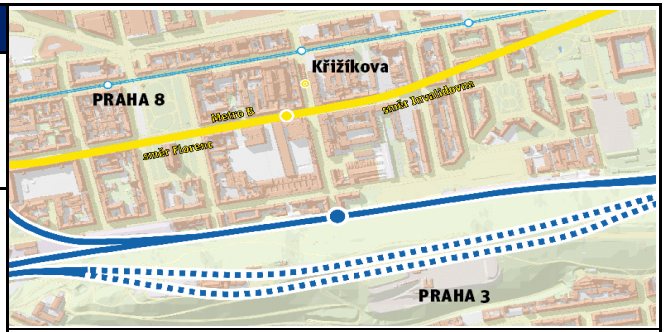
PŘÍLOHA 4 - Ukázka listu určeného pro hodnocení lokality v MCA

Hodnocení konkrétní lokality - tarifní bod: PRAHA - KARLÍN

V zeleném sloupci je odkaz na podrobnější informace. **Pokud danou problematiku znáte, pro ušetření Vašeho času přiložené přílohy nemusíte zkoumat.** Kritéria nemusíte vyplňovat všechna.

POLE, KTERÉ JE MOŽNO VYPLNIT hodnota [1-10]
název kritéria
popis kritéria, popis lokality
umístění podrobného popisu v přiložené příloze

Podrobnější popis konkrétní situace u vybraných kritérií
(stránkování viz přiložený pdf soubor KATALOG LOKALIT.pdf)



č. kritéria	hodnocené kritérium 1 - tarifní bod nesplňuje kritérium (negativní dopad na železnici a okolí) →	[1-10]	popis hodnoceného kritéria (u všech lokalit stejný) 10 - tarifní bod zcela splňuje kritérium (pozitivní dopad na železnici a okolí) ←		stručný popis konkrétní lokality			
1 a	potenciál rozvoje území		*Nárůst počtu obyvatel, pracovních příležitostí, škol či vybavenosti v souvislosti s rozvojem lokality.*	ANO str. 7	lokalita má významný potenciál rozvoje území			
1 b	počet obyvatel		*Stávající počet obyvatel lokality.*	ANO str. 8	v 10 min izochroně dostupnosti žije 12 477 obyvatel			
1 c	počet pracovních příležitostí, škol		*Přibližný odhad pracovních příležitostí a škol v lokalitě.*	ANO str. 8	v 10 min izochroně dostupnosti pracuje přibližně 13 000 obyvatel			
1 d	rekreace, vybavenost		*Volnočasové aktivity a vybavenost (služby, obchody).*	ANO str. 9	v okolí tarifního bodu se nachází lokální vybavenost			
2 a	přestup na MHD		*Možnost přestupu do jiného vozidla MHD, případně vlaku, který zrychlí cestovní dobu cestujícím.*	ANO str. 10	METRO - ano (dlouhý přestup)	TRAM - ano (dlouhý přestup)	BUS - ne	VLAK - ne
2 b	kvalita přestupní vazby		*Kvalita přestupní vazby může zvýšit nebo snížit přestupní potenciál.*	ANO str. 10	dlouhá přestupní vzdálenost, hloubka stanice metra 35 m			
3 a	urbanistická funkce TB		*Vhodně umístěný nový tarifní bod v území může být nové krystalizační jádro rozvíjející dané území a zvyšující hodnotu území.*	ANO str. 11				
4 a	soulad s územním plánem			ANO str. 12	**ANO** - je v souladu s územním plánem			
	Speciální hodnocení:		*1 - není a nebude v územním plánu |2-9 pravděpodobnost změny územního plánu |10 - je v územním plánu*					
4 b	památkově chráněné objekty		*Komplikace v případě zásahu do památkově chráněných oběktů.*	ANO str. 13	**NE** - jev se v okolí tarifního bodu nevyskytuje			
	Speciální hodnocení:		*1 - znemožňuje realizaci |2-9 pravděpodobnost umožnení realizace | 10 - neovlivňuje realizaci, nebo se jev v okolí nevyskytuje*					
4 c	ekologické aspekty		*Komplikace v případě vlivu na zvláště chráněné území, krajinný ráz, ÚSES (územní systém ekologické stability) a jiné.*	ANO str. 13	**ANO** - jižně od železniční trati se nachází celoměstský systém zeleně a ÚSES			
	Speciální hodnocení:		*1 - znemožňuje realizaci |2-9 pravděpodobnost umožnení realizace | 10 - neovlivňuje realizaci, nebo se jev v okolí nevyskytuje*					
4 d	hlukové limity		*Komplikace v případě zvýšení hlukové zátěže ze železniční dopravy v souvislosti s realizovaným tarifním bodem.*					
5 a	technologické aspekty		*Snížení kapacity tratě po realizaci tarifního bodu, prodloužení jízdních dob a vliv na konstrukci GVD.*	ANO str. 14	počty vlaků ve sledovaném úseku: STAV - 5 (pomalých), 0 (rychlých); VÝHLED - 10 (pomalých), 0 (rychlých)			
5 b	geometrické parametry koleje		*Limitující parametry, které mohou snížit kvalitu dopravy, nebo komplikovat realizaci (např. maximální převýšení u nástupní hrany, které může být nižší než stávající, nedostatečný poloměr oblouku atd.).*	ANO str. 14	geometrické parametry koleje **umožňují** realizaci tarifního bodu, bez nutnosti snížení traťové rychlosti			
5 c	narušení plynulosti žel. provozu při stavbě		*Narušení plynulosti železničního provozu, které je předpokládané při realizaci tarifního bodu, po dokončení již nemá na technologické aspekty vliv.*					
6 a	investiční náklady		*Investiční náročnost při realizaci nového tarifního bodu.*	ANO str. 15	stavba tarifního bodu zahrnuje realizaci dvou vnějších nástupišť a přístupu na ně, jižní přístup na nástupiště je napojen do stávajícího pěšího tunelu			
	Speciální hodnocení:		*1 -extrémní investiční náklady |10 - minimální investiční náklady - do tohoto kritéria nezahrnujte obrat cestujících*					