plochy VS2 podmíněno zpracováním územní studie. Z důvodu komplexního řešení lokality bude do zájmového území zahrnut i pozemek parc.č. 888/8 v k.ú. Loděnice u Berouna, dále území studie zahrne (zobrazí) i další související pozemky dotčené návrhem řešení (např. připojovací body technické infrastruktury, dopravní připojení - křižovatku, příp. odvedení vod z řešeného území apod.).

O pořízení územní studie požádala pořizovatele Obec Loděnice, Husovo náměstí 4, 267 12 Loděnice, dopisem ze dne 29. 3. 2017 čj. MBE/23555/2017/ÚPRR-SkO ve smyslu § 6 odstavec 1 bod c) stavebního zákona.

Cílem územní studie je prověřit širší dopravní vazby, navrhnout komplexní dopravní řešení této lokality a upřesnit podmínky pro novou zástavbu v zastavitelné ploše VS2 a plochy zeleně. Prověřena budou možná řešení nakládání s povrchovými (srážkovými) vodami i odpadními vodami. Územní studie bude sloužit jako podklad pro rozhodování v území.

Dle zadání územní studie ze dne 11. 4. 2017 jsou územním plánem stanoveny tyto požadavky na obsah řešení územní studie:

Územní studie bude zpracována pro plochu VS2 z důvodu komplexního dopravního řešení této lokality, včetně napojení této plochy na dopravně obslužnou kostru obce. Zároveň v rámci územní studie je nutno řešit likvidaci odpadních vod v souladu s charakterem využití plochy a s koncepcí likvidace odpadních vod v obci.

V rámci územních studií bude navržena liniová zeleň podél rozvojových ploch, v souladu s urbanistickou koncepcí rozvojové plochy tak, aby tato zeleň byla integrovanou součástí návrhové plochy a zároveň plnila i funkci ochranou a izolační.

Územní studie prověří a navrhne:

- a) urbanistické uspořádání plochy, způsob využití (výroba, skladování) a prostorové uspořádání zástavby a zeleně na pozemcích;
- b) dopravní obslužnost s ohledem na dopravní zatížení zastavěného území obce a způsob zásobování plochy systémy dostupné technické infrastruktury včetně způsobu likvidace srážkových vod;
- c) parametry dopravního připojení zastavitelných ploch výroby a skladování na očekávané dopravní zatížení nákladní dopravou;
- d) v územní studii budou řešeny i případné střety s limity v daném území (např. existující vedení sítí, ochranná pásma apod.).

Územní studie se skládá z textové části, grafické části a příloh.



LEGENDA:

	HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ = HRANICE OBCE
	HRANICE ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ
	HRANICE ZASTAVITELNÝCH PLOCH
	PLOCHY PŘESTAVBY
PLOCHY STABILIZOVANÉ	PLOCHY ZMĚN
PLOCHY BYDLENÍ	
	PLOCHY BYDLENÍ V BYTOVÝCH DOMECH (BH)
	PLOCHY BYDLENÍ V RODINNÝCH DOMECH (BV)
PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ	
	PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ V CENTRU SÍDLA (SC)
PLOCHY SMÍŠENÉ VÝROBNÍ	
	PLOCHY SMÍŠENÉ VÝROBNÍ (VB)
PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ	
	OBČANSKÁ VYBAVENOST (OV)
	OBČANSKÁ VYBAVENOST NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU
	OBČANSKÁ VYBAVENOST SE SPECIFICKÝM VYUŽITÍM (OV)
	PLOCHA PRO SEPAROVÁNÍ ODPAD
	PLOCHA PRO SPORT
	HRBITOV (OH)
PLOCHY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ	
	VEŘEJNÁ ZELEN (ZV)
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ - NÁVRH VPS (VPS)
PLOCHY VÝROBY A SKLADOVÁNÍ	
	PLOCHY VÝROBY A SKLADOVÁNÍ (VS)
	PLOCHY ZEMĚDĚLSKÝCH STAVEB

PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

	ŽELEZNICE, VLEČKA
	VRT (VR)
	- NÁVRH VPS (VR1)
	POKLES ZÓNA MP
	DÁLNIČE D5
	SILNICE II. TŘÍDY
	SILNICE III. TŘÍDY
	MÍSTNÍ KOMUNIKACE
	PEŠÍ KOMUNIKACE
	TURISTICKÉ TRASY
	CYKLOSTEZKA
	CYKLOTRASA
	PARKOVISTE - NÁVRH VPS (DP1,2)
	HROMADNÉ GARÁŽE
	MOSTEK, LÁVKA

PLOCHY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

	PLOCHY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY
	VENKOVNÍ VEDENÍ ELEKTRICKÉ ENERGIE VVN 110 kV
	VENKOVNÍ VEDENÍ ELEKTRICKÉ ENERGIE DO 35 kV
	TRAFOSTANICE
	VTL PLYNOVOD
	PLYN - REGULÁČNÍ STANICE
	SPOJOVÝ KABEL - DOK
	KOMUNIKAČNÍ ZAŘÍZENÍ
	VODOJEM
	AT STANICE
	VODNÍ ZDROJE
	ČERPACÍ STANICE
	DÁLKOVÉ VODOVODNÍ POTRUBÍ ("žalivka")
	ČISTIŠTNA ODPADNÍCH VOD (ČOV)

PLOCHY REKREACE

	INDIVIDUÁLNÍ REKREACE
	CHATY, ZAHRADKÁRSKÉ OSADY
	AGROTURISTICKÁ FARMA (AF)

PLOCHY VODNÍ A VODOHOSPODÁRSKÉ

	VODNÍ TOKY A PLOCHY
--	---------------------

PLOCHY LESNÍ

	LESY, LESNÍ PŮDA
--	------------------

PLOCHY SMÍŠENÉ NEZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ

	KRAJINNÁ ZELEN (ZK)
	SKLÁDKA HNQUJIVA
	ALÉJE PODÉL SILNIC A VODNÍCH TOKŮ, VÝSOČKA NALETŮVÁ A KEROVÁ ZELEN

PLOCHY ZEMĚDĚLSKÉ

	ORNÁ PŮDA
	TRVALÉ TRAVNÍ POROSTY
	ZAHRADY A SADY
	VINICE
	POLNÍ CESTY

PLOCHY TĚŽBY NEROSTŮ

	LOŽIŠKO NEROSTNÝCH SUROVIN - VÝHRADNÍ
	LOŽIŠKO NEROSTNÝCH SUROVIN SCHVÁLENÉ PROGNÓZNÍ ZDROJE VYHRAZENÝCH NEROSTŮ
	DOBÝVACÍ PROSTOR
	CHRÁNĚNÉ LOŽISKOVÉ ÚZEMÍ (CHLÚ)
	PODOLOVANÉ ÚZEMÍ
	PLOCHY POUŽÍVANÉ K TĚŽBĚ
	VNĚJŠÍ VÝSYPKA
	PŘEDPOKLAD TĚŽBY DO r.2021

PLOCHY PŘÍRODNÍ

	NADREGIONÁLNÍ BIOKORIDOR
	LOKÁLNÍ BIOCENTRUM (LBC) - FUNKČNÍ
	LOKÁLNÍ BIOCENTRUM (LBC) - ČÁSTEČNĚ FUNKČNÍ
	LOKÁLNÍ BIOKORIDOR (LBK) - FUNKČNÍ
	LOKÁLNÍ BIOKORIDOR (LBK) - ČÁSTEČNĚ FUNKČNÍ

1 – Výkres č.2 - Hlavní výkres, převzatý z územního plánu Loděnice

2 Údaje o zpracovateli

Zpracovatelem územní studie je:

Urbanismus a architektura :

Ing. arch. Marek Janatka, Ph.D.

Šípkova 849

533 41 Lázně Bohdaneč

IČ: 729 55 597

Autorizace ČKA č. 03 432

e-mail: m.janatka@studiovisio.cz

mobil: 777 30 51 30

Spolupráce :

Ing. Martin Melena

Doprava a technická infrastruktura :

Spektra, spol. s r.o.

V Hlinkách 1548

266 01 Beroun 2

Ing. Martin Dejdar

Ing. Veronika Gloserová

3 Použité podklady

Územní plán Loděnice

Zadání územní studie

Katastrální mapa v digitální podobě

Výškopisné zaměření území

Prohlídka území

Podklady k existenci sítí

Konzultace s majiteli pozemků, obcí, správci sítí a dotčenými orgány

4 Způsob zpracování studie

Zpracovatel provedl analýzu podkladů, podrobnou prohlídku území. Při respektování požadavků územního plánu navrhl koncepční řešení umístění objektů, jejich dopravní obsluhy a napojení na technickou infrastrukturu. Zadání územní studie stanoví, se kterými orgány a subjekty má být řešení konzultováno.

V řešení byly maximálně respektovány požadavky vyplývající z konzultací při zachování urbanistických principů a cílů a úkolů územního plánování.

5 Vymezení řešeného území a širší vztahy

Řešené území se nachází na severovýchodním okraji katastrálního území Loděnice u Berouna, mezi dálnicí D5 a komunikací II/605 ve směru na Rudnou.

Řešené území je tvořeno funkční plochou VS – Plocha výroby a skladování.

Dotčenými pozemky v rámci řešeného území jsou (k.ú. Loděnice u Berouna): 888/2, 888/3, 888/4, 888/8, 888/10, 888/11, 888/12, 888/13, 888/15, 888/19, 888/20, 888/21, 888/22, 888/23, 888/24, 888/25, 888/26, 888/27, 888/28, 888/31, 888/42, 888/43, 888/44, 888/45, 888/46, 888/47, 888/48, 888/49, 888/50, 888/51, 888/52, 888/53, 888/54, 888/55, 888/56, 888/57, 888/58, 888/59, 888/60, 888/61, 888/62, 889/14.



2 – Schéma širších vztahů na podkladu ortofotomapy

6 Plošné a prostorové uspořádání řešeného území na podkladu ÚPD a ÚPP

6.1 Zásady plošného uspořádání vycházející z územního plánu

Řešené území je zařazeno do ploch s rozdílným způsobem využití VS – Plochy výroby a skladování, kde je funkční využití určené územním plánem takto:

a) Hlavní využití

- výroba a skladování
- ochranná zeleň
- veřejná prostranství a parkoviště

b) Přípustné využití

- zemědělská výroba bez chovu hospodářských zvířat
- služby výrobního charakteru
- stravování
- manipulační plochy
- objekty pro administrativu
- sociální zázemí (WC, umývárny, šatny)
- veřejná zeleň
- protihluková opatření
- technická infrastruktura a dopravní infrastruktura

c) Podmíněně přípustné využití

- objekty pro průmyslovou výrobu, za podmínky, že nebudou překročeny imisní a hlukové limity
- služební byty pro trvalé bydlení, za podmínky, že budou využity výlučně pro obsluhu areálu

d) Nepřípustné využití

- veškeré další stavby a zařízení, které nesouvisejí s hlavním, přípustným a podmíněně přípustným využitím

Územní studie tyto podmínky plně respektuje.

6.2 Zásady prostorového uspořádání vycházející z územního plánu

Výšková regulace

Územní plán stanovuje maximální výšku zástavby jako svislou vzdálenost mezi úrovní terénu a hřebenem střechy nových staveb. Tato max. vzdálenost je stanovena na 12 m, přičemž se nevztahuje na technologická zařízení, jako jsou komíny, telekomunikační věže apod.

Plošná regulace

Územní plán stanovuje maximální podíl zpevněných ploch na 60 %, zbytek budou tvořit plochy zeleně. Zároveň z hodnocení vlivů na životní prostředí a udržitelného rozvoje území vyplývá požadavek na dodržení koeficientu zeleně v logistických a průmyslových areálech v min. hodnotě 40 % (z toho 2/3 vzrostlé zeleně v parkové úpravě a 1/3 zbývající zeleně včetně ozelenění střech, trávníků, vodních nádrží v přírodní úpravě a svislé zeleně).

Územní studie tyto zásady přejímá a respektuje v plném rozsahu.

7 Zásady pro rozhodování v území

7.1 Popis urbanistické koncepce

Řešené území vymezené územním plánem má klínovitý tvar, vymezený dálnicí D5 a komunikací II/605. Území se směrem k jihu svažuje v přibližně 8% sklonu. Tvar a sklon území, funkční využití navazujících pozemků a zařazení do funkčních ploch v územním plánu předurčuje využití řešeného území jako průmyslovou zónu.

Smyslem ani zadáním této územní studie není omezovat nebo zužovat možnosti využití území, ale stanovit bližší podmínky pro následné další stupně dokumentace tak, aby byly naplněny teze územního plánu a cíle a úkoly územního plánování spolu s dalšími předpisy a zákonem chráněnými zájmy.

Základem urbanistické koncepce je pak zejména:

1. zónování řešeného území
2. urbanistická koncepce a struktura zástavby
3. architektonické provedení objektů
4. řešení koncepce dopravní obsluhy území s ohledem na širší vztahy
5. řešení koncepce hospodaření s dešťovými vodami

Ad. 1

Pro optimální využití a vzhledem k majetkovým vztahům je řešené území studií rozděleno na tři zóny. Hranice je volena na základě majetkových a morfologických poměrů v území. Ke každé ze zón je pak nutno přistupovat individuálně při respektování regulativů územního plánu.

Ad. 2

Struktura zástavby je u takového druhu využití navržena jako areálová, kdy takovéto plochy jsou oploceny a veřejnosti nepřístupné. Areálová struktura zástavby nemá za cíl podílet se významně na tvorbě veřejných prostranství. Vzhledem k charakteru území a stávající zástavby nejsou navrhována komponovaná veřejná prostranství.

V souladu se zadáním, územní studie vychází mimo jiné z představy majoritních vlastníků území o jejím budoucím využití, a proto zobrazuje polohy a rozsahy objektů a zpevněných ploch.

Toto zobrazení však není závazným regulativem nebo zásadním principem územní studie a může se měnit podle konkrétních záměrů. Navržené polohy, rozsahy a orientace objektů vycházejí

z charakteru území – z jeho plošného tvaru, morfologie, tras stávajících komunikací (zejména osa dálnice D5), a v neposlední řadě také z reálné využitelnosti ploch pro účely průmyslu a skladování.

Územní studie předpokládá, že maximální velikost objektu je přibližně zobrazena hranicemi zástavby.

Zkušenosti z průmyslových zón ukazují, že velký plošný rozsah staveb není automaticky urbanisticky nepřijatelný. Výhodou komplexního pojetí budovy je vytvoření jednotného hmotového a architektonického konceptu. Rozdrobení průmyslových zón do drobnějších objektů různých tvarů, výšek a barev, různých nájemců a fluktuace způsobu využití se ukazuje jako krátkozraké řešení, které automaticky neznamená vhodné začlenění do území. Jednotlivé drobnější provozy totiž objektivně nelze účinně regulovat, protože čím více subjektů, tím více rozdílných požadavků, názorů, potřeb a stavebních projevů.

Funkční náplň je do jisté míry předurčena zařazením území do ploch s funkcí výroby a skladování. Je však nutné důsledně zvážit poměr mezi výrobou a skladováním, od kterého se odvíjí způsob řešení navazujících koncepcí – dopravy, technické infrastruktury apod.

Územní studie je ve stanovení bilancí pouze kvalifikovaným odhadem, protože žádné konkrétní záměry nebyly předloženy. Bilance uvedené v územní studii však byly podkladem pro dopravně inženýrské ověření a představují tak optimální poměr mezi výrobou a skladováním viz kapitola 8.2.

Ad. 3

Územní studie požaduje, aby v návazných stupních dokumentace byla věnována náležitá pozornost architektonickému řešení objektů. Tvarosloví jednotlivých objektů a jejich barevné a materiálové provedení by mělo zohlednit vizuální exponovanost území a přispět k vhodnému začlenění staveb do území. Optimální je použití přírodě blízkých materiálů, včetně kombinace s alternativní formou zeleně např. ozelenění fasády. Nutné je použití neagresivních barevných kombinací.

Ad. 4

Podrobné řešení dopravní obsluhy je obsahem kapitoly 8. Základním principem je obsluha celého území nezávisle na intravilánu obce Loděnice s primární trasou směrem od Rudné. Cílem je eliminace výraznějšího nárůstu dopravy v oblasti dálničního sjezdu Loděnice a tím souvisejících hygienických poměrů (hluk, prach apod.). Samotné řešení území bude obslouženo dvěma sjezdy – první stávající pro zónu 3 a druhý navrhovaný společně pro zóny 1 a 2 (dle územního rozhodnutí č. MBE/12245/2015/VÝST-S z 23.2.2015 na stavbu „rozšíření stávající komunikace II/605 včetně umístění stykové křižovatky se samostatným levým odbočením do areálu budoucí průmyslové zóny, na pozemku: pozemková parcela číslo 890/8 v katastrálním území Loděnice u Berouna a pozemková parcela číslo 1061/18 v katastrálním území Nučice u Rudné“). Dopravu v klidu je nutno řešit v rámci jednotlivých ploch.

Ad. 5

Při nakládání s dešťovými vodami je uvažováno zřízení podzemních retenčních nádrží. Dále je vhodné maximálně využít dešťové vody pro užitkové účely v rámci areálu. Na základě budoucích hydrogeologických posudků budou v dalších stupních dokumentace stanoveny podmínky pro umožnění maximálního vsakování dešťových vod a případně upraveny parametry regulovaného odtoku do vodoteče – pravý přítok Krahulovského potoka. Objem vod vypouštěných do recipientu musí respektovat kapacitu koryta a objektů na vodním toku (propustky). Zásadní je bezpečnost navrženého řešení pro objekty po toku pod řešeným územím.

8 Koncepce dopravy

8.1 Základní koncept obsluhy jednotlivých zón

Územní plán uvádí následující podmínky vyplývající z hodnocení vlivů na životní prostředí a udržitelného rozvoje území:

Využití plochy VS2 může znamenat nárůst intenzity dopravy na stávající silnici II/605, která je již v současnosti značná. Jakýkoliv konkrétní záměr na těchto plochách musí být posouzen především z hlediska zatížení zastavěného území obce Loděnice dopravou z hlediska akustické zátěže i emisního zatížení ovzduší.

Proto bylo pro potřeby této studie vypracováno dopravně-inženýrské ověření, které zpracovala firma European Transportation Consultancy s.r.o. v říjnu roku 2018. Závěrem tohoto ověření je konstatování, že stávající komunikační síť disponuje dostatečnou kapacitou k přenesení očekávané zátěže z navrhovaného záměru. Z hlediska kapacity křižovatek se neočekává nutnost úpravy významných křižovatek na území Loděnice (posuzovanými křižovatkami byly křižovatka Pražská – Karlštejská – Plzeňská – Husovo náměstí a křižovatka Pražská – Žižkova – 1. máje).

Ověření dále upozorňuje na skutečnost, že posuzované křižovatky vykazují rizika z pohledu bezpečnosti provozu. Vzhledem k dalšímu vývoji intenzit dopravy v území i aktuální situaci je nutné výhledově uvažovat s požadavky na přestavbu křižovatky Pražská – Karlštejská – Plzeňská – Husovo náměstí do podoby malé okružní křižovatky a realizaci případných dílčích opatření ke zvýšení bezpečnosti v křižovatce Pražská – Žižkova – 1. máje. Zde se může jednat o instalaci dopravních zrcadel, dílčí opatření ke zpomalení průjezdu, příp. instalaci zpomalovacího radaru.

Řešené území bude dopravně obslouženo z komunikace II/605, přičemž hlavní směr dopravního proudu bude veden přes dálniční sjezd č. 5 u Rudné, případně z dálničního sjezdu č. 10 u Loděnic. Tento koncept může vyvolat další investice do úprav stávající dopravní infrastruktury pro zajištění dostatečné kapacity, avšak ze závěrů dopravně-inženýrského ověření se toto nepředpokládá. Samotná zájmová lokalita bude obsloužena dvěma sjezdy. Zóna 3 využívá stávajícího sjezdu, pro zónu 1 a 2 je navržen společný sjezd, který vychází z již vydaného územního rozhodnutí č. MBE/12245/2015/VÝST-S z 23.2.2015 na stavbu „rozšíření stávající komunikace II/605 včetně umístění stykové křižovatky se samostatným levým odbočením do areálu budoucí průmyslové zóny, na pozemku: pozemková parcela číslo 890/8 v katastrálním území Loděnice u Berouna a pozemková parcela číslo 1061/18 v katastrálním území Nučice u Rudné“.

Veřejná část komunikace připojující zónu 1 a 2 umožní v případě, že budou oba areály uzavřeny, otočení automobilů na navrhované stykové křižovatce. Odstavné a parkovací plochy budou součástí jednotlivých areálů.

Ze závěru jednání se zástupci Odboru dopravy Městského úřadu Beroun a Dopravního inspektorátu Policie ČR dne 20.8.2018 vyplývá požadavek nového posouzení povoleného připojení zóny 1 a 2, a to především z hlediska dodržení rozhledových poměrů a vlečných křivek, neboť se jedná o úsek komunikace s výraznou nehodovostí již v současném stavu, přičemž zřízením navrhovaného připojení dojde ke zhoršení stávajících podmínek.

Dále bylo na tomto jednání konstatováno, že v případě, nebude nijak omezen příjezd do průmyslové zóny (zamezení přístupu nákladní dopravy z exitu 10), je možné očekávat přibližně rovnoměrné rozdělení vozidel obsluhujících zónu z exitu 5 – Rudná a exitu 10 – Loděnice).

8.2 Stanovení předpokládaného objemu dopravy

Doprava vyvolaná záměrem					
	Jednotka	Hala 1	Hala 2	Hala 3	Celkem
Doprava nákladní celkem	vozidel/den	50	20	2	72
Doprava nákladní den	vozidel/den	43	16	2	61
Doprava nákladní noc	vozidel/den	7	4	0	11
Doprava osobní celkem	vozidel/den	159	59	29	247
Doprava osobní den	vozidel/den	141	50	26	218
Doprava osobní noc	vozidel/den	18	9	3	29

Pozn. - Jedno vozidlo přijíždějící a odjíždějící do areálu vykoná 2 jízdy, celkový počet jízd vyvolaných záměrem je tedy dvojnásobný

9 Koncepce technické infrastruktury

9.1 Dešťová kanalizace

Stávající stav

Likvidace dešťových vod v zájmovém území je v současné době bez řešení vsakem na zatravněných plochách, přebytek vody stéká do stávajícího příkopu umístěného podél silnice II/605.

V blízkosti zájmového území probíhá stávající bezejmenná vodoteč IDVT10269941, která dále ústí do Krahulovského potoka. Tato vodoteč je ve správě Povodí Vltavy s.p.

Odvodnění stavebních areálů

Odvodnění stavebních areálů je uvažováno pomocí dešťové kanalizace zaústěné do retenční nádrže, ze které budou dešťové vody postupně vypouštěny do stávající bezejmenné vodoteče IDVT10269941, která ústí do Krahulovského potoka a následně do toku Loděnice. Řešení pomocí retenčních nádrží bylo na tuto lokalitu již v minulosti shledáno jako přípustné, jak vyplývá z projednání (viz záznamy z projednání). Uvažované množství odváděné vody je 20l/s, které vychází z článku 5.2.2.8 platné TNV 75 90 11 (Hospodaření se srážkovými vodami) ve vztahu k ploše zájmového území (tato hodnota činí podíl 0,028% ze 100-letého průtoku v toku Loděnice, takže je zřejmé, že nemůže mít větší vliv na případnou povodňovou situaci). V dalších stupních dokumentace je nutné upřesnit konkrétní hodnotu regulovaného odtoku s vodoprávním úřadem, přičemž na základě této hodnoty navrhnout konkrétní řešení hospodaření se srážkovými vodami. V případě, že stanovené hodnoty budou nižší, než je uvedeno v TNV, budou retenční prostory navrženy na požadované množství. Vzhledem ke skutečnosti, že retenční prostory jsou uvažovány jako podzemní stavby, jejich případné zvětšení nebude mít vliv na velikost zastavěné plochy areálu. Může vyvstat potřeba provedení údržby koryta vodoteče včetně propustků.

Bilance dešťových vod – stávající stav

Plocha pro odvod dešťové vody	$A_E =$	77835 m ²
Součinitel odtoku (zatravněné plochy, pole – spád 1-5%)	$\psi =$	0,125 -
Redukovaná plocha	$A_{red} =$	9729 m ²
Lokalita		Loděnice
Periodicita deště	$p =$	0,1 rok ⁻¹
Intenzita deště dle regionu (pro 15 min. dešť)	$i =$	0,0164 l / s . m ²
Množství dešťových odpadních vod	$Q_r = i \cdot A_e \cdot \psi =$	160 l / s
Specifický přípustný odtok z území dle TNV 75 9011	$q_c =$	3 l / (s.ha)
Maximální možný regulovaný odtok z území	$Q_o =$	23,4 l / s

Bilance dešťových vod - navržený stav

Druh plochy	Výměra [m ²]	Součinitel odtoku	Redukovaná plocha [m ²]
Zastavěné plochy nad 10 000 m ²	24015,0	0,9	21614
Účelové a manipulační plochy	20244,0	0,7	14171
Plochy zeleně	33576,0	0,1	3358
Celkem	77835	0,50	39142

Plocha pro odvod dešťové vody	$A_E = 77835 \text{ m}^2$
Součinitel odtoku (průměr pro areál)	$\psi = 0,53 -$
Redukovaná plocha	$A_{red} = 39142 \text{ m}^2$
Lokalita	Loděnice
Periodicita deště	$p = 0,5 \text{ rok}^{-1}$
Intenzita deště dle regionu (pro 15 min. déšť)	$i = 0,0164 \text{ l / s} \cdot \text{m}^2$
Množství dešťových odpadních vod	$Q_r = i \cdot A_e \cdot \psi = 642 \text{ l / s}$
Přiřazená srážkoměrná stanice dle mapy izolinií pro denní úhrny srážek:	12
Místo	Praha-Hostivař
Nadmořská výška	$H = 240 \text{ m.n.m}$
Periodicita deště	$p = 0,2 \text{ rok}^{-1}$
Regulovaný odtok z území	$Q_o = 20 \text{ l / s}$
Součinitel bezpečnosti vsaku/retence	$f = 2$
Koeficient propustnosti zeminy	$k_f = 0,00\text{E}+00 \text{ m/s}$
Navržená vsakovací plocha:	$A_{vsak} = 0 \text{ m}^2$
Plocha nádrže včetně svahů	$A_{vz} = 0 \text{ m}^2$
Vsakovaný odtok	$Q_{vsak} = 0,0000 \text{ l/s}$

Výpočet potřebného objemu nádrže pro Q5 (intenzity dle ČSN 75 9010)

$t_c [\text{min}]$	$h_d [\text{mm}]$	$V_{vz} [\text{m}^3]$	$T_{pr} [\text{h}]$
5	11,3	436,3	6,1
10	16,5	633,8	8,8
15	19,5	745,3	10,4
20	21,1	801,9	11,1
30	23,2	872,1	12,1
40	24,7	918,8	12,8
60	26,9	980,9	13,6
120	30,6	1053,7	14,6
240	36,6	1144,6	15,9
360	42,5	1231,5	17,1
450	43,2	1150,9	16,0
600	43,8	994,4	13,8
720	44,5	877,8	12,2
1080	46,4	520,2	7,2
1440	46,9	107,8	1,5
2880	58,9	-1150,5	-16,0
4320	62,5	-2737,6	-38,0
Potřebný objem nádrže dle ČSN 75 9010		$V_{vz} \text{ max} =$	1232 m³
Doba prázdnění nádrže		$T_{pr} \text{ max} =$	17 hod

Variantním řešením je maximální využití srážkových vod dopadajících na střechy a zpevněné plochy k užitkovým účelům v areálu, k splachování WC, pisoárů a zálivku zelených ploch. Jen přebytky přepouštět bezpečnostním přelivem s regulovaným odtokem 20 l/s do místní vodoteče. Takto bude navrhované řešení v souladu s TNV 75 90 11 (Hospodaření se srážkovými vodami).

Dalším řešením je rozdělení odpadních vod na šedé, žluté a černé s tím, že šedé vody je možné využívat po technologické úpravě a smísení s dešťovou vodou k splachování WC a pisoárů a zálivce zeleně.

9.2 Splašková kanalizace

Stávající stav

V zájmovém území se splašková kanalizace nevyskytuje. Stávající oddílná splašková kanalizace se nachází ve vzdálenosti cca 400 m.

Odvod splaškových vod z areálu

Splaškové odpadní vody z areálu je možné odvádět přípojkou splaškové kanalizace do prodloužené stoky oddílné splaškové kanalizace v délce cca 400 m.

Variantním řešením je vybudování čistírny odpadních vod s odtokem do Krahulovského potoka. Toto řešení je třeba projednat se správcem toku a správcem povodí. Při řešení je nutné zohlednit průtok Krahulovského potoka z hlediska nařezování vod odcházejících z čistírny. Předpokládaná potřebná plocha čistírny odpadních vod je přibližně 380 m² pro celé zájmové území.

Bilance odpadních vod

	Jednotka	Hala 1	Hala 2	Hala 3	Celkem
Zaměstnanci (výroba/sklad)	osob	230	80	0	310
Zaměstnanci administrativa	osob	40	20	10	70
Počet strávníků	strávníků	240	85	10	335
Potřeba vody pro výrobu/sklad (40l/OS)*	l/den	9200	3200	0	12400
Potřeba vody pro administrativu (20l/OS)*	l/den	800	400	200	1400
Potřeba vody pro stravování (15l/strávník)*	l/den	3600	1275	150	5025
Množství splaškových vod	m3/den	13,6	4,9	0,4	18,8
Množství splaškových vod z technologie	m3/den	0	0	0	0
Množství splaškových vod celkem	m3/den	13,6	4,9	0,4	18,8
Potřeba vody pro výrobu/sklad (26m3/OS)	m3/rok	5980	2080	0	8060
Potřeba vody pro administrativu (14m3/OS)	m3/rok	560	280	140	980
Potřeba vody pro stravování (12m3/strávník)	m3/rok	2880	1020	120	4020
Množství splaškových vod	m3/rok	9420	3380	260	13060
Množství splaškových vod z technologie	m3/rok	0	0	0	0
Množství splaškových vod celkem	m3/rok	9420	3380	260	13060
Přepočet na ekvivalentní osoby (1EO = 35 m3/rok)	EO	269	97	7	373

9.3 Zásobování pitnou vodou

Stávající stav

V zájmovém území se vodovod s pitnou vodou nevyskytuje. Ve vzdálenosti cca 350 m se nachází vodovodní řad ve správě společnosti Snel furniture napojený ve vzdálenosti cca 400 m od zájmového území na vodovodní řad ve správě společnosti Vodovody a kanalizace Beroun a.s.

Zásobování areálů pitnou vodou

V rámci stavby bude realizována stavba prodloužení vodovodního řadu v délce cca 350 m (resp. 400 m) a vodovodní přípojka pro navrhovaný areál.

Obsazenost objektu

Zaměstnanci	Jednotka	Hala 1	Hala 2	Hala 3	Celkem
1. směna - výroba/sklad	osob	170	50	0	250
1. směna - administrativa	osob	40	20	10	70
2. směna - výroba/sklad	osob	30	15	0	45
2. směna - administrativa	osob	0	0	0	0
3. směna - výroba/sklad	osob	30	15	0	45
3. směna - administrativa	osob	0	0	0	0
Celkem - výroba/sklad	osob	230	80	0	310
Celkem - administrativa	osob	40	20	10	70
Celkem areál	osob	270	100	10	380
Předpokládaná pracovní doba v týdnu	dny	7	7	7	7
Předpokládaný počet pracovních dnů	dny/rok	365	365	365	365

Pozn. - předpokládá se 60% ženy a 40% muži

Bilance pitné vody

	Jednotka	Hala 1	Hala 2	Hala 3	Celkem
Zaměstnanci (výroba/sklad)	osob	230	80	0	310
Zaměstnanci administrativa	osob	40	20	10	70
Počet strávníků	strávníků	240	85	10	335
Potřeba vody pro výrobu/sklad (40l/OS)*	l/den	9200	3200	0	12400
Potřeba vody pro administrativu (20l/OS)*	l/den	800	400	200	1400
Potřeba vody pro stravování (15l/strávník)*	l/den	3600	1275	150	5025
Potřeba pitné vody celkem	m3/den	13,6	4,9	0,4	18,8
Potřeba vody pro technologii	m3/den	0	0	0	0
Potřeba vody celkem	m3/den	13,6	4,9	0,4	18,8
Maximální potřeba vody celkem (kd = 1,5)	m3/den	20,4	7,3	0,5	28,2
Součinitel hodinové nerovnoměrnosti	-	5,9	5,9	7,2	19,0
Hodinová potřeba vody	l/hod	5015	1798	158	6970
Potřeba vody	l/s	1,4	0,5	0,0	1,9
Potřeba vody pro výrobu/sklad (26m3/OS)	m3/rok	5980	2080	0	8060
Potřeba vody pro administrativu (14m3/OS)	m3/rok	560	280	140	980

	Jednotka	Hala 1	Hala 2	Hala 3	Celkem
Potřeba vody pro stravování (12m3/strávník)	m3/rok	2880	1020	120	4020
Potřeba pitné vody celkem	m3/rok	9420	3380	260	13060
Potřeba vody pro technologii	m3/rok	0	0	0	0
Potřeba vody celkem	m3/rok	9420	3380	260	13060

9.4 Zásobování zemním plynem (vytápění a technologie)

Stávající stav

V zájmovém území se plynovod nevyskytuje. Nejbližší stávající STL rozvody plynu jsou na jižní straně průmyslové lokality, kde trasa plynovodu kopíruje stávající železnici.

Další stávající STL plynovodní řad se nachází severozápadně od zájmového území v ulici Pod Šachtou.

Napojení areálu na rozvody plynu

Pro připojení zájmového území na rozvody plynu je třeba překonat buď silnici II/605 anebo dálnici D5.

Bilance vytápění

	Jednotka	Hala 1	Hala 2	Hala 3	Celkem
Plynový kond. kotel 45 kW (4,58 m3/h)	ks	4	2	0	6
Plynový kond. kotel 35 kW (3,53 m3/h)	ks	0	0	1	1
Vytápěcí plyn. jednotka 59 kW (6,9 m3/h)	ks	2	1	1	4
Tmavý plynový zářič 49,5 kW (5,5 m3/h)	ks	14	5	0	19
Ztráty objektu	kW	944	352	81	1376
Celkový topný výkon	kW	991	396,5	94	1481,5
Maximální hodinový průtok plynu na vytápění	m3/h	109,1	43,6	10,4	163,1
Denní spotřeba plynu na vytápění	m3/den	1746	697	167	2610
Spotřeba energie na vytápění	MWh/rok	2 325	928	222	3 476
Spotřeba plynu na technologii	m3/h	0	0	0	0
Denní spotřeba plynu technologii	m3/den	0	0	0	0
Spotřeba energie na technologii	MWh/rok	0	0	0	0
Spotřeba energie celkem	MWh/rok	2 325	928	222	3 476
Předpokládaný letní odběr energie	MWh	698	278	67	1 043
Předpokládaný zimní odběr energie	MWh	1 628	650	156	2 433
Spotřeba plynu	m3/rok	220412	87987	21068	329467

9.5 Zásobování elektrinou

Stávající stav

Přes zájmové území prochází stávající kabelové vedení NN 0,4 kV v majetku ČEZ Distribuce a.s., které zásobuje elektrickou energií nemovitost na pozemku parc.č. st. 260 v katastrálním území Nučice. Na jižní straně průmyslové lokality jsou dvě stávající trafostanice, a to trafostanice BE_3907 Loděnice – Rendl a trafostanice BE_0046 Loděnice – EPC.

Přeložka stávajícího kabelového vedení NN

Pro uvolnění pozemku bude nutné provést přeložku stávajícího kabelového vedení NN 0,4 kV v majetku ČEZ Distribuce a.s. Dle zákona č.458/2000 §47 se přeložkou zařízení přenosové soustavy a zařízení distribuční soustavy rozumí dílčí změna trasy vedení nebo přemístění některých prvků tohoto zařízení. Přeložku zařízení distribuční soustavy zajišťuje jeho vlastník tedy ČEZ Distribuce a. s. na náklady toho kdo potřebu přeložky vyvolal.

Napojení areálu na rozvody elektřiny

Pro napojení nové průmyslové lokality se uvažuje se zřízením nové trafostanice, která obslouží celou severní stranu – odhadovaný požadovaný příkon je 1850 kW.

Řešení bylo konzultováno s hlavním technikem rozvoje NN a VN společnosti ČEZ Distribuce a.s. panem Vladimírem Šetkem. Dle jeho vyjádření bude nutné pro zajištění elektrické energie pro řešenou lokalitu provést rozšíření stávající distribuční sítě VN 22 kV. Nové kabelové vedení bude vedeno od stávající transformační stanice BE_0046, Loděnice-EPC a bude dle velikosti požadovaných příkonů jednotlivých odběratelů smyčkováno v nových odběratelských případně distribučních transformačních stanicích. Vzhledem k tomu, že v současné době není znám počet odběrných míst, jejich umístění a požadované příkony, není možné v lokalitě navrhnout trasy kabelového vedení VN 22 kV ani počet a umístění transformačních stanic.

Investorem výstavby nového rozvodného zařízení pro distribuci el. energie bude ČEZ Distribuce, a. s. Žadatelé o připojení nových odběrných míst se budou podílet na oprávněných nákladech dodavatele spojených s připojením a zajištěním příkonu dle vyhlášky Energetického regulačního úřadu č. 16/2016 Sb. v platném znění k zákonu č. 458/2000 Sb.

Tato studie řeší z požadavku ČEZ Distribuce a.s. trasy nového kabelového vedení a umístění nových transformačních stanic. Toto umístění bylo konzultováno s oddělením Rozvoj Střed ČEZ Distribuce, a.s. Další stupně projektové dokumentace budou následně předloženy k odsouhlasení.

Energetická bilance – předpoklad (odhad)		Hala 1	Hala 2	Hala 3	Celkem
Skupina spotřebičů		Pi [kW]	Pi [kW]	Pi [kW]	Pi [kW]
Stavební elektroinstalace		600	350	200	1150
Technologie (skladové dopravníky)		250	150	0	400
Nabíječky vozíků		50	50	30	130
Rezerva		100	50	20	170
Celkem		1000	600	250	1850

Energetická bilance – předpoklad (odhad)		Hala 1	Hala 2	Hala 3	Celkem
Skupina spotřebičů	β	Pp [kW]	Pp [kW]	Pp [kW]	Pp [kW]
Stavební elektroinstalace	0,86	516	301	172	989
Technologie (skladové dopravníky)	0,9	225	135	0	360
Nabíječky vozíků	0,8	40	40	24	104
Rezerva	0,7	70	35	14	119
Celkem		851	511	210	1572

Počet pracovních dnů

	365	365	365 dnů
Počet pracovních hodin	24	24	24 hod
Provozní využití pracovní hodiny	70	70	70 %
Počet mimopracovních hodin	0	0	0 hod
Provozní využití mimopracovní hodiny	20	20	20 %
Počet provozních hodin pracovní dny	6132	6132	6132 hod

Počet mimopracovních dnů	0	0	0 dnů
Počet mimopracovních hodin	24	24	24 hod
Provozní využití mimopracovní hodiny	20	20	20 %
Počet provozních hodin mimopracovní dny	0	0	0 hod
Počet provozních hodin celkem	$T = 6132$	6132	6132 hod
Soudobý příkon objektu	$Pp = 851$	511	210 kW
Předpokládaná roční spotřeba el. energie	$E = 5218$	3133	1288 MWh
Minimální velikost trafo (výkon trafo je cca 70-80% Pp)	1216	730	300 kVA
Navržené trafo	1x1250	1x800	1x400 kVA
Kompenzační výkon (cca 55% požadovaného výkonu)	468	281	116 kVAr

10 Výsledky konzultací s orgány, organizacemi a investory

Poznámka:

Podrobné záznamy z jednání vč. uvedení kontaktů na příslušné osoby jsou přílohou této územní studie, zde jsou uvedeny pouze hlavní teze.

10.1 Obec Loděnice, pořizovatel, vlastníci dotčených pozemků (22. 6. 2017)

Zástupci obce uvedli, že největšími problémy řešeného území jsou dálniční sjezd ve středu obce a rizikové odvodnění území z hlediska záplav. Zástupkyně pořizovatele upozornila, že dle platného ÚP se musí každý záměr podrobit posouzení akustické a emisní zátěže na okolí v dalších stupních dokumentace. Dále by bylo vhodné řešit poměr skladování a výroby na daném území.

Zástupce fy. Snel upozornil, že část DI a TI v řešeném území vybudovali vlastními prostředky.

Vyhodnocení:

Dopravní obsluha plochy VS2 je řešena v *kap. 7.1 Ad.4 a kap. 8.1*. V zájmu nezvyšování dopravní zátěže v intravilánu obce je zvolena přednostní dopravní trasa přes Rudnou.

Poměr skladování a výroby je zanesen jako jedna ze zásad v *kap. 7.1 Ad.4.*, resp. za optimální je považováno rozdělení kapacit dle *kap. 8.2*

10.2 Vlastníci dotčených pozemků (10. 7. 2018)

Investoři uvedli, že neproblematičtější úsekem z hlediska dopravní obsluhy je dálniční sjezd v intravilánu obce. Dopravní zatížení je značné již ze současných provozů. Je plánováno rozšíření profilu dálnice ve směru na Prahu. Z těchto důvodů se přiklání k možnosti dopravní obsluhy řešeného území pomocí východního sjezdu dle ÚR a vedení dopravy přes Rudnou mimo intravilán Loděnice.

Vyhodnocení:

Řešení dopravní obsluhy počítá se zohledněním platného ÚR na východní sjezd a volbou přednostní dopravní trasy přes Rudnou (viz *kap. 7.1 Ad.4 a kap. 8.1*).

10.3 Obec Loděnice, pořizovatel (12. 7. 2018)

Komunikace II/605 ve směru do intravilánu obce má dostatečnou kapacitu, nicméně tato trasa je problematická z hlediska hygienických limitů (hluk, prach atp.).

Zájmová lokalita bude rozdělena na 3 zóny, pro které budou jednotlivě stanoveny následující požadavky a podmínky využití:

- poměr skladování a výroby – stanovit maximální podíl ploch pro skladování
- dopravní obsluha – určit trasu přes Rudnou jako přednostní
- odvodnění – navrhnout řešení s důrazem na bezpečnost při přívalových deštích
- doprava v klidu – řešit dostatek parkovacích míst v rámci zájmové plochy

Vyhodnocení:

Všechny požadavky byly vypořádány. Dopravní obsluha plochy VS2 je řešena v *kap. 7.1 Ad.4 a kap. 8.1*, včetně zvolení přednostní dopravní trasy přes Rudnou.

Poměr skladování a výroby je zanesen jako jedna ze zásad v *kap. 7.1 Ad.4*.

Odvodnění zájmových ploch je řešeno v *kap. 9.1*.

10.4 Odbor životního prostředí (24. 10. 2018)

Dle RnDr. Cirokové je třeba dodržet stanovený koeficient zeleně a při návrhu retenčních nádrží dodržet bezpečnou hodnotu regulovaného odtoku. Při dodržení těchto podmínek OŽP se záměrem souhlasí. Dále je třeba splnit všechny požadavky územního plánu dotýkající se zájmů chráněných Odborem životního prostředí.

Vyhodnocení:

Všechny požadavky byly splněny. Koeficient zeleně je dodržen (viz bilance ve Výkresu 02). Odvodnění zájmového území, včetně stanovení regulovaného odtoku, je řešeno v *kap. 9.1*.

10.5 Odbor dopravy a správních agend, Policie ČR

Dle vyjádření Bc. Krejbicha z DI Policie ČR bude v rámci územního rozhodnutí pro umístění stavby navrhovaných objektů (hal) v rámci zóny 1 a 2 vyžadováno nové posouzení povoleného připojení, a to především z hlediska dodržení rozhledových poměrů a vlečných křivek, neboť se jedná o úsek komunikace s výraznou nehodovostí již v současném stavu, přičemž zřízením navrhovaného připojení dojde ke zhoršení stávajících podmínek.

Dále bylo konstatováno, že v případě, že nebude nijak omezen příjezd do průmyslové zóny (zamezení přístupu nákladní dopravy z exitu 10), je možné očekávat přibližně rovnoměrné rozdělení vozidel obsluhujících zónu z exitu 5 – Rudná a exitu 10 – Loděnice).

10.6 ŘSD ČR (30. 10. 2018)

Zájmovým územím prochází hranice ochranného pásma dálnice ve vzdálenosti 100m od přilehlého jízdniho pásu. Pro každý konkrétní záměr jsou stanovovány konkrétní podmínky, zda je dotčení ochranného pásma možné a v jakém rozsahu. Konkrétní stanovení podmínek ochranného pásma může významně ovlivnit využitelnost pozemku (např. řešení ochrany před hlukovou zátěží dálnice).

V daném úseku dálnice D5 se zpracovává studie na rozšíření o jeden jízdni pruh v každém směru. Z toho vyplývá jednak potřeba zachování volného manipulačního prostoru pro vlastní realizaci rozšíření dálnice (řádově 20-30m od současného tělesa dálnice), a dále předpokládán budoucí posun ochranného pásma dálnice směrem vně (vzhledem k ose rozšířeného jízdniho pásu).

Směrování nákladních vozidel na exit Rudná podpořit úpravou dopravního značení.

Vyhodnocení:

Hranice ochranných pásem i hranice rozšíření dálnice je zanesena ve *Výkresu 02*. Další podmínky budou vypořádány v dalších stupních dokumentace.

10.7 Povodní Vltavy s.p.

Zástupce správce toku upozornil, že již v minulosti bylo posuzováno zastavění uvedené lokality a bylo shledáno jako přípustné řešení pomocí retenčních děl. Konkrétní parametry připojení není v současnosti možné sdělit. Problémovým úsekem je část toku Loděnice v úseku u obce Sedlec. Ve vrchních partiích povodí nejsou evidovány problémy.

Průtok v 100-leté periodicitě ve vodním toku Loděnice činí 70m³/s. Při předpokládaném maximální regulovaném odtoku 0,02 m³/s činí podíl této lokality na celkovém průtoku 0,028%, což bylo shledáno zúčastněnými jako marginální vliv. V dalších stupních dokumentace je nutné upřesnit konkrétní hodnotu regulovaného odtoku s vodoprávním úřadem. Může vyvstat potřeba provedení údržby koryta vodoteče včetně propustků.

Vyhodnocení:

Výše zmíněné poznatky byly zapracovány do *kap. 9.1*.

11 Závěr

Územní studie navrhuje území chápat jako tři samostatné zóny. Každá ze zón bude mít vlastní řešení zdržení dešťových vod. Zóna č. 1 bude dopravně napojena stávajícím sjezdem. Zóny 2 a 3. budou mít společný vjezd na základě již vydaného a platného územního rozhodnutí č. MBE/12245/2015/VÝST-S z 23.2.2015. Bylo provedeno dopravně inženýrské posouzení, které je přílohou této územní studie.

Realizace objektů a jejich rozsah je podmíněn projednáním konkrétních záměrů z hlediska činností v ochranném pásmu dálnice, neboť v něm se podstatná část území nachází. Dále je třeba vzít v úvahu omezení vyplývající z plánovaného rozšíření dálnice.

Odvod dešťových vod závisí na skutečně povoleném postupném odtoku ve vztahu ke konkrétnímu záměru v dalších stupních dokumentace.



- LEGENDA:**
- 933/3 Parcelní čísla
 - Hranice parcel pozemků
 - VS2** Číslo plochy dle územního plánu Loděnice
 - Hranice zastavitelné plochy VS2 dle územního plánu Loděnice
 - Rozhraní jednotlivých zón (viz text. část studie)
 - Předpokládaný rozsah stavby
 - Předpokládaný rozsah zpevněných ploch
 - Travnaté plochy
 - Koncepční zóny izolační a krajinné zeleně
 - Doprovodná zeleň
 - Průběh náspu rozšířené dálnice (ve fázi prověřovací studie)
 - Manipulační prostor pro stavbu rozšíření dálnice (cca 30m od hrany tělesa)
 - Orientační vzdálenost 50m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice
 - Ochranné pásmo 100m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice
 - Ochranné pásmo silnice 15m od osy vozovky
 - Sjezdy do areálů

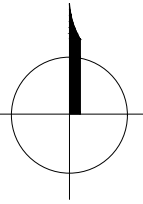
ZÓNA 1	
celková plocha:	46 076 m ²
zpevněná plocha:	27 365 m ² (59,39%)
zeleň:	18 711 m ² (40,61%)

ZÓNA 2	
celková plocha:	20 408 m ²
zpevněná plocha:	10 563 m ² (51,76%)
zeleň:	9 845 m ² (48,24%)

ZÓNA 3	
celková plocha:	11 332 m ²
zpevněná plocha:	6 331 m ² (55,87%)
zeleň:	5 001 m ² (44,13%)

Předpokládaný rozsah zpevněných ploch vychází z koeficientu zeleně stanoveného územním plánem.

0m 10m 50m



projekt:
ÚZEMNÍ STUDIE LODĚNICE

Označení ploch v územním plánu:
VS2

Pořizovatel:
Městský úřad Beroun - Úřad územního plánování

Stupeň dokumentace:
Územní studie

Architekt:
Ing. arch. Marek Janatka, Ph.D.

Vypracoval:
Ing. arch. Marek Janatka, Ph.D., Ing. Martin Melena

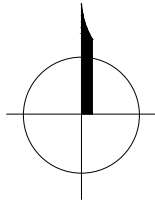
Datum:
říjen 2018

Měřítko:
1:1000

název a číslo výkresu:
HLAVNÍ VÝKRES



- LEGENDA:**
- 933/3 Parcelní čísla
 - Hranice parcel pozemků
 - Hranice zastavitelné plochy VS2 dle územního plánu Loděnice
 - Rozhraní jednotlivých zón (viz text. část studie)
 - Snel Real Estate s.r.o.
 - Kleinová Ingrid Mgr.
Zelenka Karel
Zelenka Václav
 - Hodková Iveta JUDr.
 - Marhoullová Ivana
Zemědělské družstvo Mořina
 - Světníčka Jaroslav Mgr.
 - Hýbl Jiří Ing.
 - Obec Loděnice
 - Promark s.r.o.
 - Hállová Jana
Hállová Jaroslava
Maule Jaroslav
Paimová Marie
 - Středočeský kraj
 - Světníčka David Ing.
 - Mužík Jan



projekt:
ÚZEMNÍ STUDIE LODĚNICE

Označení ploch v územním plánu:
VS2

Pořizovatel:
Městský úřad Beroun - Úřad územního plánování

Stupeň dokumentace:
Územní studie

Architekt:
Ing. arch. Marek Janatka, Ph.D.

Vypracoval:
Ing. arch. Marek Janatka, Ph.D., Ing. Martin Melena

Datum:
říjen 2018

Měřítko:
1:X

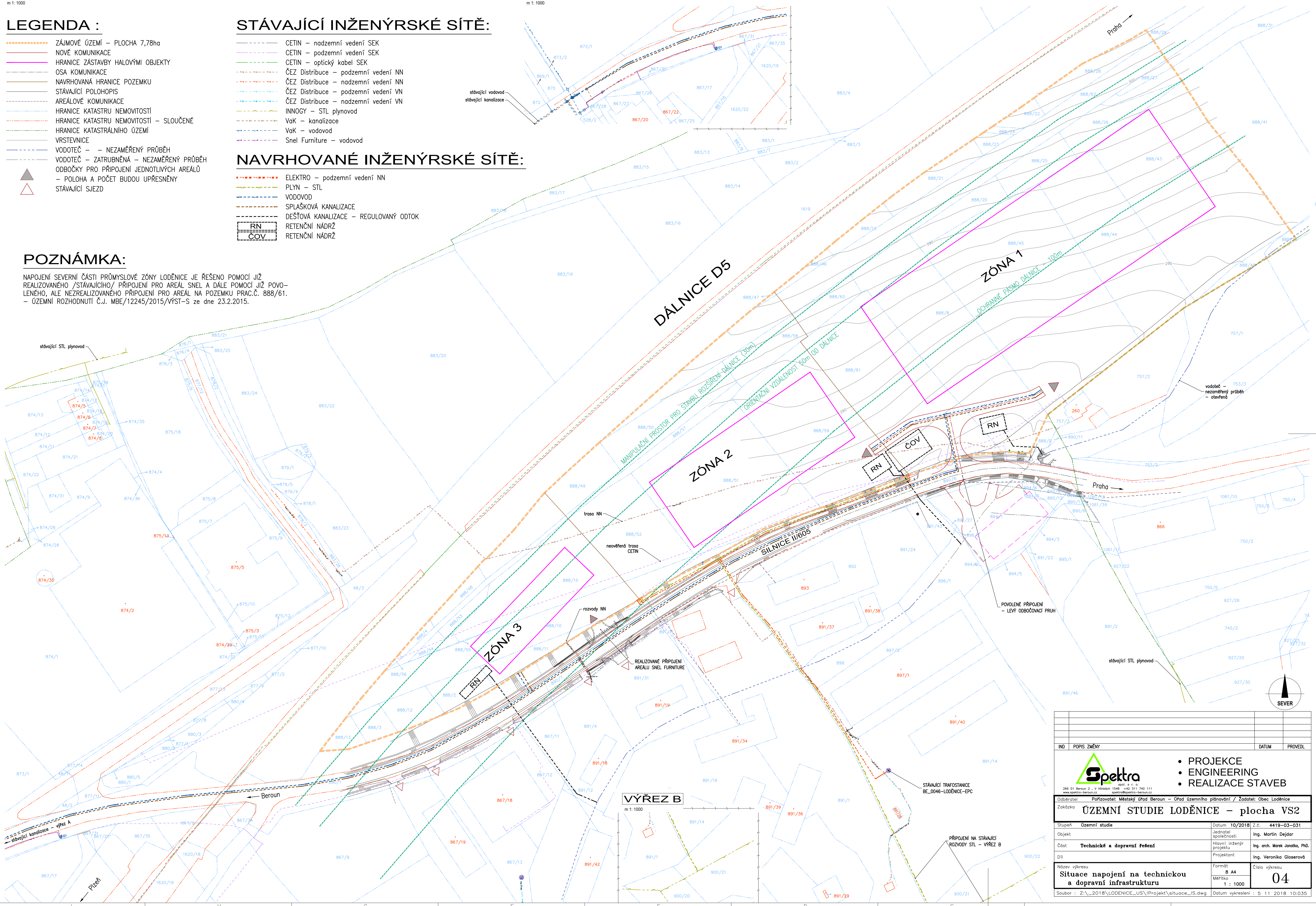
název a číslo výkresu:
VÝKRES VLASTNICKÝCH VZTAHŮ

STÁVAJÍCÍ INŽENÝRSKÉ SÍTĚ:

-  CETIN – nadzemní vedení SEK
 CETIN – podzemní vedení SEK
 CETIN – optický kabel SEK
 ČEZ Distribuce – podzemní vedení NN
 ČEZ Distribuce – nadzemní vedení NN
 ČEZ Distribuce – podzemní vedení VN
 ČEZ Distribuce – nadzemní vedení VN
 INNOGY – STL plynovod
 VaK – kanalizace
 VaK – vodovod
 Snel Furniture – vodovod

 ELEKTRO – podzemní vedení NN
 PLYN – STL
 VODOVOD
 SPLAŠKOVÁ KANALIZACE
 DEŠŤOVÁ KANALIZACE – REGULOVANÝ ODTOK
 RETENČNÍ NÁDRŽ
 RETENČNÍ NÁDRŽ

NAPOJENÍ SEVERNÍ ČÁSTI PRŮMYSLOVÉ ZÓNY LODĚNICE JE ŘEŠENO POMOCÍ JIŽ
REALIZOVANÉHO /STAVAJÍCÍHO/ PŘÍPOJENÍ PRO AREÁL SNEL A DÁLE POMOCÍ JIŽ POVO-
LENÉHO, ALE NEZREALIZOVANÉHO PŘÍPOJENÍ PRO AREÁL NA POZEMKU PRAC.Č. 888/61.
- ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ Č.J. MBE/12245/2015/VÝST-S ze dne 23.2.2015.

[illegible]

PŘÍLOHY – ZÁZNAMY KONZULTACÍ

Pořizovatel: Městský úřad Beroun – Úřad územního plánování
Husovo náměstí 68, 266 43 Beroun

Žadatel: Obec Loděnice
Husovo náměstí 4
267 12 Loděnice

Zpracovatel: Ing. arch. Marek Janatka, Ph.D.
a Spektra Beroun

Datum: říjen 2018

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Konzultace s investory 1
DATUM	22. června 2017 12-13:15 h
MÍSTO	Beroun
ZAZNAMENAL	Martin Melena

Přítomni:

Ing. arch. Marek Janatka	zpracovatel ÚS	777 305 130, marek@janatka.eu
Ing. Martin Melena	spolupráce na ÚS	martin.melena2@gmail.com
Václav Bauer	starosta obce Loděnice	732 104 990, ou.lodenice@seznam.cz
Olga Škvárová	zástupkyně pořizovatele	311 654 155, uprr8@muberoun.cz
Dolores Snel	vlastník části území	+31 (0) 348 419 070, info@gertsnel.nl
Pavel Štoček	Snel furniture	311 672 569/79, snel@snel.cz
Jan Mužík	vlastník části území	
Josef Jandač	vlastník části území	
p. Gavalčík	zástupce vlastníka	
Ing. Martin Dejdar	Spektra – projekce TI, DI	602 158 181, martin.dejdar@spektra-beroun.cz

.....

Jednání bylo svoláno za účelem konzultace a koordinace záměrů investorů v předmětné lokalitě.

Zpracovatel účastníky informoval, že je zpracovatelem studie, kde žadatelem o zpracování ÚS je obec Loděnice a pořizovatelem Úřad územního plánování Beroun, kteří vydali zadání studie a činnost zpracovatele řídí.

Studie bude dle zadání postupně konzultována s obcí Loděnice, s Odborem životního prostředí, Odborem dopravy a správních agend Městského úřadu Beroun, Policií České republiky, ŘSD ČR Praha (v případě potřeby i dalšími dotčenými orgány). Územní studie bude v průběhu zpracování konzultována s vlastníky dotčených pozemků. Pořizovatel požaduje v průběhu zpracování územní studie možnost konzultací.

Starosta upozornil na největší problémy daného území, kterými jsou zejména problematický sjezd z dálnice ve středu obce zatížený nákladní dopravou a rizikové odvodnění řešeného území z hlediska záplav.

Zástupkyně pořizovatele zmínila, že v ÚP je zaneseno, že jakýkoliv konkrétní záměr na těchto plochách musí být posouzen především z hlediska zatížení zastavěného území obce Loděnice dopravou z hlediska akustické zátěže i emisního zatížení ovzduší. Doplnila, že by se měl řešit také poměr skladování a výroby na daném území.

Zpracovatel upozornil, že je nutné počítat s možností, kdy z ÚS vyplyne, že záměry v dané lokalitě nemusí být ekonomicky rentabilní, např. kvůli vysokým nákladům na TI.

Investoři se vyjádřili ve smyslu podpory zpracování ÚS, zejména kvůli ujasnění limitů využití jejich pozemků. Prospěšná bude i lepší koordinace záměrů investorů a jednodušší komunikace. Byly diskutovány záměry jednotlivých investorů a fáze rozpracovanosti těchto záměrů. Zástupci firmy Snel furniture zároveň upozornili, že část DI a TI již vybudovali vlastními prostředky.

Bylo dohodnuto, že všichni investoři zpracovateli v nejbližší době poskytnou detailnější informace o plánovaných záměrech a uvedou kontaktní osoby, s kterými bude možno ÚS dále konzultovat.

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Konzultace s projektantem TI, DI
DATUM	22. února 2018 10-10:45 h
MÍSTO	Praha
ZAZNAMENAL	Martin Melena

Přítomni:

Ing. arch. Marek Janatka	zpracovatel ÚS	777 305 130, marek@janatka.eu
Ing. Martin Melena	spolupráce na ÚS	martin.melena2@gmail.com
Ing. Martin Dejdar	Spektra – projekce TI, DI	602 158 181, martin.dejdar@spektra-beroun.cz
Ing. Veronika Gloserová	Spektra – projekce TI, DI	311740123

.....

Jednání bylo svoláno za účelem konzultace a vzájemné koordinace návrhu technické a dopravní infrastruktury s urbanistickým řešením.

Zástupce fy. Spektra informoval zpracovatele ÚS o stavu obslužných vstupů do území. Pro obsluhu území spatřuje vhodnější západní sjezd, který je již zkolaudován. U východního sjezdu jsou problematické rozhledové poměry a požadavek na rozšíření komunikace o odbočovací pruhy vyvolá vysoké finanční náklady.

Obě strany se shodly na vedení jedné obslužné komunikace podél silnice II/605 pro všechny areály dané plochy, vedené nezávisle na vlastnictví.

V otázce odvodnění území se jeví jako nejvhodnější zřízení dostatečně kapacitního příkopu podél navrhované obslužné komunikace, ve kterém by se voda částečně zasakovala. Zbytek srážkových vod by byl pozdržen v retenční nádrži – její nejvhodnější umístění je uvnitř oblouku západního sjezdu.

Bylo dohodnuto, že fa. Spektra zhotoví základní skicu komunikace a zpracovatel ÚS následně kontaktuje investory a majitele pozemků.

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Konzultace se spol. VJ & Partners
DATUM	19. června 2018 13-13:30 h
MÍSTO	Praha
ZAZNAMENAL	Martin Melena

Přítomni:

Ing. arch. Marek Janatka	zpracovatel ÚS	777 305 130, marek@janatka.eu
Ing. Martin Melena	spolupráce na ÚS	martin.melena2@gmail.com
Ing. Jiří Poláček	VJ & Partners	777 793 295, jiri.polacek@vjpartners.cz

.....

Jednání bylo svoláno za účelem představení zastavovacího návrhu firmou VJ & Partners. Zástupce fy. informoval zpracovatele ÚS, že jedná s majiteli části pozemků a také s firmou Prologis. S investorem p. Světničkou se zatím nepodařilo nalézt shodu na záměrech v dané lokalitě, propojení záměrů je však do budoucna možné.

Zástupce fy. VJ & Partners informoval, že v r. 2010 bylo vydané územní rozhodnutí pro sjezd na pozemky investora z komunikace II/605. Zpracovatel sdělil, že ÚR je vhodné respektovat.

Dalším problémovým aspektem území je vsakování dešťových vod, kde bude nutné prověřit polohu a trasu recipientu.

Bylo dohodnuto, že zástupce fy. VJ & Partners zpracovateli poskytne dostupné materiály a podklady, zejména zmíněné ÚR, zastavovací situaci a výškopis.

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Konzultace s investory
DATUM	10. července 2018 13-13:30 h
MÍSTO	Praha
ZAZNAMENAL	Martin Melena

Přítomni:

Ing. arch. Marek Janatka	zpracovatel ÚS	777 305 130, marek@janatka.eu
Ing. Martin Melena	spolupráce na ÚS	martin.melena2@gmail.com
Ing. Jiří Poláček	VJ & Partners	777 793 295, jiri.polacek@vjpartners.cz
Jan Mužík	vlastník části území	
Josef Jandač	vlastník části území	

.....

Jednání bylo svoláno za účelem konzultace záměrů investorů v předmětné lokalitě.

Zpracovatel připomněl, že územní studie je koncepční dokument a příliš detailní měřítko řešení bývá pro rozvoj území limitující. Zpracovatel i investoři se shodli, že z hlediska řešení bude nejkomplicovanější otázka dopravní obsluhy a odvodnění území.

Jak sdělili investoři, obec se potýká s dopravním přetížením především ve svém centru kolem současného sjezdu z dálnice. Kromě místní osobní dopravy je příčinou i nákladní doprava ze zdejších průmyslových areálů (GZ Media, Volvo apod.). Situaci by mělo zlepšit plánované rozšíření jízdního pásu dálnice D5 ve směru na Prahu o jeden jízdní pruh. Hlavní směr dopravní obsluhy předmětné lokality je navíc plánován přes Rudnou.

Investoři uvedli, že jako prioritní vnímají zachování dopravní obsluhy dle schváleného územního rozhodnutí, a dále co nejlépe využít zájmovou plochu z hlediska kapacity objektů. Zároveň upozornili, že pro zájmové pozemky bylo již v minulosti vydáno územní rozhodnutí na záměr stavby pneuservisu.

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Konzultace s obcí
DATUM	12. července 2018 10:00-11:00 h
MÍSTO	OÚ Loděnice
ZAZNAMENAL	Martin Melena

Přítomni:

Ing. arch. Marek Janatka	zpracovatel ÚS	777 305 130, marek@janatka.eu
Ing. Martin Melena	spolupráce na ÚS	721 374 641, martin.melena2@gmail.com
Ing. Martin Dejdar	spolupráce na ÚS	602 158 181, martin.dejdar@spektra-beroun.cz
Václav Bauer	starosta obce	732 104 990, starosta.lodenice@seznam.cz
Vladana Radová	místostarosta	724 932 600, a.autodoprava@seznam.cz
Olga Škvárová	pořizovatel	311 654 155, uprr8@muberoun.cz

.....

Jednání bylo svoláno za účelem konzultace a koordinace záměrů investorů a obecních zájmů v předmětné lokalitě.

Zpracovatel informoval o značné nepřehlednosti majetkových poměrů v zájmové lokalitě. Dále představil koncept studie se zpracovávány záměry investorů. Starosta upozornil, že část obslužné komunikace prostřední haly v předložené dokumentaci zasahuje na pozemek ve vlastnictví obce – bylo dohodnuto, že záměr může být, v případě potřeby, posunut mimo tento pozemek.

Zpracovatel vysvětlil postupný vývoj v řešení dopravního napojení. Původní způsob obsluhy celé řešené lokality ze stávajícího sjezdu přes pozemky fy. Snel se jevil jako značně jednostranně nevýhodný právě pro tohoto investora. Bylo tedy zvoleno řešení, které využívá již vydané územní rozhodnutí pro sjezd v oblouku komunikace II/605. Pozemky fy. Snel tak zůstanou zcela nezávislé na zbytku řešené plochy a naopak.

Starosta i zástupkyně pořizovatele potvrdili záměr rozšíření dálnice D5 o jeden jízdní pruh. Dále uvedli, že ač není technická kapacita komunikace II/605 zcela naplněna, otázka obsluhy řešené lokality přes centrum obce je problematická kvůli veřejnému mínění (hluk, prach atp.).

Bylo dohodnuto, že pro potřeby územní studie bude zájmová lokalita rozdělena na tři pomyslné zóny, pro které budou jednotlivě stanoveny následující požadavky a podmínky využití:

- poměr skladování a výroby – stanovit maximální podíl ploch pro skladování
- dopravní obsluha – určit trasu přes Rudnou jako přednostní (vč. financování případných souvisejících investic)
- odvodnění – navrhnout řešení s důrazem na bezpečnost při přívalových deštích
- doprava v klidu – řešit dostatek parkovacích míst v rámci zájmové plochy

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Konzultace s pořizovatelem
DATUM	16. srpna 2018 10:30-11:00 h
MÍSTO	OÚ Loděnice
ZAZNAMENAL	Martin Melena

Přítomni:

Ing. arch. Marek Janatka	zpracovatel ÚS	777 305 130, marek@janatka.eu
Ing. Martin Melena	spolupráce na ÚS	721 374 641, martin.melena2@gmail.com
Ing. Veronika Gloserová	Spektra – projekce	311740123,
	TI,DI	veronika.gloserova@spektra-beroun.cz
Vladana Radová	místostarostka	724 932 600, a.autodoprava@seznam.cz
Olga Škvárová	pořizovatel	311 654 155, uprr8@muberoun.cz
Jan Mužík	vlastník části území	

.....

Jednání bylo svoláno za účelem konzultace návrhu ÚS v současné rozpracovanosti.

Zpracovatel prezentoval návrh ÚS a znovu zdůraznil výhody navrženého řešení. Největší důraz musí být kladen na dopravní řešení a vsakování srážkových vod. Obojí je v kompetenci fy. Spektra.

Zástupkyně fy. Spektra uvedla, že z důvodu malé podrobnosti dostupných dat, budou kolem 5.9. použita data z aktuálního sčítání dopravy. Dále by 14.9. měl být dostupný posudek kapacity dotčených křižovatek.

Zástupkyně pořizovatele ve shodě s obcí konstatovala, že je třeba konkrétněji stanovit poměr výroby a skladování pro jednotlivé zóny. Zpracovatel uvedl, že se řešení bude odvolávat na bilance odsouhlasené investorem. Dále navrhl stanovit poměr např. objemem stavby. Dále je třeba zdůraznit přednostní směr dopravní obsluhy zájmového území sjezdem u Rudné. Zpracovatel však upozornil, že tato podmínka je právně špatně vymahatelná.

Zástupkyně fy. Spektra uvedla, že přípojný bod splaškové kanalizace se nachází ve značné vzdálenosti od zájmového území. Dobudování kanalizace by bylo nejspíše neekonomické, místostarostka navíc upozornila, že kapacita ČOV bude nejspíše nedostatečná. Možným řešením je zřízení samostatné areálové ČOV. Konkrétní řešení však bude předmětem územního řízení.

Místostarostka upozornila na problémy se záplavami v některých částech obce níže po toku. Řešení odvodu srážkových vod a jejich vsakování bude splňovat dané normy. Je předpoklad, že vsakovací podmínky budou špatné, proto budou zřízeny retenční nádrže, popř. suché poldry, ve kterých bude objem srážkových vod pozdržen a do recipientu bude vypouštěn jen průtok povolený povodím. V případě naplnění nádrží bude nadbytečný objem srážek zachycovat primárně současný příkop podél komunikace II/605.

Bylo dohodnuto, že požadavek z ÚP na poměr parkové a ostatní zeleně bude zdůrazněn v grafice i textu ÚS.

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Konzultace se zástupci Odboru dopravy Městského úřadu Beroun a Dopravního inspektorátu Policie ČR
DATUM	20. srpna 2018 8:30-9:15 h
MÍSTO	Odbor dopravy MÚ Beroun, Politických vězňů 20, 266 01 Beroun
ZAZNAMENAL	Ing. Veronika Gloserová

Přítomni:

Ing. Kamila Sokolová	referent Odboru dopravy MÚ Beroun, tel. 311 654 325
Petr Drexler	referent Odboru dopravy MÚ Beroun, tel. 311 654 317
Bc. Petr Krejbich	Dopravní Inspektorát Policie ČR, tel. 974 872 253
Ing. Veronika Gloserová	projektant firmy Spektra spol. s r.o., tel. 311 740 123

Jednání bylo svoláno za účelem konzultace a projednání návrhu dopravní infrastruktury s dotčenými orgány státní správy příslušnými k posuzování dopravní infrastruktury.

Projektant seznámil účastníky jednání se záměrem zpracování územní studie pro průmyslovou zónu ve východní části obce Loděnice na hranici s katastrálním územím Nučice, označenou v územním plánu obce Loděnice jako plocha VS2.

Návrh řeší rozdělení průmyslové zóny i s ohledem na stávající vlastnické poměry na tři samostatné areály, které by byly na silnici II/605 připojeny dvěma různými připojeními ve vzájemné vzdálenosti ~250 m.

Připojení zóny 1 a 2 je jedním společným sjezdem. Na dané připojení je vydané územní rozhodnutí o umístění stavby rozšíření stávající komunikace II/605 včetně umístění stykové křižovatky se samostatným levým odbočením do areálu budoucí průmyslové zóny na pozemku parc.č. 890/8 v k.ú. Loděnice u Berouna a parc.č. 1061/18 v k.ú. Nučice u Rudné, vydané Odborem výstavby Městského úřadu Beroun dne 23.2.2015 pod č.j. MBE/12245/2015/VÝST-S, nabytí právní moci 28.3.2015.

Zóna 3 je připojena pomocí stávajícího již realizovaného připojení.

Dále projektant uvedl, že v rámci územní studie budou posouzeny stávající křižovatky v obci Loděnice s ohledem na předpokládané navýšení intenzity dopravy. Jedná se o průsečnou křižovatku ulic Karlštejnská a Pražská (Plzeňská) a stykovou křižovatku ulic Pražská a Žižkova. Posouzení bude provedeno v měsíci září s ohledem na možnost získání vstupních dat o stávajících dopravních intenzitách.

Závěr z jednání:

Dle vyjádření Bc. Krejbicha z DI Policie ČR bude v rámci územního rozhodnutí pro umístění stavby navrhovaných objektů (hal) v rámci zóny 1 a 2 vyžadováno nové posouzení povoleného připojení a to především z hlediska dodržení rozhledových poměrů a vlečných křivek, neboť se jedná o úsek komunikace s výraznou nehodovostí již v současném stavu, přičemž zřízením navrhovaného připojení dojde ke zhoršení stávajících podmínek.

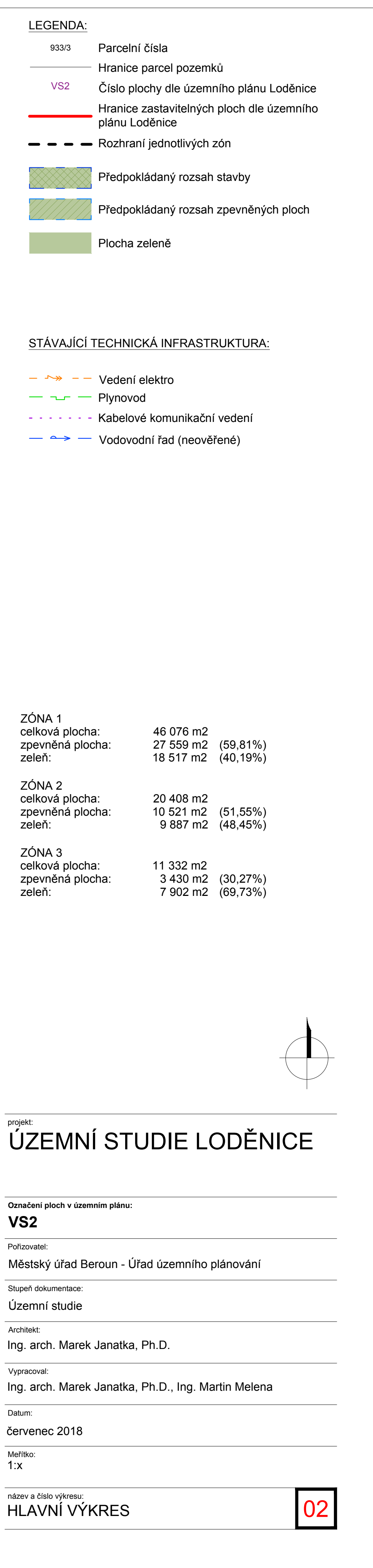
Dále bylo konstatováno, že v případě, že nebude nijak omezen příjezd do průmyslové zóny (zamezení přístupu nákladní dopravy z exitu 10), je možné očekávat přibližně rovnoměrné rozdělení vozidel obsluhujících zónu z exitu 5 – Rudná a exitu 10 – Loděnice).

Pokud nebudou proti tomuto záznamu vzneseny do tří pracovních dnů od rozeslání námítky od žádného z účastníků jednání, považuje se záznam za schválený.

Přílohy:

- Situace záměru

Rozdělovník:	Ing. Kamila Sokolová	doprava11@muberoun.cz
	Petr Drexler	doprava9@muberoun.cz
	Bc. Petr Krejbich	be.di@pcr.cz
	Ing. Arch. Marek Janatka Ph. D.	marek@janatka.eu
	Ing. Martin Dejdar	martin.dejdar@spektra-beroun.cz
	Ing. Veronika Gloserová	veronika.gloserova@spektra-beroun.cz



ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Konzultace – Odbor život. prostředí, Beroun
DATUM	24. října 2018 10:30-11:00 h
MÍSTO	MěÚ Beroun
ZAZNAMENAL	Martin Melena

Přítomni:

Ing. arch. Marek Janatka	zpracovatel ÚS	777 305 130, marek@janatka.eu
Ing. Martin Melena	spolupráce na ÚS	721 374 641, martin.melena2@gmail.com
RnDr. Jitka Ciroková	vedoucí OŽP	311 654 270, zp4@muberoun.cz

.....

Jednání bylo svoláno za účelem konzultace navrženého řešení územní studie v zájmové lokalitě.

Zpracovatel představil zájmové území včetně širších vazeb a jeho limitů. Upozornil, že nejdůležitějšími body řešení je odvodnění území a dopravní obsluha. Zpracovatel vysvětlil vhodnost navrženého řešení.

Vedoucí OŽP sdělila, že záměr je v souladu s územním plánem. Je třeba dodržet stanovený koeficient zeleně a při návrhu retenčních nádrží dodržet bezpečnou hodnotu regulovaného odtoku. Při dodržení těchto podmínek OŽP se záměrem souhlasí.

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Konzultace – ŘSD ČR
DATUM	30. října 2018 9:30-10:00 h
MÍSTO	ŘSD Praha - Kačerov
ZAZNAMENAL	Martin Melena

Přítomni:

Ing. arch. Marek Janatka	zpracovatel ÚS	777 305 130, m.janatka@studiovisio.cz
Ing. Martin Melena	spolupráce na ÚS	721 374 641, m.melena@studiovisio.cz
Ing. Michal Vrabec	ŘSD ČR	241 084 221, vrabec@rsd.cz
Ing. Veronika Fléglová	ŘSD ČR	241 084 309, fleglova@rsd.cz

.....

Jednání bylo svoláno za účelem konzultace navrženého řešení územní studie a koordinace se zájmy a záměry ŘSD v zájmové lokalitě.

Zpracovatel představil zájmové území včetně širších vazeb a jeho limitů. Upozornil, že nejdůležitějšími body řešení je odvodnění území a dopravní obsluha.

Zástupci ŘSD potvrdili, že zájmovým územím prochází hranice ochranného pásma dálnice ve vzdálenosti 100m od přilehlého jízdniho pásu, ve kterém jsou záměry povolovány na základě individuálního posouzení jednak provozním úsekem ŘSD a jednak Ministerstvem dopravy. Pro každý konkrétní záměr jsou stanovovány konkrétní podmínky, zda je dotčení ochranného pásma možné a v jakém rozsahu. Konkrétní stanovení podmínek ochranného pásma může významně ovlivnit využitelnost pozemku.

Dále upozornili, že v daném úseku dálnice D5 se zpracovává studie na rozšíření o jeden jízdni pruh v každém směru. Z toho vyplývá jednak potřeba zachování volného manipulačního prostoru pro vlastní realizaci rozšíření dálnice (řádově 20-30m od současného tělesa dálnice), a dále předpokládaný budoucí posun ochranného pásma dálnice směrem vně (vzhledem k ose rozšířeného jízdniho pásu). K posunutí ochranného pásma oproti stávajícímu stavu dojde okamžikem právní moci územního rozhodnutí.

Zástupci ŘSD poskytnou zpracovateli studii rozšíření dálnice D5, která bude zpracována do Územní studie Loděnice VS2.

Od: Fléglová Veronika Ing. <Veronika.Fleglova@rsd.cz>
Odesláno: 1. listopadu 2018 7:52
Komu: m.melena@studiovisio.cz
Předmět: záznam z jednání
Přílohy: 20181030_ÚS_Loděnice_RSD.docx

Dobrý den,
V příloze posílám doplněný záznam z jednání. Záznam je odsouhlasen i Ing. Vrabcem.

S pozdravem

Ing. Veronika Fléglová

Vedoucí oddělení koncepce a územ. plánu Čechy

Čerčanská 12, CZ-14000 PRAHA 4

Tel.: 241 084 309, mobil: 724 754 257

<http://www.rsd.cz>, veronika.fleglova@rsd.cz

Od: Poláková Martina Ing. <Martina.Polakova@rsd.cz>
Odesláno: 1. listopadu 2018 13:33
Komu: m.melena@studiovisio.cz
Kopie: Alinče Zbyněk Mgr.
Předmět: RE: ÚS Loděnice VS2

Příznak pro zpracování: Zpracovat
Stav příznaku: Opatřeno příznakem

Dobrý den,

Souhlasíme se závěry z jednání s Ing. Vrabcem.

Upozorňujeme, že podmínky výstavby v budoucím ochranném pásmu budou zahrnovat i řešení možné hlukové zátěže dálnice ze strany investorů zástavby. Je potřeba na to myslet při návrhu jednotlivých ploch. Dále upozorňujeme na to že, předložené připojení a zmínka o ÚR jsou obě z r. 2015, proto je potřeba doplnit prodloužení.

Dále kolegyně konstatovala, že by bylo na zvážení upravení DZ na (vjezdu/výjezdu z areálu) směřování nákladních vozidel směr RUDNÁ. Přikázaný směr vlevo a tonáž zřejmě nad 12t. Čímž by se eliminoval problém s nárůstem nákladních vozidel do středu obce Loděnice.

S pozdravem

Ing. Martina Poláková

ved. Samostatného oddělení technické podpory provozu

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Práčská 3338/3, Praha 10 Záběhlice

korespondenční ad.: Čerčanská 12, 140 00 Praha 4

tel: 241 084 363 linka:901 363 mobil: 727 925 758

www.rsd.cz, martina.polakova@rsd.cz

From: m.melena@studiovisio.cz [mailto:m.melena@studiovisio.cz]

Sent: Thursday, November 1, 2018 9:44 AM

To: Poláková Martina Ing. <Martina.Polakova@rsd.cz>

Subject: ÚS Loděnice VS2

Vážená paní inženýrko,

Na základě našeho ranního telefonátu v příloze zasílám rozpracovanou Územní studii Loděnice pro plochu VS2.

Součástí dokumentace jsou i záznamy ze všech jednání, včetně včerejšího s panem Ing. Vrabcem.

Předem děkuji za promptní vyřízení.

S pozdravem

Ing. MARTIN MELENA

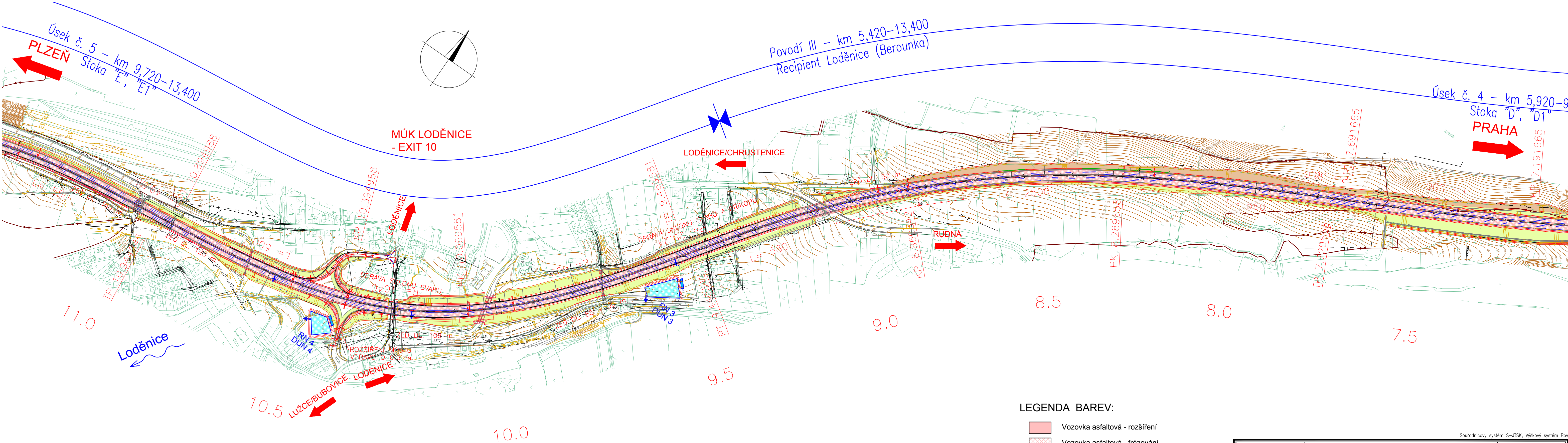
URBANISMUS A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ

E <m.melena@studiovisio.cz>

M <+420 721 374 641>

W <www.studiovisio.cz>

B 2.3 SITUAČNÍ ŘEŠENÍ
M 1:5 000



LEGENDA BAREV:

- Vozovka asfaltová - rozšíření
- Vozovka asfaltová - frézování
- Násyp
- Výkop, odřez

Zhotovitel PD: PRAGOPROJEKT		Akce: D5 - TECHNICKÁ PROVĚŘOVACÍ STUDIE ZKAPACITNĚNÍ DÁLNIČE D5 V km 0-22		Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv	
Datum: 08/2018		Číslo zakázky: 17 223 4		Měřítko: 1:5 000	
Stupeň: ST		Číslo přílohy: B 2.3		SITUAČNÍ ŘEŠENÍ	
Navrhl/vypracoval: Ing. Barbora SEIDLOVÁ		Příloha:			

Územní studie Loděnice VS2
- Plocha výroby a skladování

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Konzultace s Povodí Vltavy s.p.
DATUM	1.listopadu 2018 8:30-9:15 h
MÍSTO	Povodí Vltavy s.p. provozní středisko Beroun, Hněvkovského 290, 266 01 Beroun
ZAZNAMENAL	Ing. Martin Dejdar

Přítomni:

Ing. arch. Marek Janatka	zpracovatel ÚS	777 305 130, janatka@studiovisio.cz
Ing. Martin Dejdar	spoluzpracovatel ÚS	602 158181 martin.dejdar@spektra-beroun.cz
Blanka Huttrová	správce toku	607 847 154

Jednání bylo svoláno za účelem konzultace navrženého řešení územní studie z hlediska hospodaření se srážkovými vodami a koordinace se zájmy a úkoly správce povodí.

Zpracovatel představil zájmové území včetně širších vazeb a jeho limitů. Upozornil, že nejdůležitějšími body řešení je odvodnění území a dopravní obsluha.

Na jednání představena koncepce řešení hospodaření se srážkovými vodami, kdy studie předvídá užití srážkové vody v navrhovaných stavbách a přilehlých pozemcích jako náhrada a úspora pitné vody, především pro zavlažování, splachování WC apod.

Zároveň není vyloučena možnost vsakování vod, pokud následný hydrogeologický průzkum tento způsob hospodaření se srážkovými vodami území umožní. Přebytky těchto vod budou zdrženy v retenčních nádržích a regulovaným odtokem napojeny na současnou bezejmennou vodoteč IDVT10269941, který pokračuje do Krahulovského potoka a následně do toku Loděnice.

Zástupcem správce toku zazněla informace, že již v minulosti bylo posuzováno zastavění uvedené lokality a bylo shledáno jako přípustné řešení pomocí retenčních děl. Zároveň bylo sděleno, že i ostatní areály poblíž toku jsou tímto způsobem napojeny na tok v jejich správě.

Zároveň bylo sděleno, že konkrétní parametry připojení není v současnosti možné sdělit.

Co se týká současných problémů, které správce toku eviduje v této lokalitě bylo sděleno, že problémovým úsekem je část toku Loděnice v úseku u obce Sedlec. Ve vrchních partiích povodí nejsou evidovány problémy.

Následně byla poskytnuta informace o průtocích vodních toku Loděnice v periodicitě 1-100 let, kdy průtok v 100-leté periodicitě činí 70m³/s. Při předpokládaném maximální regulovaném odtoku 0,02 m³/s činí podíl této lokality na celkovém průtoku 0,028%, což bylo shledáno zúčastněnými jako marginální vliv.

V dalších stupních dokumentace je nutné upřesnit konkrétní hodnotu regulovaného odtoku s vodoprávním úřadem, přičemž na základě této hodnoty navrhnout konkrétní řešení hospodaření se srážkovými vodami. Zároveň může bylo konstatováno, že může vyvstát potřeba provedení údržby koryta vodoteče včetně propustků.



EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY

LODĚNICE – PLOCHA VS2

DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÉ OVĚŘENÍ

**ŘÍJEN 2018
REV 00**

European Transportation Consultancy, s.r.o.
Anny Letenské 7 | Praha 2 - 120 00 | Czech Republic
T: +420 224.211.708 | W: www.etc-transport.com

OBSAH

KAPITOLA	STRÁNKA
1 ÚVOD A ÚČEL STUDIE	1
2 VÝCHOZÍ PODKLADY	1
3 STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ PODMÍNKY	2
3.1 STÁVAJÍCÍ INTENZITY DOPRAVY	2
4 STRUČNÝ POPIS NOVE VÝSTAVBY A DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ	3
4.0 PLÁNOVANÁ VÝSTAVBA A DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	3
4.1 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	3
5 DOPRAVA VYVOLANÁ PROVOZEM AREÁLU	4
6 INTENZITY DOPRAVY – MODEL DOPRAVY	5
6.0 ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ, VSTUPNÍ ÚDAJE A POPIS DOPRAVNÍCH MODELŮ	5
6.1 MODEL 1 – STÁVAJÍCÍ STAV – ROK 2018	5
6.2 MODEL 2 – VÝHLED 2023	5
7 POSOUZENÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ	7
7.1 KŘIŽOVATKA PRAŽSKÁ (II/605) – ŽIŽKOVA – 1. MÁJE	7
7.2 KŘIŽOVATKA PRAŽSKÁ (II/605) – KARLŠTEJNSKÁ – PLZEŇSKÁ (II/605) – HUSOVO NÁM.	9
8 DALŠÍ ÚDAJE	10
PRŮMĚRNÉ RYCHLOSTI NA KOMUNIKACÍCH, ZATŘÍDĚNÍ KOMUNIKACÍ	10
9 ZÁVĚR	11

SEZNAM PŘÍLOH

- PŘÍLOHA 1: ŠIRŠÍ VZTAHY, SCHEMA SLEDOVANÝCH PROFILŮ
- PŘÍLOHA 2: SCHÉMATICKÁ SITUACE ZÁMĚRU
- PŘÍLOHA 3: MODEL 1 - INTENZITY DOPRAVY – STÁVAJÍCÍ STAV 2018
- PŘÍLOHA 3.1: SCHEMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI – STÁVAJÍCÍ STAV 2018
- PŘÍLOHA 3.2: SOUČTOVÉ TABULKY – STÁVAJÍCÍ STAV 2018
- PŘÍLOHA 4: MODEL 2 - INTENZITY DOPRAVY – VÝHLED 2023
- PŘÍLOHA 4.1: SCHEMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI – VÝHLED 2023, (0-VÁ VARIANTA)
- PŘÍLOHA 4.2: SCHEMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI – VÝHLED 2023, SE ZÁMĚREM
- PŘÍLOHA 4.3: ROZPAD AREÁLOVÉ DOPRAVY NA SÍTI – VÝHLED 2023
- PŘÍLOHA 4.4: SOUČTOVÉ TABULKY – VÝHLED 2023
- PŘÍLOHA 5: KAPACITNÍ POSOUZENÍ
- PŘÍLOHA 5.1: KŘIŽOVATKA PRAŽSKÁ (II/605) – ŽIŽKOVA – 1. MÁJE
- PŘÍLOHA 5.2: KŘIŽOVATKA PRAŽSKÁ (II/605) – KARLŠTEJNSKÁ – PLZEŇSKÁ (II/605) – HUSOVO NÁM.

1 ÚVOD A ÚČEL STUDIE

1.0.1 Tato zpráva byla vypracována společností **European Transportation Consultancy, s.r.o** (dále jen „ETC“) pro společnost **Spektra spol. s.r.o.** výhradně pro jejich užití. Použití těchto informací třetí stranou není povoleno bez předchozího souhlasu objednatele.

1.0.2 Hlavním úkolem tohoto projektu bylo zajištění základních dopravně-inženýrských podkladů pro zpracování projektu „**LODĚNICE – PLOCHA VS2**“ a **posouzení jejího dopadu na kapacitu hlavních křižovatek na území Loděnice.**

1.0.3 Studie vychází z údajů o potencionální výstavbě v ploše VS2 [1]. Návrh počítá s výstavbou areálu na ploše označené v platném územním plánu obce Loděnice jako VS2. Funkce areálu bude shodná s definovaným využitím dle ÚP, tedy výroba a skladování.

2 VÝCHOZÍ PODKLADY

2.0.1 Při zpracování této studie byly použity tyto základní podklady:

- Digitální mapa zájmového území.
- Situace stávajících komunikací.
- Informace o rozvoji sítě pozemních komunikací.
- Variace intenzit automobilové dopravy na komunikační síti
- Dopravní průzkumy na přilehlé komunikační síti, ETC, srpen a říjen 2018
- Územní studie Loděnice – plocha VS2, Ing. Arch. M. Janatka, Ph.D., 07/2018 [1]
- Celostátní sčítání dopravy z roku 2016 (zdroj www.rsd.cz) [2]
- Územního rozhodnutí č. MBE/12245/2015/VÝST-S z 23.2.2015
- TP 189 – Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích
- TP 225 - Prognóza intenzit automobilové dopravy (III. vydání)
- TP 188 - Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací
- TP 234 - Posuzování kapacity okružních křižovatek
- ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací

3 STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ PODMÍNKY

3.0.1 Řešené území se nachází v katastru Loděnice u Berouna a má klínovitý tvar, který je vymezený dálnicí D5 a komunikací II/605. Rozsah řešeného území i jeho poloha v rámci města je patrná z **Přílohy 1: Širší vztahy**.

3.1 STÁVAJÍCÍ INTENZITY DOPRAVY

3.1.1 V době zpracování této studie jsou dostupné údaje z nejaktuálnějšího Celostátního sčítání dopravy (dále také „CSD“), které bylo provedeno v roce 2016 ŘSD. V rámci tohoto sčítání jsou vyhodnoceny intenzity na dálnici D5 a ul. Pražská (silnici II/605). Bohužel je nutné konstatovat, že mimo dálniční tah jsou intenzity stanoveny pro velmi dlouhé úseky komunikací (v případě ul. Pražská se jedná o v podstatě celý úsek komunikace od Berouna až po Rudnou), tzn. se zcela minimální přesností, která není vhodná pro jakékoliv další vyhodnocení podmínek v území.

3.1.2 Pro sestavení komplexního modelu dopravy na jednotlivých komunikacích v širším území bylo tedy nutné doplnit data o intenzitách dopravy (především na silnici II/605), a také dalších komunikacích v území. Bylo tedy zapotřebí provést průzkum aktuálního stavu dopravy.

3.1.3 Vzhledem k tomu, že EXIT 10 na dálnici D5 ve směru na Prahu je v rámci opravy mostu a větví křižovatky uzavřen, a to v termínu od září až do prosince, byly zpracovány v oblasti obce Loděnice dopravní průzkumy dva, a to v srpnu a říjnu. Následně byly výsledky průzkumů porovnávány a kalibrovány s výsledky CSD, aby se odfiltroval vliv uzavírky na zaznamenaných intenzitách.

3.1.4 Dopravní průzkumy byly provedeny vždy v průběhu běžného pracovního dne, kterému nepředcházela nebo po něm nenásledoval žádný státní svátek, ani víkendový den. Průzkumy byly prováděny v časovém rozmezí 7:00 – 17:00. Prováděné dopravní průzkumy byly zaměřeny jak na stanovení celkových denních zátěží, tak i denních variací dopravy na předem určené síti.

3.1.5 Dopravní průzkumy byly vypracovány na základě požadované metodiky podrobně popsané v TP 189 – STANOVENÍ INTENZIT DOPRAVY NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH (dále jen „TP 189“).

3.1.6 Vzhledem k účelu průzkumů a požadované přesnosti výsledků byl na základě daných TP 189 zvolen ruční průzkum. Průzkumy byly prováděny skupinou řádně vyškolených a poučených osob, které zaznamenávaly projíždějící vozidla do předem připravených formulářů. Intenzita vozidel byla sledována po jednotlivých směrech dopravních proudů na křižovatkách. Časově bylo sčítání rozděleno po 15 minutách.

3.1.7 V průběhu průzkumů nedošlo k žádným mimořádným událostem (nehody, významné kulturní události apod.), které by mohly výrazně ovlivnit průběh či výsledky dopravního průzkumu (kromě již zmíněné uzavírky EXIT 10 na D5).

3.1.8 Vyhodnocení průzkumu a výpočet RPD byl prováděn dle Protokolu výpočtu definovaného dle TP 189. Tento protokol umožní stanovit RPD i intenzity špičkové hodiny na základě předepsaných přepočtových koeficientů (denní variace, týdenní variace, roční variace). Tyto koeficienty jsou voleny na základě doby průzkumu, dne v týdnu, měsíce v roce a dále vždy podle charakteru provozu

(hospodářský, smíšený, rekreační) a skupiny komunikací. Koeficienty jsou dále samostatně stanoveny pro jednotlivé skupiny vozidel. Celková metodika výpočtu odhadu RPDÍ je podrobně popsána v rámci TP 189 – STANOVENÍ INTENZIT DOPRAVY NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH.

3.1.9 Pro sestavení celkového modelu stávajících intenzit dopravy byly tedy využity jak výsledky CSD 2016, tak i výsledky zpracovaných průzkumů. Celý model byl standartními dopravně-inženýrskými postupy kalibrován tak, aby byl vytvořen celkový obraz stávajícího stavu dopravy na sledované síti komunikací. Výsledky celostátního sčítání dopravy 2016 byly dle požadavků platných TP 225 přepočteny na aktuální intenzity roku 2018.

3.1.10 Podrobně jsou stávající celodenní intenzity dopravy popsány v **Příloze 3 – Model 1. Příloha 3.1** graficky znázorňuje celodenní profilové intenzity na jednotlivých komunikacích. V **příloze 3.2** jsou pak dále uvedeny součtové tabulky pro jednotlivé měřené profily (uvedeny obousměrné intenzity).

4 STRUČNÝ POPIS NOVÉ VÝSTAVBY A DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

4.0 PLÁNOVANÁ VÝSTAVBA A DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

4.0.1 Uvažovaná zástavba je navržena jako areálová s předpokládaným výrobně-skladovacím využitím, což je v souladu s navrženým využitím území dle platného ÚP obce Loděnice. Přesná podoba jednotlivých objektů není vzhledem ke stupni zpracování detailně dořešena. V rámci územní studie je lokalita rozdělena na tři zóny. Pro každou zónu byl vytvořen na základě podmínek daných ÚP (poměr zpevněných ploch, koeficient zeleně, výška budov atd.) předběžný odhad kapacit. Toto zobrazení však není závazným regulativem a může se měnit podle konkrétních záměrů. Uvažované rozložení zkoumané oblasti je doloženo v **příloze 2 (podklad je převzat ze studie [1])**.

4.1 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

4.1.1 Řešené území bude dopravně obslouženo z komunikace II/605, přičemž hlavní směr dopravního proudu bude veden přes dálniční sjezd č. 5 u Rudné. Samotná zájmová lokalita bude obsloužena dvěma sjezdy. Zóna 3 využívá již stávajícího sjezdu, pro zónu 1 a 2 je navržen společný sjezd, který vychází z již vydaného územního rozhodnutí č. MBE/12245/2015/VÝST-S z 23.2.2015 na stavbu „Rozšíření stávající komunikace II/605 včetně umístění stykové křižovatky se samostatným levým odbočením do areálu budoucí průmyslové zóny, na pozemku: pozemková parcela číslo 890/8 v katastrálním území Loděnice u Berouna a pozemková parcela číslo 1061/18 v katastrálním území Nučice u Rudné“.

4.1.2 Veřejná část komunikace připojující zónu 1 a 2 umožní v případě, že budou oba areály uzavřeny, otočení automobilů na navrhované stykové křižovatce. Odstavné a parkovací plochy budou součástí jednotlivých areálů. Vzhledem k aktuální fázi projektu, není možné určit potřebný počet parkovacích stání.

5 DOPRAVA VYVOLANÁ PROVOZEM AREÁLU

5.0.1 Pro potřeby dalšího vyhodnocení dopravních dopadů daného návrhu byly vytvořeny modely dopravy v blízkosti řešeného území pro fázi provozu záměru.

5.0.2 Stanovení předpokládaného objemu dopravy bylo převzato z textové části Územní studie Loděnice – plocha VS2 zpracované z července 2018 [1]. Odhadovaná intenzita generované dopravy zkoumaného území je patrná z tabulky níže. Doprava je vztažena k jednotlivým zónám (halám) a v tabulce jsou uvedeny jednosměrné intenzity.

Doprava vyvolaná záměrem					
	Jednotka	Hala 1	Hala 2	Hala 3	Celkem
Doprava nákladní celkem (0-24)	voz/den	50	20	2	72
Doprava nákladní den (6-22)	voz	43	16	2	61
Doprava nákladní noc (22-6)	voz	7	4	0	11
Doprava osobní celkem (0-24)	voz/den	159	59	29	247
Doprava osobní den (6-22)	voz	141	50	26	218
Doprava osobní noc (22-6)	voz	18	9	3	29
Vyvolaná doprava CELKEM (0-24)	voz/den	209	79	31	319

5.0.3 Celkově tedy po dostavbě záměru uvažovat s generovanou dopravou na úrovni **319 příjezdů a odjezdů všech vozidel/24 h. Z celkového množství vozidel se očekává, že přibližně 72 příjezdů a odjezdů bude vykonáváno nákladními vozidly.** Vzhledem k předpokládané funkci záměru byl poměr těžkých nákladních vozidel stanoven na 60 % z celkového počtu nákladní dopravy generované záměrem. V noci se pak očekává maximálně 29 příjezdů a odjezdů osobních vozidel a 11 příjezdů a odjezdů nákladních vozidel.

6 INTENZITY DOPRAVY – MODELY DOPRAVY

6.0 ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ, VSTUPNÍ ÚDAJE A POPIS DOPRAVNÍCH MODELŮ

6.0.1 S ohledem na požadované posouzení sítě byly dopravně-inženýrské podklady zpracovány v následujících postupných horizontech:

- **Model 1** – Stávající stav – rok 2018
- **Model 2** – Výhled – rok 2023 – a) bez záměru, b) se záměrem

6.0.2 V rámci posouzení jsou dopravně-inženýrské podklady rozděleny na celkový počet vozidel a z toho osobní vozidla / lehká nákladní vozidla / těžká nákladní vozidla. Pro orientaci v čase byly informace zjišťovány za interval 24hod, za denní provoz (6:00 – 22:00), za noční provoz (22:00 – 6:00) na různých sledovaných profilech.

6.0.3 Podíl nočních intenzit (22:00-06:00) v % z celodenního množství byl vypočten na základě koeficientů stanovených dle TP 189 – Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích.

6.0.4 Rozpad dopravy generované záměrem v jednotlivých variantách na komunikační síť byl proveden standartními dopravně-inženýrskými metodami, tj. zejména na základě rozboru zdrojů a cílů dopravy a ohodnocení příjezdových a odjezdových tras z/do areálu, s přihlédnutím ke stávajícímu směřování dopravy z území, zjištěnému na základě dopravního průzkumu.

6.0.5 Umístění sledovaných profilů je znázorněno v **příloze 1 – Širší vztahy a schéma sledovaných profilů**.

6.1 MODEL 1 – STÁVAJÍCÍ STAV – ROK 2018

6.1.1 Údaje o stávajících intenzitách průměrného pracovního dne ve sledovaných úsecích byly stanoveny na základě kalibrace přepočtených výsledků CSD 2016, které byly dle požadavků TP 225 přepočteny na stávající intenzity dopravy roku 2018 a dopravních průzkumů provedených na přílehlé síti v průměrný pracovní den (ETC). Způsob zpracování dopravních průzkumů je podrobně popsán v kapitole 3.1.

6.1.2 Podrobně jsou intenzity rozepsány pro jednotlivé směry ve schématu v **příloze 3.1**. V **příloze 3.2** jsou pak dále uvedeny součtové tabulky pro jednotlivé měřené profily (uvedeny obousměrné intenzity).

Pozn.: Cesty VHD jsou již zahrnuty v intenzitách nákladní dopravy v součtových tabulkách.

6.2 MODEL 2 – VÝHLED 2023

6.2.1 Model 2 představuje výhledový stav dopravy v předpokládaném roce zprovoznění záměru (2023) a byl připraven zvláště pro variantu bez výstavby (v podstatě 0-vá varianta) a pro stav po dokončení záměru.

6.2.2 Pro stanovení předpokládaného vývoje obecné dopravy v území je nutno přihlídnout k platným TP255 – *PROGNÓZY INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY (III. vydání)*. Tyto podmínky uvádí přepočtové koeficienty vývoje dopravního proudu pro jednotlivé typy komunikací v dané oblasti. Na základě těchto TP tak bylo možné stanovit předpokládaný růst dopravy mezi lety 2018 (stávající stav) a 2023 na následující hodnoty:

		<i>Dálnice</i>	<i>Silnice II + III. třídy</i>
➤ osobní vozidla	...	1,09	1,10
➤ lehká nákladní vozidla	...	1,12	1,13
➤ těžká vozidla	...	1,05	1,05

6.2.3 Tyto koeficienty byly využity pro stanovení výhledového stavu obecné dopravy v území (tj. stavu bez výstavby záměru). Tento nárůst je možný považovat za postupný nárůst dopravy v území z důvodu pokračující výstavby v okolí (zastavení volných parcel pro bydlení atd.), stejně jako z důvodu růstu stupně automobilizace apod. Metoda růstových koeficientů tedy zohledňuje i případnou kumulaci dalších záměrů v území.

6.2.4 Podrobně jsou výhledové celodenní intenzity v případě zachování stávající komunikační sítě a stávajícího využití území – model 2 – schematicky znázorněny v **příloze 4.1**. Součtové tabulky pro stav bez záměru jsou doloženy v **příloze 4.4**, konkrétně v tabulce **4.4A**.

6.2.5 V rámci modelového stavu se záměrem se předpokládá výše uvedené množství vyvolané dopravy, tj. celkem **319 příjezdů a odjezdů všech vozidel/24 h**. Celkové **výsledné intenzity** dopravy na jednotlivých profilech sledované sítě komunikací, vč. změn vyvolaných dokončením nového záměru, schematicky zobrazuje **příloha 4.2**.

6.2.6 Rozpad dopravy na komunikační síť byl stanoven standardními dopravně-inženýrskými postupy. Směrování dopravy vychází zejména z rozložení cílů v širším území, z vazby na nadřazenou komunikační síť a ohodnocení délky příjezdových tras. Rozpad dopravy vyvolané záměrem je patrný z **přílohy 4.3**.

6.2.7 Podrobně jsou výhledové celodenní intenzity a jejich rozdělení v průběhu dne v případě realizace záměru popsány formou součtové tabulky v **Příloze 4.4 – tabulka 4.4C**. V **tabulce 4.4B** je uvedena doprava vyvolaná záměrem v roce 2023.

Pozn.: Cesty VHD jsou již zahrnuty v intenzitách nákladní dopravy v součtových tabulkách.

7 POSOUZENÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ

- 7.0.1 V rámci vyhodnocení dopadu záměru na komunikační síť bylo požadováno prověřit kapacitu komunikační sítě v okolí. Jedná se především o křižovatky Pražská – Žižkova – 1. Máje a Pražská – Karlštejnská – Plzeňská – Husovo nám v obci Loděnice.
- 7.0.2 Všechny posuzované křižovatky jsou uspořádány jako neřízené s vyznačenou předností v jízdě. Výpočet kapacity křižovatek se provádí dle *TP 188 - Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací (srpen 2018)*.
- 7.0.3 Obecně je nutné upozornit, že předpokládané přetížení jednotlivých křižovatek od záměru je poměrně malé. Ihned po vyjetí z areálu se navíc generovaná doprava rozdělí do dvou směrů a přetížení komunikační sítě bude klesat úměrně ke vzdálenosti od daného záměru v návaznosti na další zdroje/cíle dopravy (postupný rozpad dopravy). Ve špičce se pak dá očekávat přetížení jednotlivých křižovatek na úrovni menší než 60 vozidel/hod, tj. méně než 1 vozidlo za minutu.
- 7.0.4 V případě obou napojení na silnici II/605 je možné konstatovat, že i ve výhledu se budou intenzity dopravy pohybovat na celkové úrovni v rozmezí 6 500 – 6 890 voz/den. Dle platné ČSN 73 6102 se přitom kapacita neřízených křižovatek pohybuje na hodnotách mezi 18 000 – 24 000 průjezdů/24h. Je tedy zřejmé, že dosahované intenzity budou významně nižší, že je reálná kapacita těchto křižovatek a obecně je možné konstatovat, že obě napojení budoucího záměru budou, vzhledem k výše popsaným hodnotám, kapacitně vyhovovat. Napojení pro zónu 1 a 2 počítá navíc s vybudováním samostatného pruhu pro levé odbočení, na který je vydáno platné ÚR. Tato úprava zaručí minimální zdržení vozidel projíždějících po silnici II/605. Napojení zóny 3 bez samostatného levého odbočovacího pruhu pak vzhledem k malému predikovanému objemu i složení generované dopravy vztažené k zóně 3, nemůže činit kapacitní problémy.

7.1 KŘÍŽOVATKA PRAŽSKÁ (II/605) – ŽIŽKOVA – 1. MÁJE

- 7.1.1 V současnosti se jedná o jednoduchou neřízenou čtyřramennou úrovniovou křižovatku s odsazenými vedlejšími rameny, kde je jako hlavní komunikace vedena ul. Pražská (II/605). Vedlejší komunikace Žižkova a 1. Máje jsou vyznačeny jako osazeny SDZ „P6 – Stůj, dej přednost v jízdě!“ Uspořádání křižovatky je prostorově velmi limitováno stávající zástavbou, která ze všech směrů přiléhá téměř až k obrubám komunikací. Stávající uspořádání křižovatky je patrné z obrázku níže.



Obrázek 1: Uspořádání křižovatky Pražská – Žižkova - 1. Máje

7.1.2 Suma vjezdů ve výhledovém modelu se záměrem do křižovatky Pražská – Žižkova – 1. Máje se bude pohybovat na úrovni okolo 8 900 voz/den. Dle výše uvedeného by měla křižovatka tedy kapacitně vyhovovat a zprovoznění záměru by nemělo zásadně ovlivnit její fungování. Přesto bylo provedeno podrobné kapacitní posouzení.

7.1.3 Výpočet kapacity byl prováděn na základě nejhorší v úvahu připadající špičkové intenzity provozu, tzv. I_{50} , stanovené dle požadavků TP 188 a 189. Reálně dosahované špičkové intenzity zjištěné v době průzkumu byly přitom nižší, než výpočtově stanovená I_{50} . Předpokládané maximální intenzity dopravy ve špičkové hodině v dané křižovatce jsou doloženy v **příloze 5.1.1**. Samotný protokol výpočtu kapacitního posouzení je pak doložen v **příloze 5.1.2**.

7.1.4 Z kapacitního posouzení vyplynulo, že křižovatka ve sledovaném výhledu disponuje dostatečnou kapacitou k přenesení výhledových zátěží. Úroveň kvality dopravy se bude pohybovat na **úrovni B, tedy velmi dobré**. Střední doba zdržení se bude na ramenech Žižkova a 1. Máje průměrně pohybovat na úrovni okolo 13 s. Rezerva kapacity je relativně vysoká na úrovni 282 pvoz/h.

7.1.5 Z hlediska kapacitního tedy nepředstavuje daný uzel omezení a plánovaný záměr zásadně neovlivní její fungování.

7.1.6 Nicméně je třeba zmínit i bezpečností hledisko, ze kterého se stávající uspořádání jeví jako poměrně nevhodné. Konkrétně se jedná o úhel napojení ramena Žižkova na hlavní komunikaci. Osy obou komunikací svírají úhel zhruba 60°. Úhel mezi dvěma rameny křižovatky by se měl nacházet v rozmezí 75° - 105°. Z dlouhodobé statistiky nehodovosti v ČR vyplývá, že čím více se úhly mezi

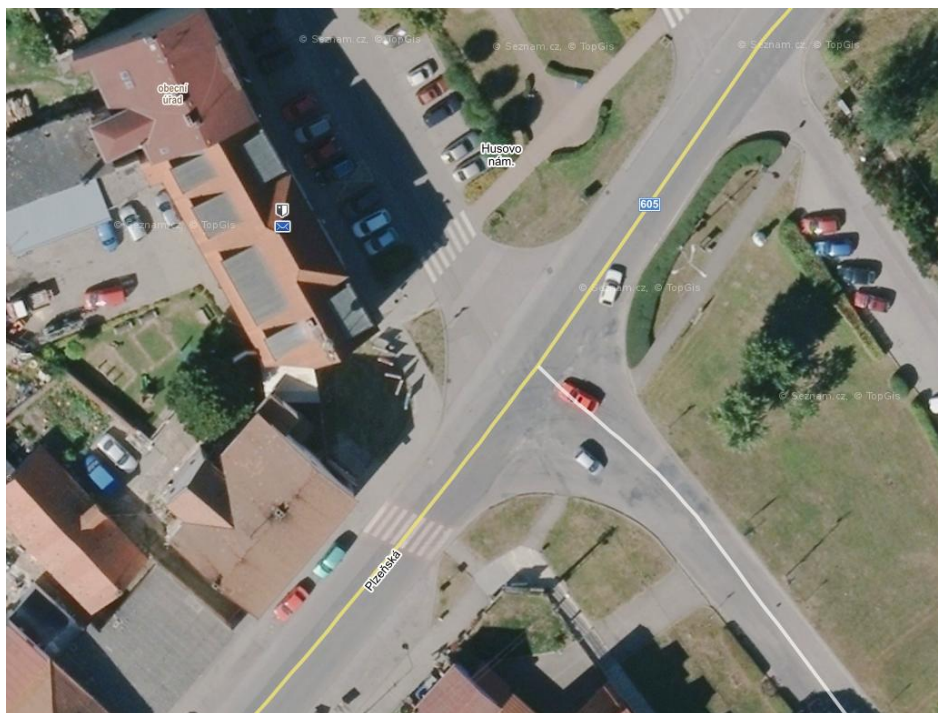
jednotlivými rameny blíží ke krajním hodnotám daného rozmezí, tím vyšší je nejenom četnost nehod v křižovatkách, ale také celospolečenské následky nehod.

7.1.7 Danou situaci ještě umocňuje poloha objekty č.p. 162, který je umístěn v těsné blízkosti krajnice silnice II/608 a tím pádem omezuje rozhledové poměry. Bohužel vzhledem k již zmíněné poloze stávající zástavby jsou možnosti zlepšení dané situace značně omezené. Alespoň dílčím řešením by mohla být případná instalace dopravního zrcadla či úprava/obnova vodorovného dopravního značení v křižovatce, alternativně pak omezení rychlosti průjezdu po hlavní komunikaci (např. psychologická brzda, instalace rychlostního radaru apod.)

7.1.8 Popsané bezpečnostní nedostatky křižovatky však nijak nesouvisí s výstavbou daného záměru a měli by být řešeny ze strany správce komunikace, případně také v součinnosti s investory dalších záměrů v oblasti. Vlivem výstavby záměru nedojde přitom k významnému ovlivnění situace.

7.2 KŘIŽOVATKA PRAŽSKÁ (II/605) – KARLŠTEJNSKÁ – PLZEŇSKÁ (II/605) – HUSOVO NÁM.

7.2.1 V současnosti se jedná o čtyřramennou neřízenou úrovnňovou křižovatku, kde je jako hlavní komunikace vyznačena silnice II/605 (ul. Plzeňská a Pražská). Vedlejší komunikace jsou osazeny SDZ „P4 – Dej přednost v jízdě.“ Stávající uspořádání křižovatky je patrné z obrázku doloženého níže.



Obrázek 2: Uspořádání křižovatky Pražská – Karlštejnská – Plzeňská – Husovo nám.

7.2.2 Suma vjezdů ve výhledovém modelu se záměrem do křižovatky se bude pohybovat na úrovni okolo 11 800 voz/den.

7.2.3 Výpočet kapacity byl prováděn znovu na základě nejhorší v úvahu připadající špičkové intenzity provozu, tzv. I_{50} , stanovené dle TP 188 a 189. Reálně dosahované špičkové intenzity

zjištěné v době průzkumu byly přitom nižší, než výpočtově stanovená I_{50} . Předpokládané maximální intenzity dopravy ve špičkové hodině v dané křižovatce jsou doloženy v **příloze 5.2.1**. Samotný protokol výpočtu kapacitního posouzení je pak doložen v **příloze 5.2.2**.

7.2.4 Z kapacitního posouzení vyplynulo, že křižovatka ve sledovaném výhledu disponuje dostatečnou kapacitou k přenesení výhledových zátěží. Úroveň kvality dopravy se bude pohybovat na **úrovni D, tedy dostačující**. Střední doba zdržení se bude na rameni Karlštejnská průměrně pohybovat na úrovni okolo 33 s, přičemž rezerva kapacity je 105 pvoz/h.

7.2.5 Z hlediska kapacitního tedy nepředstavuje daný uzel omezení a plánovaný záměr zásadně neovlivní její fungování.

7.2.6 Dle dostupných podkladů o nehodovosti a ze znalosti místních poměrů je však zřejmé, že daná křižovatka je obecně považována (police, odbor dopravy) z hlediska bezpečnosti za nevyhovující, přičemž další přitěžování dané křižovatky vlivem nových investičních záměrů je těmito úřady odmítáno bez provedení úprav k navýšení bezpečnosti.

7.2.7 Dle dříve zpracovaných studií by se mělo jednat o **přestavbou stávající průsečné křižovatky na okružní křižovatku**, která by měla i v dlouhodobém výhledu zaručit jak dostatečnou kapacitu uzlu, tak i významné zvýšení bezpečnosti provozu v křižovatce, vč. zpomalení průjezdu vozidel středem obce. Lze očekávat, že dané úřady budou požadovat realizaci dané úpravy od investorů v území, případně minimálně spoluúčast investorů záměrů z blízkého okolí na této rekonstrukci.

8 DALŠÍ ÚDAJE

PRŮMĚRNÉ RYCHLOSTI NA KOMUNIKACÍCH, ZATŘÍDĚNÍ KOMUNIKACÍ

8.0.1 Pro potřeby výpočtu hluku způsobeného automobilovým provozem na posuzovaných komunikacích jsou v následující tabulce uvedeny průměrné jízdní rychlosti v denním a nočním období a zatřídění jednotlivých komunikací.

Komunikace (v úseku)		Průměrná rychlost 0-24h [km/h]	Průměrná rychlost 22-6h [km/h]	Zatřídění komunikací
1	PLZEŇSKÁ (II/605)	45	60	S. II. TŘÍDY
2	KARLŠTEJNSKÁ	35	40	S. II. TŘÍDY
3	PRAŽSKÁ 1 (II/605)	45	60	S. II. TŘÍDY
4	PRAŽSKÁ 2 (II/605)	45	60	S. II. TŘÍDY
5	ŽIŽKOVA	40	50	S. III. TŘÍDY
6	PRAŽSKÁ 3 (II/605)	45	60	S. II. TŘÍDY
7	PRAŽSKÁ 4 (II/605)	45	60	S. II. TŘÍDY
8	PRAŽSKÁ 5 (II/605)	45	60	S. II. TŘÍDY
9	DÁLNIČE D5	110	120	DÁLNIČE
10	VJEZD ZÓNA 3	30	30	ÚČ
11	VJEZD ZÓNA 1+2	30	30	ÚČ

Tabulka 1: Průměrné rychlosti na sledované síti a zatřídění komunikací

9 ZÁVĚR

9.0.1 Hlavním úkolem tohoto projektu bylo zajištění dopravně-inženýrských podkladů pro zpracování dokumentace záměru „**LODĚNICE – PLOCHA VS2**“. Posouzení bylo uvažováno na stávající dopravní síti i ve výhledu.

9.0.2 Uvažovaná zástavba je navržena jako areálová s předpokládaným výrobně-skladovacím využitím, což je v souladu s navrženým využitím území dle platného ÚP obce Loděnice. Přesná podoba jednotlivých objektů není vzhledem ke stupni zpracování detailně dořešena. V rámci územní studie je lokalita rozdělena na tři zóny. Pro každou zónu byl vytvořen na základě podmínek daných ÚP (poměr zpevněných ploch, koeficient zeleně, výška budov atd.) předběžný odhad kapacit.

9.0.3 V rámci modelového stavu se záměrem se předpokládá celkové množství vyvolané dopravy, **319 příjezdů a odjezdů všech vozidel/24 h**. V noci se pak očekává maximálně 29 příjezdů a odjezdů osobních vozidel a 11 příjezdů a odjezdů nákladních vozidel. Tato intenzita byla převzata z podkladové studie [2].

9.0.4 S ohledem na harmonogram výstavby a zprovoznění komunikační sítě byly dopravně-inženýrské podklady zpracovány v několika horizontech. Konkrétně se jedná o tyto postupné horizonty:

- **Model 1** – Stávající stav – rok 2018
- **Model 2** – Výhled – rok 2023–a) bez záměru, b) se záměrem

9.0.5 Na základě provedených kapacitních posouzení je možné konstatovat, že komunikační síť v okolí **disponuje dostatečnou kapacitou k přenesení očekávané zátěže ze záměru**. Z hlediska kapacity křižovatek tedy neočekáváme nutnost úpravy významných křižovatek na území Loděnice.

9.0.6 Současně je však nutno upozornit, že obě výše uvedené posuzované křižovatky vykazují rizika z pohledu bezpečnosti provozu. Vzhledem k dalšímu vývoji intenzit dopravy v území i aktuální situaci je nutné výhledově uvažovat s požadavky na:

A) **Přestavbu křižovatky Pražská – Karlštejská – Plzeňská – Husovo nám do podoby malé okružní křižovatky.**

B) Realizaci případných **dílčích opatření ke zvýšení bezpečnosti v křižovatce PRAŽSKÁ (II/605) – ŽIŽKOVA – 1. MÁJE** (může se jednat o instalaci dopravních zrcadel, dílčí opatření ke zpomalení průjezdu (psychologická brzda), příp. instalaci zpomalovacího radaru.

9.0.7 Případný způsob řešení doporučujeme dále konzultovat se zástupci města, odboru dopravy a Policie.

V Praze dne 18.10.2018

Ing. David Petr
Ing. Jiří Souček

(za European Transportation Consultancy)



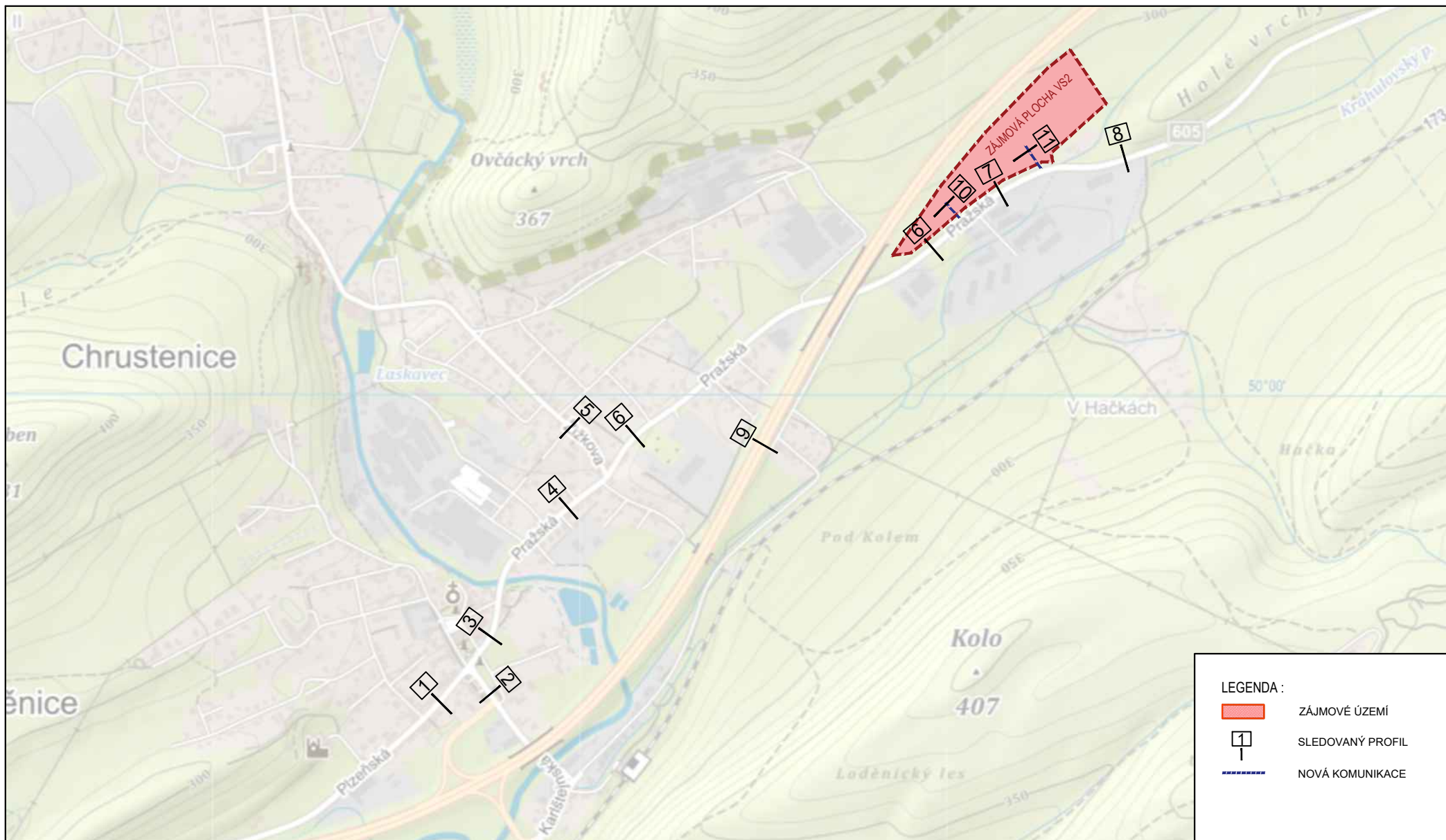
LODĚNICE – PLOCHA VS2
DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÉ OVĚŘENÍ/ ŘÍJEN 2018

PŘÍLOHY

Společnost European Transportation Consultancy, s.r.o. připravila tyto podklady pro společnost Spektra spol. s.r.o. výhradně pro jejich užití. Použití těchto informací třetí stranou je výhradně na jejich vlastní riziko.

© European Transportation Consultancy, s.r.o. 2018.





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:

LODĚNICE - PLOCHA VS2

ŠIRŠÍ VZTAHY A SCHÉMA SLEDOVANÝCH PROFILŮ

Měřítko:

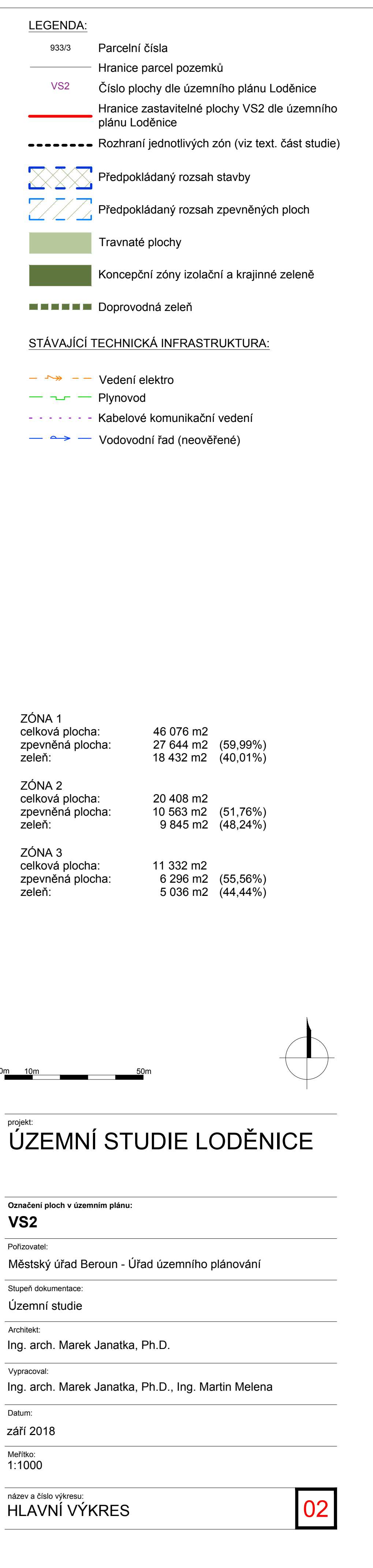
NTS

Datum:

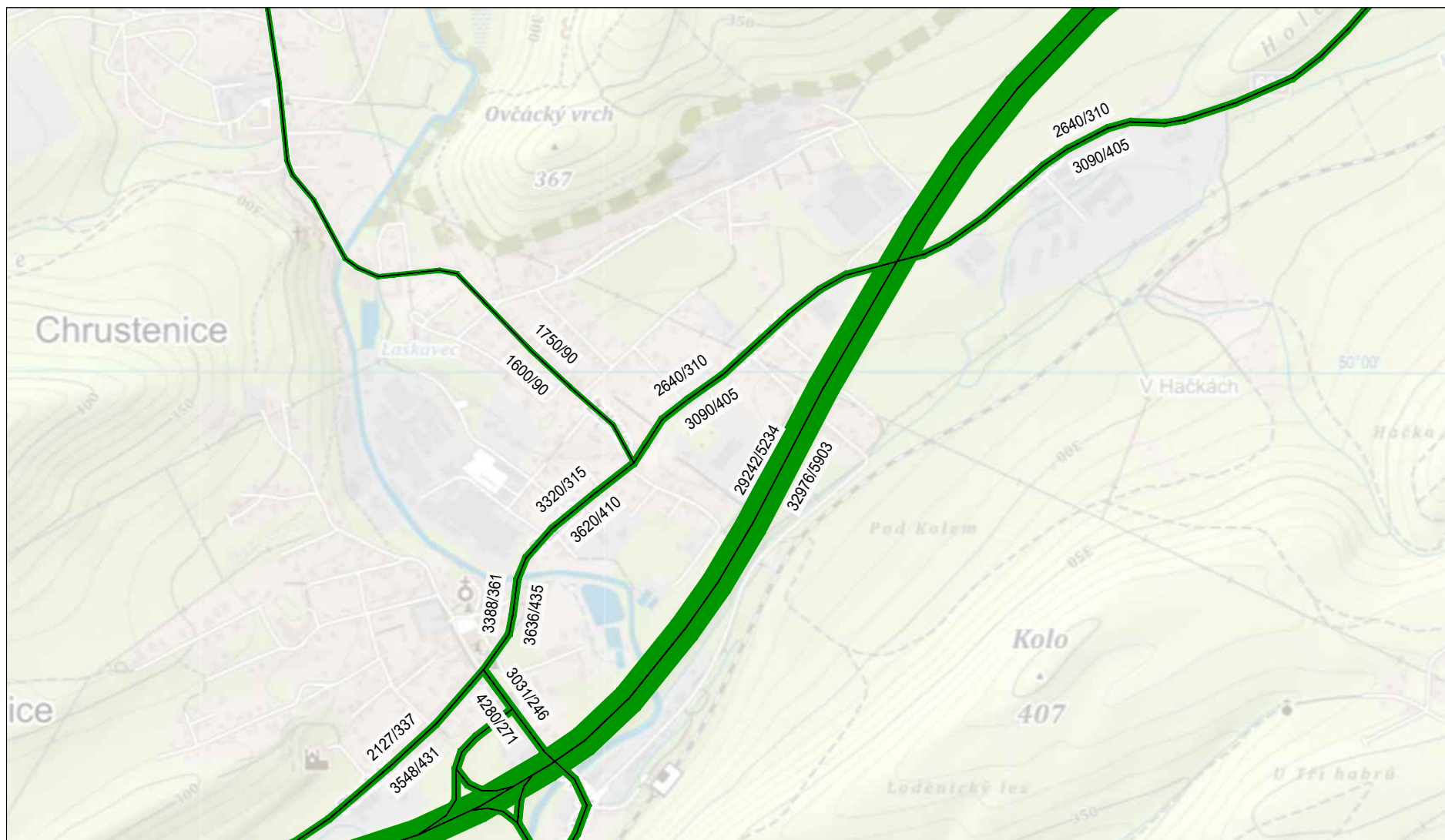
10/2018

Výkres č.:

PŘÍLOHA 1



PŘÍLOHA 3: MODEL 1 - INTENZITY DOPRAVY – STÁVAJÍCÍ STAV 2018



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:

LODĚNICE - PLOCHA VS2 SCHÉMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI - STÁVAJÍCÍ STAV 2018

Měřítko:

NTS

Datum:

10/2018

Výkres č.:

3.1



PŘÍLOHA 3.2 **SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ V ROCE 2018**

Pozn.: Vytvořeno dle podkladu CSD a průzkumu ETC.

Tabulka 3.2A: Intenzity dopravních proudů pro rok 2018 - stávající stav

Komunikace			Intenzity automob. dopravy											
Č.	Jméno	Charakter	24 hod				z toho denní 06:00-22:00				z toho noční 22:00-06:00			
1	PLZEŇSKÁ (II/605)	II	5675	4907	661	107	5275	4582	597	96	400	325	64	11
2	KARLŠTEJNSKÁ	II	7311	6794	370	147	6797	6331	334	132	514	463	36	15
3	PRAŽSKÁ 1 (II/605)	II	7024	6228	656	140	6529	5811	592	126	495	417	64	14
4	PRAŽSKÁ 2 (II/605)	II	6940	6215	585	140	6451	5797	528	126	489	418	57	14
5	ŽIŽKOVA	II	3350	3170	170	10	3114	2952	152	10	236	218	18	0
6	PRAŽSKÁ 3 (II/605)	II	5730	5015	563	152	5326	4681	507	138	404	334	56	14
7	PRAŽSKÁ 4 (II/605)	II	5730	5015	563	152	5326	4681	507	138	404	334	56	14
8	PRAŽSKÁ 5 (II/605)	II	5730	5015	563	152	5326	4681	507	138	404	334	56	14
9	DÁLNIČE D5	D	62218	51081	3156	7981	56544	47324	2620	6600	5674	3757	536	1381
10	VJEZD ZÓNA 3	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	VJEZD ZÓNA 1+2	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			VV	OV	LNV	TNV								

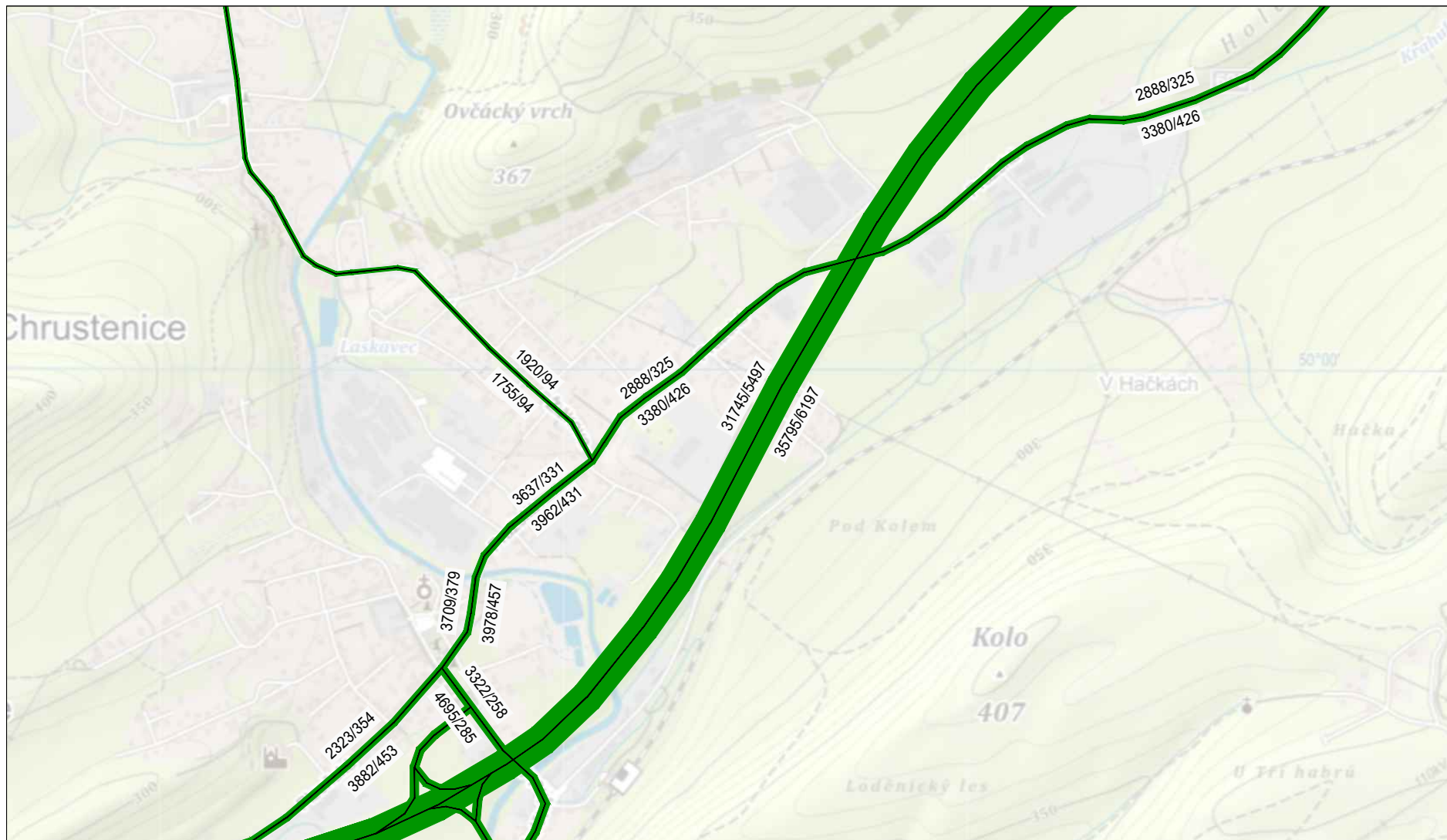
Podíly denní, noční a špičkové intenzity byly provedeny dle TP 189 - Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích

Charakter	D	E	I	II	M
OV	9,1%	8,2%	7,5%	7,0%	6,4%
NV	17,2%	12,1%	10,3%	9,8%	10,9%
TNV	21,4%	20,7%	15,5%	9,4%	10,9%

VV	Všechna vozidla
OV	Osobní vozidla z VV
LNV	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV



PŘÍLOHA 4: MODEL 2 - INTENZITY DOPRAVY – VÝHLEDOVÝ STAV 2023



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:

LODĚNICE - PLOCHA VS2 SCHÉMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI - VÝHLEDOVÝ STAV 2023

Měřítko:

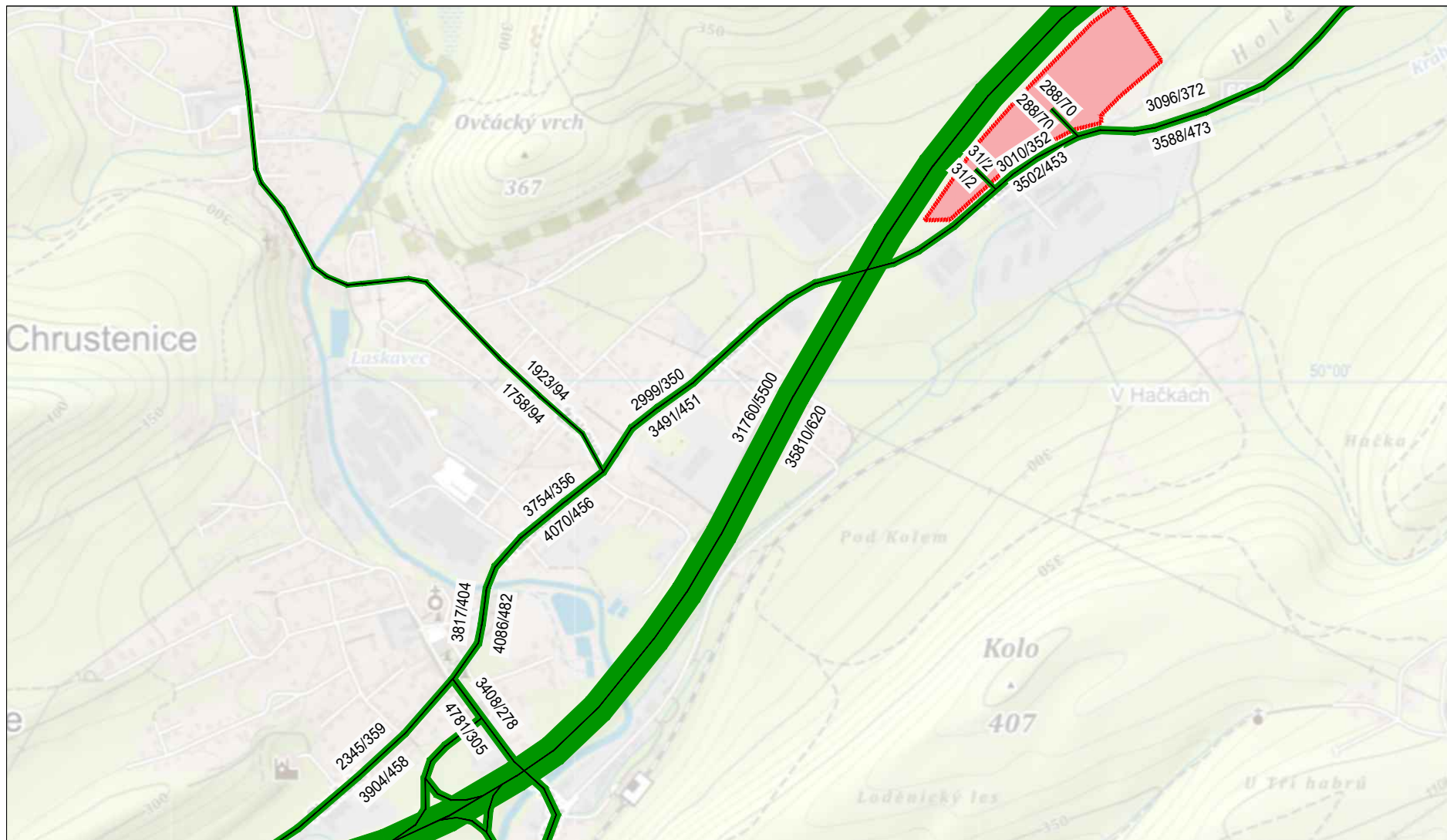
NTS

Datum:

10/2018

Výkres č.:

4.1



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:

LODĚNICE - PLOCHA VS2 SCHÉMA CELKOVÝCH INTENZIT NA SÍTI - VÝHLEDOVÝ STAV 2023, SE ZÁMĚREM

Měřítko:

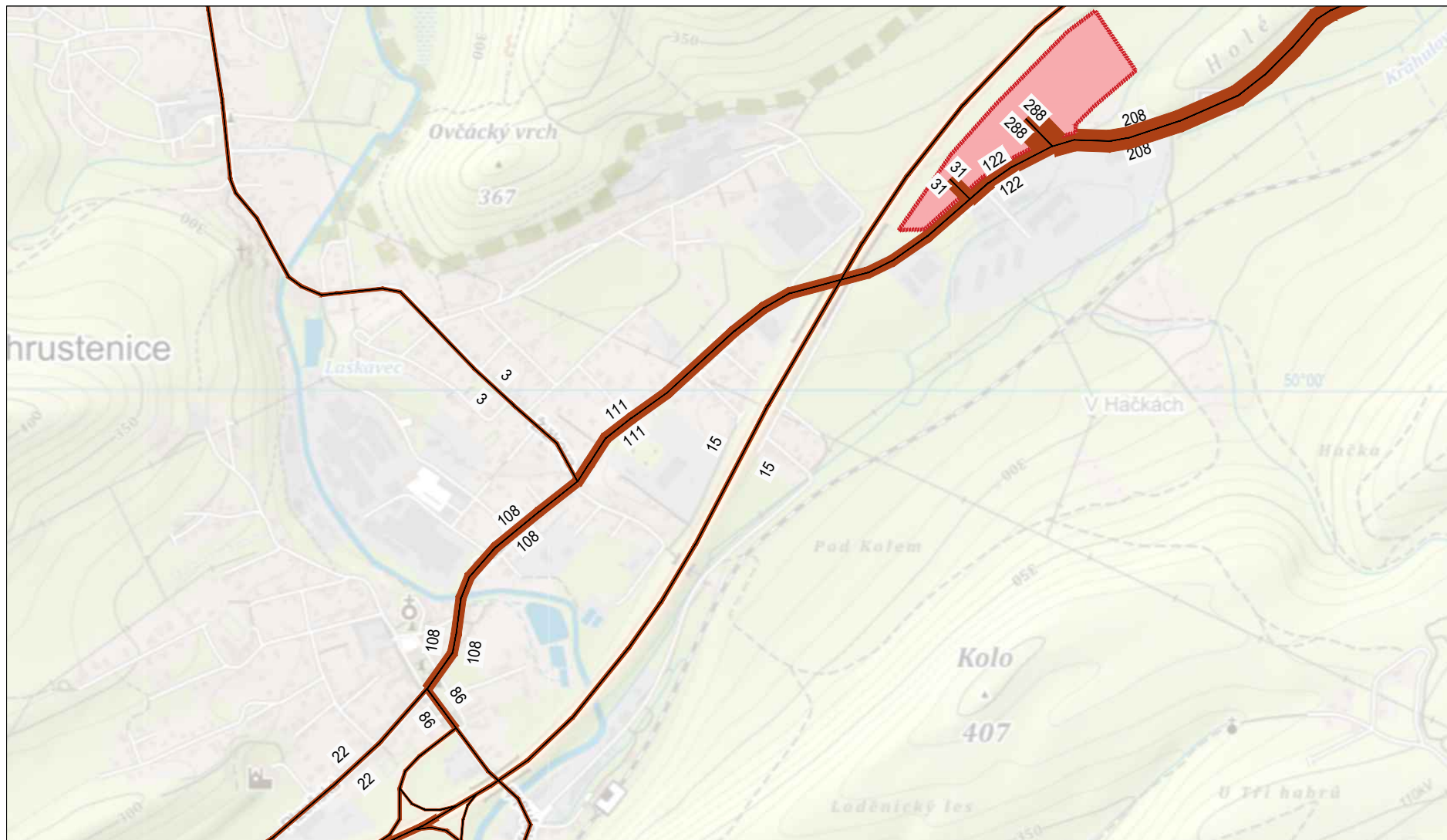
NTS

Datum:

10/2018

Vykres č.:

4.2



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:

LODĚNICE - PLOCHA VS2 ROZPAD AREÁLOVÉ DOPRAVY NA SÍTI - VÝHLEDOVÝ STAV 2023

Měřítko:

NTS

Datum:

10/2018

Vykres č.:

4.3



PŘÍLOHA 4.4 SOUČTOVÉ TABULKY - INTENZITY DOPRAVNÍCH PROUDŮ NA SÍTI 24HODINOVÉ A Z TOHO NOČNÍ V ROCE 2023

Tabulka 4.4A: Intenzity dopravních proudů pro rok 2023 - výhled bez posuzovaného areálu

Komunikace			Intenzity automob. dopravy											
Č.	Jméno	Charakter	24 hod				z toho denní 06:00-22:00				z toho noční 22:00-06:00			
1	PLZEŇSKÁ (II/605)	II	6205	5398	694	113	5768	5040	627	101	437	358	67	12
2	KARLŠTEJNSKÁ	II	8017	7474	388	155	7452	6962	350	140	565	512	38	15
3	PRAŽSKÁ 1 (II/605)	II	7687	6851	689	147	7146	6392	622	132	541	459	67	15
4	PRAŽSKÁ 2 (II/605)	II	7599	6837	614	148	7064	6377	553	134	535	460	61	14
5	ŽIŽKOVA	II	3675	3487	178	10	3416	3246	160	10	259	241	18	0
6	PRAŽSKÁ 3 (II/605)	II	6268	5517	591	160	5827	5150	531	146	441	367	60	14
7	PRAŽSKÁ 4 (II/605)	II	6268	5517	591	160	5827	5150	531	146	441	367	60	14
8	PRAŽSKÁ 5 (II/605)	II	6268	5517	591	160	5827	5150	531	146	441	367	60	14
9	DÁLNICE D5	D	67540	55846	3314	8380	61380	51699	2750	6931	6160	4147	564	1449
10	VJEZD ZÓNA 3	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	VJEZD ZÓNA 1+2	M	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			VV	OV	LNV	TNV								

Tabulka 4.4C: Intenzity dopravních proudů pro rok 2023 - výhled - obousměrně s areálovou dopravou

Komunikace			24 hod (00:00 - 24:00)								Z toho denní 06:00-22:00								Z toho noční 22:00 - 6:00							
Č.	Jméno	Charakter	doprava na síti-celkem				změna vlivem výstavby				doprava na síti-celkem				změna vlivem výstavby				doprava na síti-celkem				změna vlivem výstavby			
1	PLZEŇSKÁ (II/605)	II	6249	5432	698	119	44	34	4	6	5808	5070	631	107	40	30	4	6	441	362	67	12	4	4	0	0
2	KARLŠTEJNSKÁ	II	8189	7606	404	179	172	132	16	24	7602	7078	364	160	150	116	14	20	587	528	40	19	22	16	2	4
3	PRAŽSKÁ 1 (II/605)	II	7903	7017	709	177	216	166	20	30	7336	6538	640	158	190	146	18	26	567	479	69	19	26	20	2	4
4	PRAŽSKÁ 2 (II/605)	II	7815	7003	634	178	216	166	20	30	7254	6523	571	160	190	146	18	26	561	480	63	18	26	20	2	4
5	ŽIŽKOVA	II	3681	3493	178	10	6	6	0	0	3422	3252	160	10	6	6	0	0	259	241	18	0	0	0	0	0
6	PRAŽSKÁ 3 (II/605)	II	6490	5689	611	190	222	172	20	30	6023	5302	549	172	196	152	18	26	467	387	62	18	26	20	2	4
7	PRAŽSKÁ 4 (II/605)	II	6512	5707	613	192	244	190	22	32	6043	5318	551	174	216	168	20	28	469	389	62	18	28	22	2	4
8	PRAŽSKÁ 5 (II/605)	II	6684	5839	629	216	416	322	38	56	6187	5432	563	192	360	282	32	46	497	407	66	24	56	40	6	10
9	DÁLNICE D5	D	67570	55870	3316	8384	30	24	2	4	61408	51721	2752	6935	28	22	2	4	6162	4149	564	1449	2	2	0	0
10	VJEZD ZÓNA 3	M	62	58	2	2	62	58	2	2	56	52	2	2	56	52	2	2	6	6	0	0	6	6	0	0
11	VJEZD ZÓNA 1+2	M	576	436	56	84	576	436	56	84	500	382	48	70	500	382	48	70	76	54	8	14	76	54	8	14
			VV	OV	LNV	TNV																				

Podílly denní, noční a špičkové intenzity byly provedeny dle TP 189 - Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích

Charakter	D	E	I	II	M
OV	9,1%	8,2%	7,5%	7,0%	6,4%
NV	17,2%	12,1%	10,3%	9,8%	10,9%
TNV	21,4%	20,7%	15,5%	9,4%	10,9%

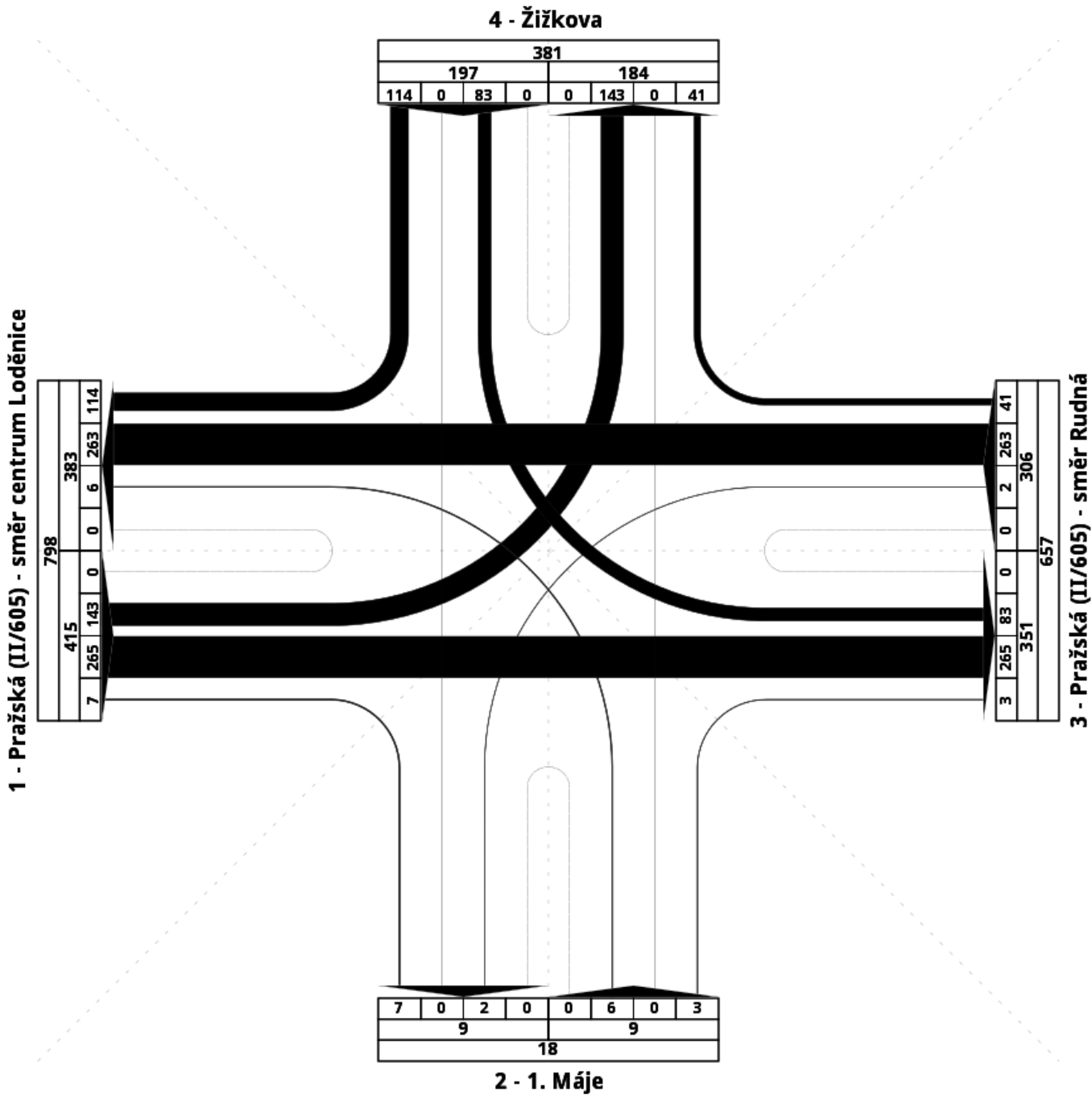
VV	Všechna vozidla
OV	Osobní vozidla z VV
LNV	Lehká nákladní vozidla z VV
TNV	Těžká nákladní vozidla z VV



**PŘÍLOHA 5.1: KAPACITNÍ POSOUZENÍ
KŘIŽOVATKY PRAŽSKÁ (II/605) – ŽIŽKOVA – 1.
MÁJE**

Název intenzity: Výhled 2023 - se záměrem

Lokalita: Loděnice: Pražská (II/605) - Žižkova - 1. Máje



Protokol pro posouzení kapacity podle TP188 - neřízené úrovňové křižovatky

Název křižovatky		Loděnice: Pražská (II/605) - Žižkova - 1. Máje		Schéma číslování dopravních proudů	
Zatěžovací stav		Výhled 2023 - se záměrem (I50)			
Počet paprsků		4			
Vypracoval		Ing. Smejkal Karel	Datum	16.10.2018, 14:52:42	
Kritérium výkonnosti					
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD _{lim} [-]	t _{w,lim} [S]	
1	Pražská (II/605) - směr centrum Loděnice	silnice II. třídy, rychlostní místní komunikace a přechodové úseky	D	≤ 45 s	
2	1. Máje	silnice III. třídy, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-	
3	Pražská (II/605) - směr Rudná	silnice II. třídy, rychlostní místní komunikace a přechodové úseky	D	≤ 45 s	
4	Žižkova	silnice III. třídy, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-	

Intenzity dopravy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I _{OA} [voz/h]	I _{NA} + I _A [voz/h]	I _{NS} + I _{AK} [voz/h]	I _M [voz/h]	I _C [cykl/h]	I [voz/h]	I [pvoz/h]	Σ I _V [pvoz/h]
1	Pražská (II/605) - směr centrum Loděnice	1 (1-4)	138	5				143	146	444
		2 (1-3)	224	30	11			265	291	
		3 (1-2)	7					7	7	
2	1. Máje	4 (2-1)	6					6	6	9
		5 (2-4)						0	0	
		6 (2-3)	3					3	3	
3	Pražská (II/605) - směr Rudná	7 (3-2)	2					2	2	329
		8 (3-1)	232	23	8			263	283	
		9 (3-4)	36	5				41	44	
4	Žižkova	10 (4-3)	79	4				83	85	203
		11 (4-2)						0	0	
		12 (4-1)	108	5	1			114	118	
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										985

Geometrické uspořádání a provozní podmínky

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Značení přednosti v jízdě	V _{85%} [km/h]	Počet řadících pruhů (H: 0 - 4) (V: 0 - 2)	Číslo pruhu(ů)(1-4) v rámci paprsku	Rozšíření (Bez / vLevo / vPravo / Nejednoznačné)	Délka pruhu nebo rozšíření [m]
1	Pražská (II/605) - směr centrum Loděnice	1 (1-4)	hlavní komunikace	50	1	1		0
		2 (1-3)			1	1		
		3 (1-2)			1	1		
2	1. Máje	4 (2-1)	Vedlejší komunikace s předností P6 'Stůj, dej přednost v jízdě'		1	1	Bez rozšíření	0
		5 (2-4)			1	1		
		6 (2-3)			1	1		
3	Pražská (II/605) - směr Rudná	7 (3-2)	hlavní komunikace	50	1	1		0
		8 (3-1)			1	1		
		9 (3-4)			1	1		
4	Žižkova	10 (4-3)	Vedlejší komunikace s předností P6 'Stůj, dej přednost v jízdě'		1	1	Bez rozšíření	0
		11 (4-2)			1	1		
		12 (4-1)			1	1		

Posouzení kapacity - dopravní proudy

Papřsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I [pvoz/h]	Posouzení pruhů proudů nadřazených (1. stupeň)		Základní kapacita pruhů podřazených proudů (= kapacita pruhů podřazených proudů 2. stupně)					
				C [pvoz/h]	a _v [-]	I _H [voz/h]	C _g [pvoz/h]	a _v [-]	L _{95%} [m]	P _{0,n} (*,**) [-]	P _x [-]
1	Pražská (II/605) - směr centrum Loděnice	1 (1-4)	146			304	1061	0,14	3	0,84	0,83
		2 (1-3)	291	1800	0,16						
		3 (1-2)	7	1800	0,00						
2	1. Máje	4 (2-1)	6			811	337				
		5 (2-4)	0			718	395				
		6 (2-3)	3			269	786	0,00		1,00	
3	Pražská (II/605) - směr Rudná	7 (3-2)	2			272	1091	0,00	0	1,00	0,83
		8 (3-1)	283	1800	0,16						
		9 (3-4)	44	1800	0,02						
4	Žižkova	10 (4-3)	85			700	384				
		11 (4-2)	0			701	403				
		12 (4-1)	118			284	777	0,15		0,85	

Posouzení kapacity - dopravní proudy

Papřsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Kapacita pruhů podřazených proudů 3. stupně				Kapacita pruhů podřazených proudů 4. stupně	
			C [pvoz/h]	a _v [-]	P _{0,n} [-]	P _{Z,n} [-]	C [pvoz/h]	a _v [-]
1	Pražská (II/605) - směr centrum Loděnice	1 (1-4)						
		2 (1-3)						
		3 (1-2)						
2	1. Máje	4 (2-1)	-	-			238	0,03
		5 (2-4)	329	0,00	1,00	0,83		
		6 (2-3)						
3	Pražská (II/605) - směr Rudná	7 (3-2)						
		8 (3-1)						
		9 (3-4)						
4	Žižkova	10 (4-3)					319	0,27
		11 (4-2)	336	0,00	1,00	0,83		
		12 (4-1)						

Posouzení kapacity - společné pruhy smíšených proudů

Papřsek	Název komunikace	Proud	a _v [-]	L _u [m]	Σ I [pvoz/h]	C [pvoz/h]
1	Pražská (II/605) - směr centrum Loděnice	1	0,14	6	146	1061
		2	0,16		444	1465
		3	0,00			
2	1. Máje	4	0,03			
		5	0,00	0	9	310
		6	0,00			
3	Pražská (II/605) - směr Rudná	7	0,00	6	2	1091
		8	0,16		329	1793
		9	0,02			
4	Žižkova	10	0,27			
		11	0,00	0	203	485
		12	0,15			

Paprsek	Název komunikace	Proud	I [pvoz/h]	C [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a _v [-]	t _w [s]	UKD [-]	L _{95%} [m]	t _{w,lim} [s]	t _w ≤ t _{w,lim} Rez > 0
1	Pražská (II/605) - směr centrum Loděnice	1	146	1061	915	0,14	4	A	3	≤ 45 s	ANO
		1+2+3	444	1465	1021	0,30	4	A	8	≤ 45 s	ANO
2	1. Máje	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		4+5+6	9	310	301	0,03	12	B	1	-	ANO
3	Pražská (II/605) - směr Rudná	7	2	1091	1089	0,00	3	A	0	≤ 45 s	ANO
		7+8+9	329	1793	1464	0,18	2	A	4	≤ 45 s	ANO
4	Žižkova	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		11	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		12	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		10+11+12	203	485	282	0,42	13	B	13	-	ANO

Celkové shrnutí

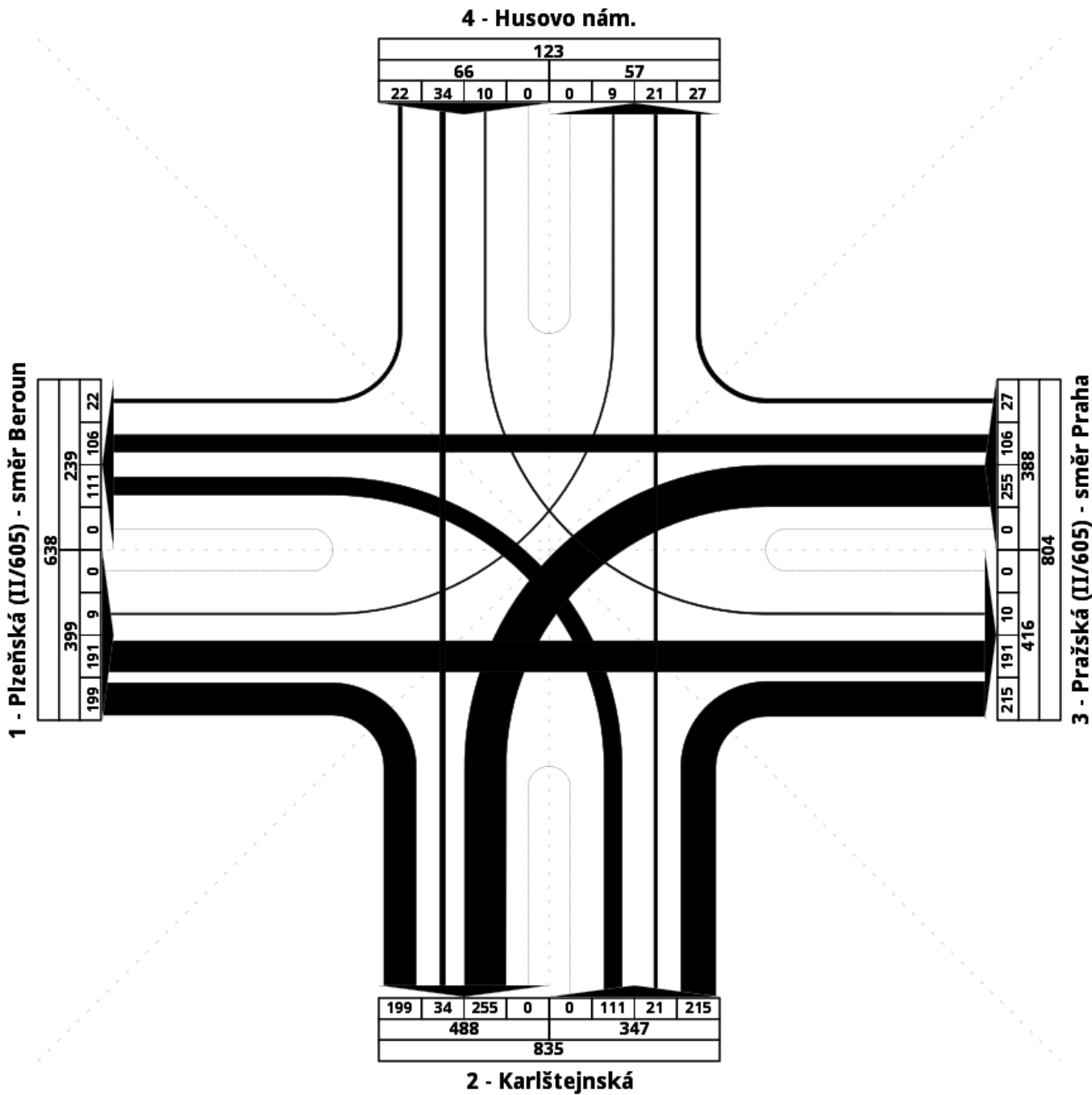
Kapacita neřízené úrovněové křižovatky vyhovuje?	ANO
--	-----

Komentář

**PŘÍLOHA 5.2: KAPACITNÍ POSOUZENÍ
KŘIŽOVATKY PRAŽSKÁ (II/605) –
KARLŠTEJNSKÁ – PLZEŇSKÁ (II/605) – HUSOVO
NÁM.**

Název intenzity: Výhled 2023 - se záměrem (I50)

Lokalita: Loděnice: Pražská (II/605) - Karlštejnská - Plzeňská (II/605) - Husovo nám.



Protokol pro posouzení kapacity podle TP188 - neřízené úrovňové křižovatky

Název křižovatky		Loděnice: Pražská (II/605) - Karlštejská - Plzeňská (II/605) - Husovo nám.		Schéma číslování dopravních proudů	
Zatěžovací stav		Výhled 2023 - se záměrem (I50)			
Počet paprsků		4			
Vypracoval		Ing. Smejkal Karel	Datum	17.10.2018, 16:11:42	
Kritérium výkonnosti					
Paprsek	Název komunikace	Kategorie komunikace	UKD _{lim} [-]	t _{w,lim} [S]	
1	Plzeňská (II/605) - směr Beroun	silnice II. třídy, rychlostní místní komunikace a přechodové úseky	D	≤ 45 s	
2	Karlštejská	silnice III. třídy, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-	
3	Pražská (II/605) - směr Praha	silnice II. třídy, rychlostní místní komunikace a přechodové úseky	D	≤ 45 s	
4	Husovo nám.	silnice III. třídy, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace	E	-	

Intenzity dopravy

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I _{OA} [voz/h]	I _{NA} + I _A [voz/h]	I _{NS} + I _{AK} [voz/h]	I _M [voz/h]	I _C [cykl/h]	I [voz/h]	I [pvoz/h]	Σ I _V [pvoz/h]
1	Plzeňská (II/605) - směr Beroun	1 (1-4)	9					9	9	427
		2 (1-3)	159	29	3			191	209	
		3 (1-2)	184	10	5			199	209	
2	Karlštejská	4 (2-1)	102	7	2			111	117	365
		5 (2-4)	21					21	21	
		6 (2-3)	196	14	5			215	227	
3	Pražská (II/605) - směr Praha	7 (3-2)	241	8	6			255	265	412
		8 (3-1)	80	24	2			106	120	
		9 (3-4)	27					27	27	
4	Husovo nám.	10 (4-3)	10					10	10	67
		11 (4-2)	33	1				34	35	
		12 (4-1)	22					22	22	
Součet intenzity všech vjezdů do křižovatky										1271

Geometrické uspořádání a provozní podmínky

Paprsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Značení přednosti v jízdě	V _{85%} [km/h]	Počet řadících pruhů (H: 0 - 4) (V: 0 - 2)	Číslo pruhu(ů)(1-4) v rámci prasku	Rozšíření (Bez / vLevo / vPravo / Nejednoznačné)	Délka pruhu nebo rozšíření [m]
1	Plzeňská (II/605) - směr Beroun	1 (1-4)	hlavní komunikace	50	1	1	Bez rozšíření	0
		2 (1-3)			1	1		
		3 (1-2)			1	1		
2	Karlštejská	4 (2-1)	Vedlejší komunikace s předností P4 'Dej přednost v jízdě'		1	1	Bez rozšíření	0
		5 (2-4)			1	1		
		6 (2-3)			1	1		
3	Pražská (II/605) - směr Praha	7 (3-2)	hlavní komunikace	50	1	1	Bez rozšíření	0
		8 (3-1)			1	1		
		9 (3-4)			1	1		
4	Husovo nám.	10 (4-3)	Vedlejší komunikace s předností P4 'Dej přednost v jízdě'		1	1	Bez rozšíření	0
		11 (4-2)			1	1		
		12 (4-1)			1	1		

Posouzení kapacity - dopravní proudy

Papřsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	I [pvoz/h]	Posouzení pruhů proudů nadřazených (1. stupeň)		Základní kapacita pruhů podřazených proudů (= kapacita pruhů podřazených proudů 2. stupně)					
				C [pvoz/h]	a _v [-]	I _H [voz/h]	C _g [pvoz/h]	a _v [-]	L _{95%} [m]	p _{0,n} (*,**) [-]	p _x [-]
1	Plzeňská (II/605) - směr Beroun	1 (1-4)	9			133	1233	0,01	0	0,99	0,70
		2 (1-3)	209	1800	0,12						
		3 (1-2)	209	1800	0,12						
2	Karlštejnská	4 (2-1)	117			730	409				
		5 (2-4)	21			688	457				
		6 (2-3)	227			291	900	0,25		0,75	
3	Pražská (II/605) - směr Praha	7 (3-2)	265			390	984	0,27	7	0,71	0,70
		8 (3-1)	120	1800	0,07						
		9 (3-4)	27	1800	0,02						
4	Husovo nám.	10 (4-3)	10			910	326				
		11 (4-2)	35			774	410				
		12 (4-1)	22			120	1046	0,02		0,98	

Posouzení kapacity - dopravní proudy

Papřsek	Název komunikace	Proud (vjezd - výjezd)	Kapacita pruhů podřazených proudů 3. stupně				Kapacita pruhů podřazených proudů 4. stupně	
			C [pvoz/h]	a _v [-]	p _{0,n} [-]	p _{z,n} [-]	C [pvoz/h]	a _v [-]
1	Plzeňská (II/605) - směr Beroun	1 (1-4)						
		2 (1-3)						
		3 (1-2)						
2	Karlštejnská	4 (2-1)	-	-			255	0,46
		5 (2-4)	320	0,07	0,93	0,67		
		6 (2-3)						
3	Pražská (II/605) - směr Praha	7 (3-2)						
		8 (3-1)						
		9 (3-4)						
4	Husovo nám.	10 (4-3)					163	0,06
		11 (4-2)	287	0,12	0,88	0,64		
		12 (4-1)						

Posouzení kapacity - společné pruhy smíšených proudů

Papřsek	Název komunikace	Proud	a _v [-]	L _u [m]	Σ I [pvoz/h]	C [pvoz/h]
1	Plzeňská (II/605) - směr Beroun	1	0,01	6	9	1233
		2	0,12	0	427	1783
		3	0,12			
2	Karlštejnská	4	0,46	0	365	470
		5	0,07			
		6	0,25			
3	Pražská (II/605) - směr Praha	7	0,27	6	265	984
		8	0,07	0	412	1174
		9	0,02			
4	Husovo nám.	10	0,06	0	67	328
		11	0,12			
		12	0,02			

Posouzení úrovně kvality dopravy

Paprsek	Název komunikace	Proud	I [pvoz/h]	C [pvoz/h]	Rez [pvoz/h]	a _v [-]	t _w [s]	UKD [-]	L _{95%} [m]	t _{w,lim} [s]	t _w ≤ t _{w,lim} Rez > 0
1	Plzeňská (II/605) - směr Beroun	1	9	1233	1224	0,01	3	A	0	≤ 45 s	ANO
		1+2+3	427	1783	1356	0,24	3	A	6	≤ 45 s	ANO
2	Karlštejnská	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		4+5+6	365	470	105	0,78	33	D	54	-	ANO
3	Pražská (II/605) - směr Praha	7	265	984	719	0,27	5	A	7	≤ 45 s	ANO
		7+8+9	412	1174	762	0,35	5	A	10	≤ 45 s	ANO
4	Husovo nám.	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		11	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		12	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		10+11+12	67	328	261	0,20	14	B	5	-	ANO

Celkové shrnutí

Kapacita neřízené úrovněové křižovatky vyhovuje?	ANO
--	-----

Komentář