

Návrh upraveného stanoviska k záměru „P3 Park Horní Počernice IV. Etapa“.

Podle přiložené dokumentace je zřejmé, že záměr, který předpokládá 3 000 nových pracovních míst, bude z hlediska dopravní obsluhy a to jak IAD tak MHD, značně náročný. Umístění areálu tento problém ještě akcentuje. Záměr pouze uvádí kapacitu parkoviště 315 stání s obměnou 2x za 24 hodin a počet TNA20/hod, LNA 1/hod. Z uvedených údajů ovšem vyplývá, že nárůst dopravních intenzit bude značný – intenzita dopravy IAD zdroj/cíl cca 1300 vozidel / 24 hod, TNA 1 000 vozidel/24 hod, LNA 50/vozidel/24 hod. K tomu je nutno připočítat nikde nezmiňovanou hromadnou dopravu zbývajících zhruba 2 700 zaměstnanců a případné návštěvnické cesty.

Záměr se dopravní obsluhou areálu jinak nezabývá. V širších dopravních vztazích jsou uvedeny stavby, jejichž vztah na záměr je nejasný, nebo jejichž termíny realizace jsou nejisté nebo nejasné – Břevnovská radiála, vestecká spojka, výtoňský a karlínský most, přeložka silnice I/12, MÚK I/10 (správně R 10) – Bystrá atd.

Záměr předpokládá dopravní napojení areálu na ulice Bystrou, Náchodskou a Ve Žlábku, tedy zřejmě s využitím odbočení z ulice Náchodské do ulice Bystrá přes úroňový železniční přejezd trati Praha – Lysá n/L, nebo odbočením z ulice Náchodské na ulici Ve Žlábku, nebo po trase R 10 -Ve Žlábku s průjezdem průmyslovou zónou.

Lze jednoznačně konstatovat, že příjezd/odjezd po trase Náchodská – Bystrá s křížením trati je zcela nepřijatelný. Intenzity dopravy na těchto komunikacích, zjištěné sčítáním TSK a ŘSD a potvrzené dopravně inženýrskou studií MČ Praha 20 z roku 2013 jasně prokazují, že již současná úroveň kvality dopravy (ÚKP) neodpovídá požadavkům ČSN 73 6110. To je navíc akcentováno dopravním momentem na úroňovém přejezdu. Dalším závažným problémem je bezpečnost dopravy v tomto prostoru. V případě trasy Náchodská - Ve Žlábku je situace obdobná i když zde existuje podjezd pod železniční tratí, ale s naprosto nevyhovujícími parametry (smíšený provoz pěší a automobilové dopravy). Z důvodů lokalizace, návrhových parametrů komunikací a záměrů rozvoje území, není vhodná ani trasa R10 – Ve Žlábku – průmyslová zóna.

Za této situace je možno se záměrem souhlasit pouze za předpokladu realizace staveb zahrnutých v ÚPD a dopravně inženýrské dokumentaci tj, zejména:

- MÚK R 10/Bystrá
- Podjezd (železniční most) pod železniční tratí v ulici Bystrá
- Úprava křižovatky Náchodská/Bystrá, spolu s opatřeními na zklidnění Náchodské ulice
- Prověření propojení s nákupním areálem Černý most sever, zejména z hlediska cyklistické dopravy

Požadujeme doplnění záměru o objasnění dopravní obsluhy areálu a to jak MHD, tak IAD, včetně kapacitního posouzení a očekávaných dopravních intenzit a prověření způsobu realizace uvedených opatření.

Praha, 6. 9. 2015

Ing. Pavel Rittenauer