Dopravně inženýrské posouzení intenzit generované dopravy po realizaci záměru SMART GREEN RETAIL PARK, České Budějovice

ZPRACOVATEL:

Zenkl CB, spol. s.r.o.

Jírovcova 2, 370 01, České Budějovice

Zpracovatel posouzení:	Ing. Ondřej Reitinger
Zodpovědný zpracovatel:	Ing. Ondřej Zenkl – autorizace ČKAT: 0102255
Datum:	27.7.2026

Obsah

1 Identifikační údaje 3
1.1 Název akce 3
1.2 Identifikační údaje objednatele 3
1.3 identifikační údaje zpracovatele 3
2 Úvod 4
3 Zájmová oblast 4
4 Výpočet 7
4.1 Stanovení stávajících intenzit dopravy na dopravní síti 7
4.1.1 Průzkumy dopravy 7
4.1.2 Kartogramy stávajících intenzit dopravy na stávajících křižovatkách 7
4.1.3 Stávající inzenzity dopravy na dopravní síti 11
4.2 Stanovení intenzit generované dopravy 12
4.2.1 Výpočet generované dopravy navrhovaných objektů 12
4.2.2 Přiřazení generované dopravy na dopravní sít 14
4.2.3 Procentuální rozdělení generované dopravy podle denní doby 17
4.3 Kapacitní posouzení dopravní sítě 21
4.3.1 Stanovení výsledných intenzit dopravy na dopravní síti pro ranní a odpolední špičku 21
4.3.2 Kapacitní posouzení dotčených křižovatek na dopravní síti 23
5 Vyhodnocení a závěr 27
6 Seznam příloh 27

***Zenkl CB, spol. s r.o.,** Jírovcova 2, 370 01 České Budějovice zenkl@zenklcb.cz, **T.** +420 386 360 807 **W:** www.zenklcb.cz*

1 Identifikační údaje

1.1 Název akce

Dopravně inženýrské posouzení generované dopravy po realizaci záměru SMART GREEN RETAIL PARK České Budějovice

1.2 Identifikační údaje objednatele

Jméno/název:	A3 projekt, s.r.o.
Sídlo:	Vajnorská 100/B
	831 04 Bratislava
IČ:	35830883
DIČ:	2020286631
Kontakt:	Ing. arch. Monika Stábová
	monika.stabova@atrios.sk

1.3 identifikační údaje zpracovatele

Jméno/název:	Zenkl CB, spol. s r.o.
Sídlo:	Jírovcova 2, 370 01 České Budějovice
IČ:	28131339
DIČ:	CZ 28131339
Zodp. projektant:	Ing. Ondřej Zenkl
Č. autorizace ČKAIT:	0102255
Zpracovatel:	Ing. Ondřej Reitinger
	reitinger@zenklcb.cz
Zodp. zpracovatel:	Ing. Ondřej Zenkl, č. autorizace ČKAIT 0102255
	zenkl@zenklcb.cz, +420 386 360 807

2 Úvod

Cílem tohoto posouzení je zjištění intenzit dopravy na dopravní síti po realizaci záměru SMART GREEN RETAIL PARK České Budějovice. Jako primární podklad pro zpracování byla využita projektová dokumentace záměru SMART GREEN RETAIL PARK České Budějovice ve stupni DPZ (Dokumentace pro povolení záměru).

Dokument se zabývá výpočtem stávajících intenzit dopravy na dopravní síti dle provedených průzkumů, výpočtem generované dopravy na dopravní síti dle dostupné PD a kapacitním posouzením dopravní sítě na základě výhledových intenzit dopravy na dopravní síti vycházejících ze stávajících intenzit a intenzit generované dopravy.

3 Zájmová oblast

Plocha pro realizaci záměru SMART GREEN RETAIL PARK České Budějovice je ve stávajícím stavu nezastavěnou plochou / polem.

V návrhovém stavu se v řešeném území budou nacházet tyto objekty:

- Kaufland – prodejní plocha 3104,79 m^2
- Retail – prodejní plocha 1068,72 m^2
- Hornbach – prodejní plocha 16457,92 m^2
- Fastfood – plocha pro hosty 161,07 m^2

Zájmové území je v návrhovém stavu ohraničeno ze západu a jihovýchodu stávajícími směrově rozdělenými komunikacemi (silnicí II/156 - tzv. Zanádražní komunikací a silnicí II/157 – tzv. dálničním přivaděčem). Ze severu je zájmové území ohraničeno nově navrženou směrově nerozdělenou komunikací (tzv. severní komunikace) podél areálu Složiště. Severní komunikace bude záměr připojovat na stávající dopravní síť (na silnice II/156 a II/157) pomocí dvou okružních křižovatek. Mimo napojení přes okružní křižovatky bude na dálničním přivaděči ve směru od dálnice navržen bypass pro přímý vjezd do území.

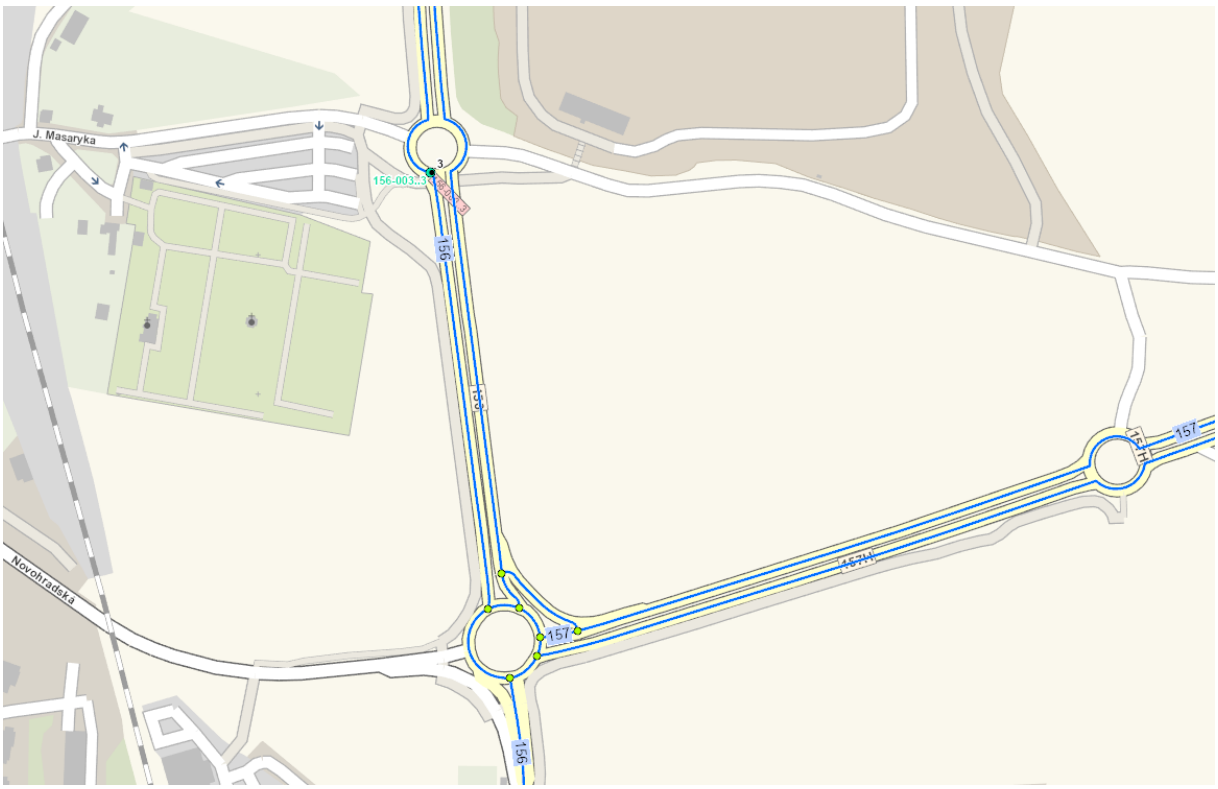
V rámci posouzení dopravy je zkoumáno zejména zatížení dopravní sítě vyvolané realizací záměru, ale také kapacitní posouzení dotčených okružních křižovatek.

Obrázky 1 a 2 zobrazují umístění zkoumaného záměru a napojení lokality na stávají dopravní síť.

Zenkl CB, spol. s r.o., Jírovcova 2, 370 01 České Budějovice zenkl@zenklcb.cz, T. +420 386 360 807 W: www.zenklcb.cz



Obrázek 1 - Širší dopravní vztahy řešeného území



Obrázek 2 – Řešená dopravní síť

Zenkl CB, spol. s r.o., Jírovcova 2, 370 01 České Budějovice zenkl@zenklcb.cz, **T.** +420 386 360 807 **W:** www.zenklcb.cz

Posouzení dopravy je řešeno na následujících stávajících a navržených úsecích dopravní sítě:

Označení úseku	Popis úseku
OK sever	Stávající okružní křižovatka silnice II/156 (Zanádražní komunikace) s ulicí J. Masaryka a navrženým připojením severní komunikace
OK jih	Stávající okružní křižovatka silnice II/156 (Zanádražní komunikace) se silnicí II/157 (dálniční přivaděč) a ulicí Novohradská
OK východ	Stávající okružní křižovatka silnice II/157 (dálniční přivaděč) s navrženým připojením severní komunikace
OK nová	Nově navržená okružní křižovatka severní komunikace s areálovou komunikací a vjezdy/výjezdy zásobovacích dvorů Kaufland a Hornbach
ZANÁDRAŽNÍ KOM., ÚSEK 1	Stávající úsek silnice II/156 (Zanádražní komunikace) severně od OK sever
ZANÁDRAŽNÍ KOM., ÚSEK 2	Stávající úsek silnice II/156 (Zanádražní komunikace) mezi OK sever a OK jih
UL. J. MASARYKA	Stávající úsek ulice J. Masaryka západně od OK sever
UL. NOVOHRADSKÁ	Stávající úsek ulice Novohradská západně od OK jih ve směru do centra
HODĚJOVICE	Stávající úsek ulice Novohradská jižně od OK jih ve směru do Hodějovic
PŘIVADĚČ, ÚSEK 1	Stávající úsek silnice II/157 (dálniční přivaděč) mezi OK jih a OK východ
PŘIVADĚČ, ÚSEK 2	Stávající úsek silnice II/157 (dálniční přivaděč) východně od OK východ
SEVERNÍ KOM., ÚSEK 1	Nově navržený úsek severní komunikace mezi OK sever a OK nová
SEVERNÍ KOM., ÚSEK 2	Nově navržený úsek severní komunikace mezi OK nová a OK východ
ZÁSOBOVACÍ DVŮR HORNBACH	Nově navržený zásobovací dvůr objektu Hornbach
ZÁSOBOVACÍ DVŮR KAUFLAND	Nově navržený zásobovací dvůr objektu Kaufland
AREÁLOVÁ KOMUNIKACE	Nově navržená komunikace jižně od OK nová
ODBOČOVACÍ PRUH	Nově navržený bypass ze silnice II/157 (dálniční přivaděč) do areálové komunikace

Zenkl CB, spol. s r.o., Jírovcova 2, 370 01 České Budějovice zenkl@zenklcb.cz, T. +420 386 360 807 W: www.zenklcb.cz

4 Výpočet

Intenzity dopravy jsou rozděleny dle skladby dopravního proudu na osobní automobily (OA), nákladní automobily (NA) a návěsové soupravy (NS).

Výpočtový rok výhledových intenzit je stanoven na rok uvedení do provozu.

Celý výpočet je dostupný v dokumentu Microsoft Excel s názvem „SGRP DIP“, který je přiložen jako otevřená příloha.

4.1 Stanovení stávajících intenzit dopravy na dopravní síti

4.1.1 Průzkumy dopravy

Pro stanovení stávajících intenzit dopravy byly provedeny dva průzkumy. Při obou průzkumech byly sledovány intenzity dopravy v ranní špičce (6:30-8:30) a v odpolední špičce (15:00-17:00).

Průzkum č.1 byl zpracován na OK jih. První část průzkumu proběhla v úterý 19.5.2026 během ranní špičky a druhá část průzkumu proběhla ve čtvrtek 21.5.2026 během odpolední špičky. V rámci průzkumu došlo nejdříve k audiovizuálnímu natočení okružní křižovatky pomocí dronu. Z důvodu omezené výdrže baterie dronu bylo natočení obou špičkových období rozděleno na čtyři časové úseky, přičemž každý časový úsek trvá asi 25 min a mezi jednotlivými úseky je časový odstup cca 3 min. Následně byly pomocí sčítače stanoveny počty vozidel pro jednotlivé křižovatkové pohyby v každém časovém úseku. Výsledné intenzity dopravy v rámci obou špiček byly stanoveny jako aritmetický průměr intenzit všech čtyř časových úseků dané špičky převedený na intenzity za hodinu [voz/h].

Průzkum č. 2 byl zpracován na OK sever. Průzkum proběhl ve čtvrtek 28.5. během ranní a odpolední špičky. Sčítání obou špičkových období bylo rozděleno na dva časové úseky po 1 h. Pro každý křižovatkový pohyb tak byly naměřeny dvě hodnoty intenzit [voz/h]. Pro následné zpracování byla výsledná intenzita každého křižovatkového pohybu stanovena jako vyšší z obou naměřených hodnot daného křižovatkového pohybu z obou měřených časových úseků dané špičky. V rámci tohoto průzkumu sčítač sledoval pouze křižovatkové pohyby do/z ulice J. Masaryka. Intenzity dopravy v přímém směru na Zanádražní komunikaci byly následně stanoveny na základě intenzit dopravy vypočtených z průzkumu č.1. Východní rameno křižovatky bylo pro nevýznamnost a minimální intenzity zanedbáno.

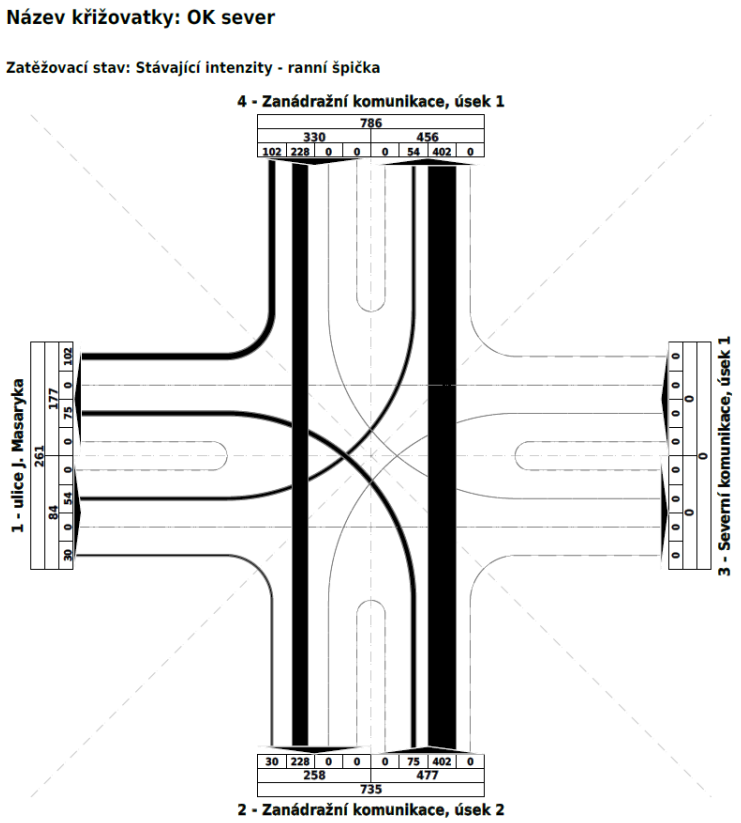
4.1.2 Kartogramy stávajících intenzit dopravy na stávajících křižovatkách

Výsledkem obou provedených průzkumů byla znalost stávajících intenzit dopravy pro jednotlivé křižovatkové pohyby v rámci obou špiček na OK sever a OK jih.

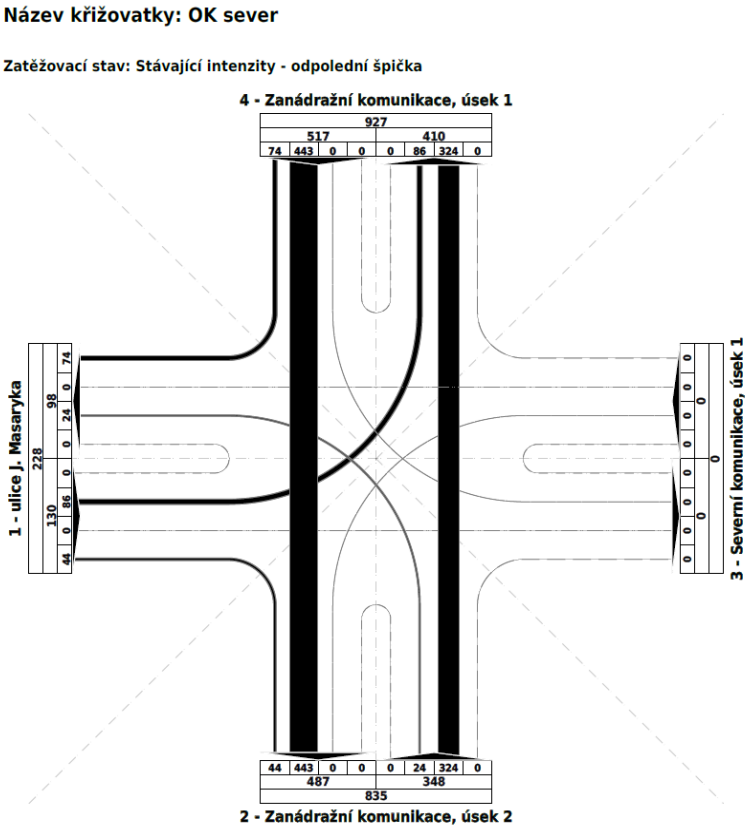
Křižovatkové pohyby na OK východ nebylo nutné ve stávajícím stavu řešit, jelikož jižní rameno křižovatky je slepé (nepřipojuje žádnou komunikaci) a severní rameno je pro nevýznamnost zanedbáno. Intenzity v přímém směru na dálničním přivaděči jsou tak shodné s intenzitami na východním rameni OK jih.

Pro OK jih, OK sever a OK východ byly v programu EDIP Software zpracovány kartogramy stávajících intenzit dopravy v obou špičkových hodinách. Tyto jsou dostupné na obrázcích 3-8. OK nová ve stávajícím stavu neexistuje, tudíž kartogram stávajících intenzit dopravy v této OK není řešen.

Zenkl CB, spol. s r.o., Jírovcova 2, 370 01 České Budějovice zenkl@zenklcb.cz, T. +420 386 360 807 W: www.zenklcb.cz

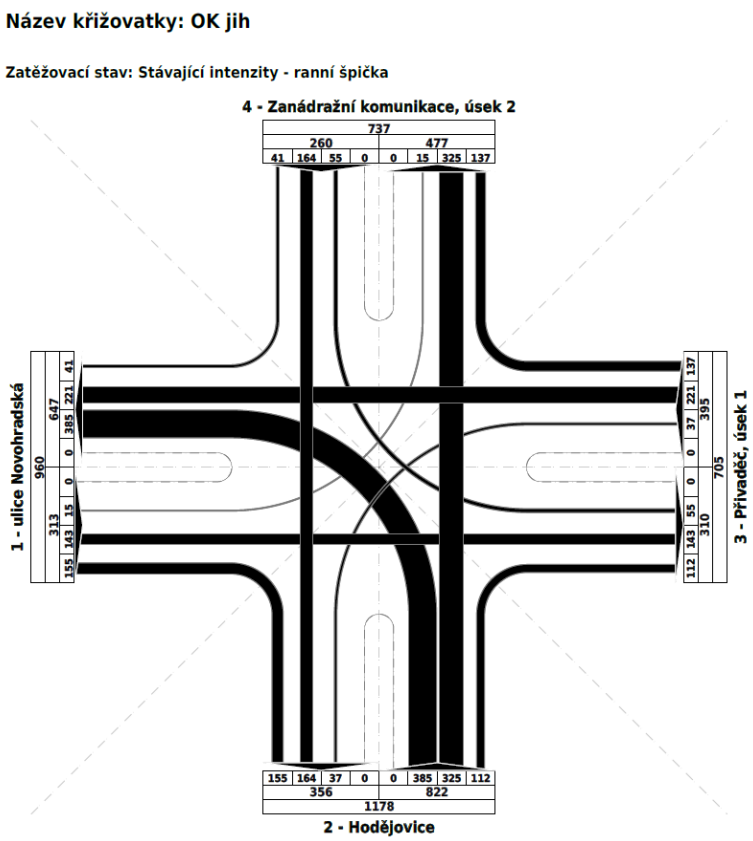


Obrázek 3 - Kartogram stávajících intenzit dopravy v ranní špičce na OK sever [voz/h]

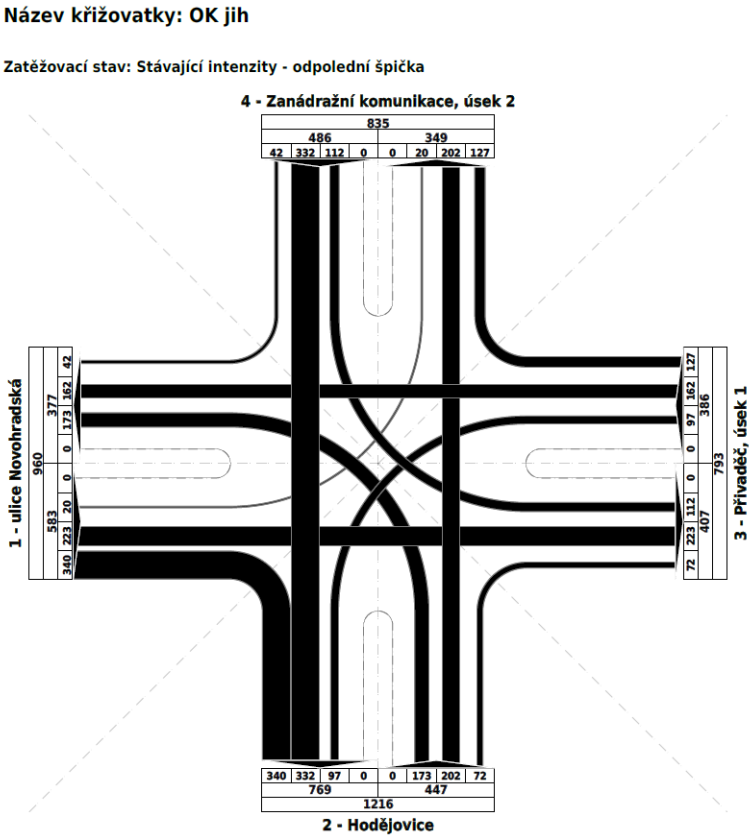


Obrázek 4 - Kartogram stávajících intenzit dopravy v odpolední špičce na OK sever [voz/h]

Zenkl CB, spol. s r.o., Jírovcova 2, 370 01 České Budějovice zenkl@zenklcb.cz, T. +420 386 360 807 W: www.zenklcb.cz

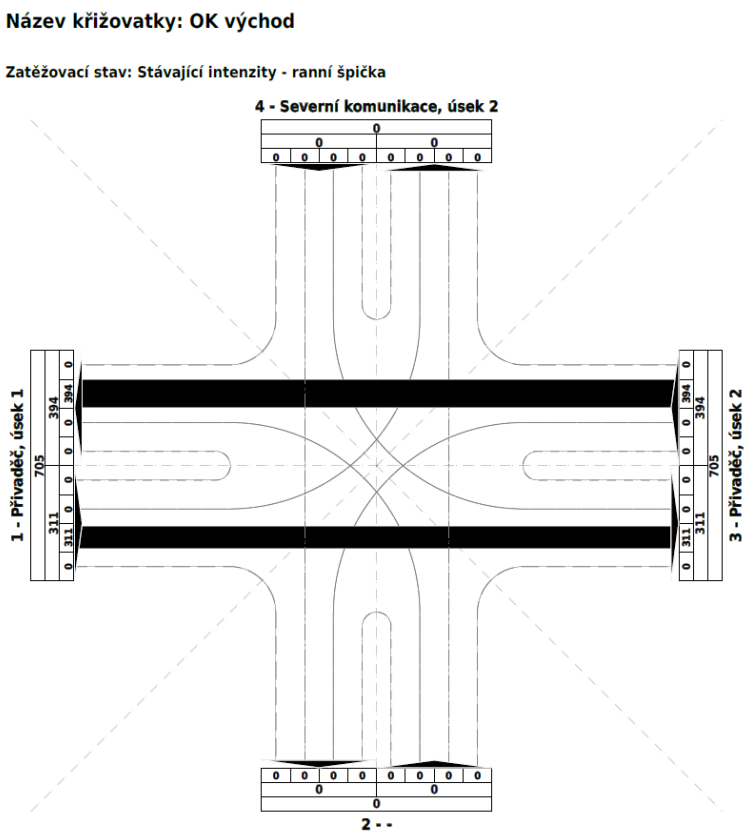


Obrázek 5 - Kartogram stávajících intenzit dopravy v ranní špičce na OK jih [voz/h]

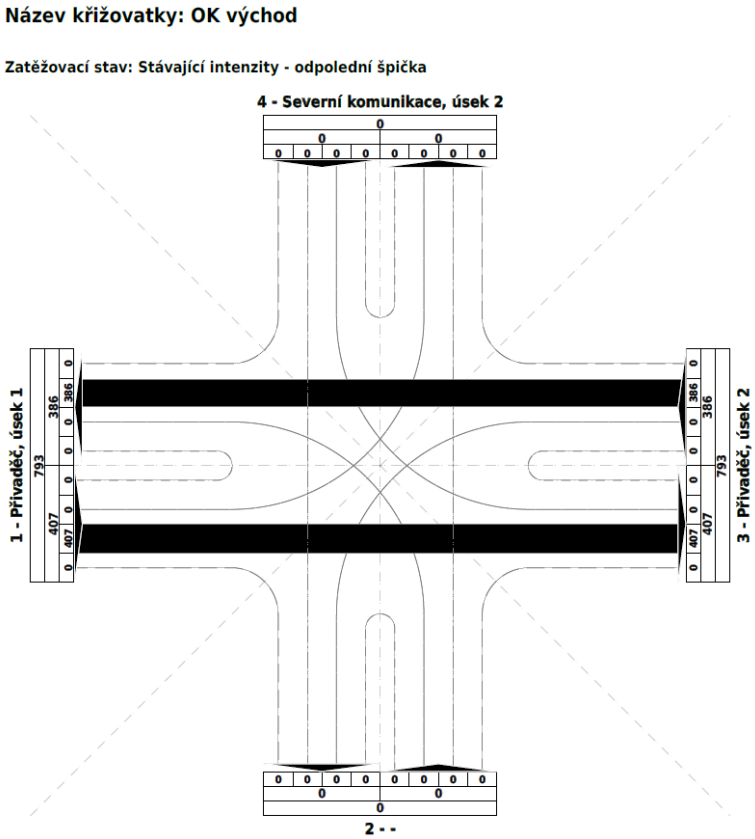


Obrázek 6 - Kartogram stávajících intenzit dopravy v odpolední špičce na OK jih [voz/h]

Zenkl CB, spol. s r.o., *Jírovcova 2, 370 01 České Budějovice zenkl@zenklcb.cz,* ***T.*** *+420 386 360 807* ***W:*** *www.zenklcb.cz*



Obrázek 7 - Kartogram stávajících intenzit dopravy v ranní špičce na OK východ [voz/h]

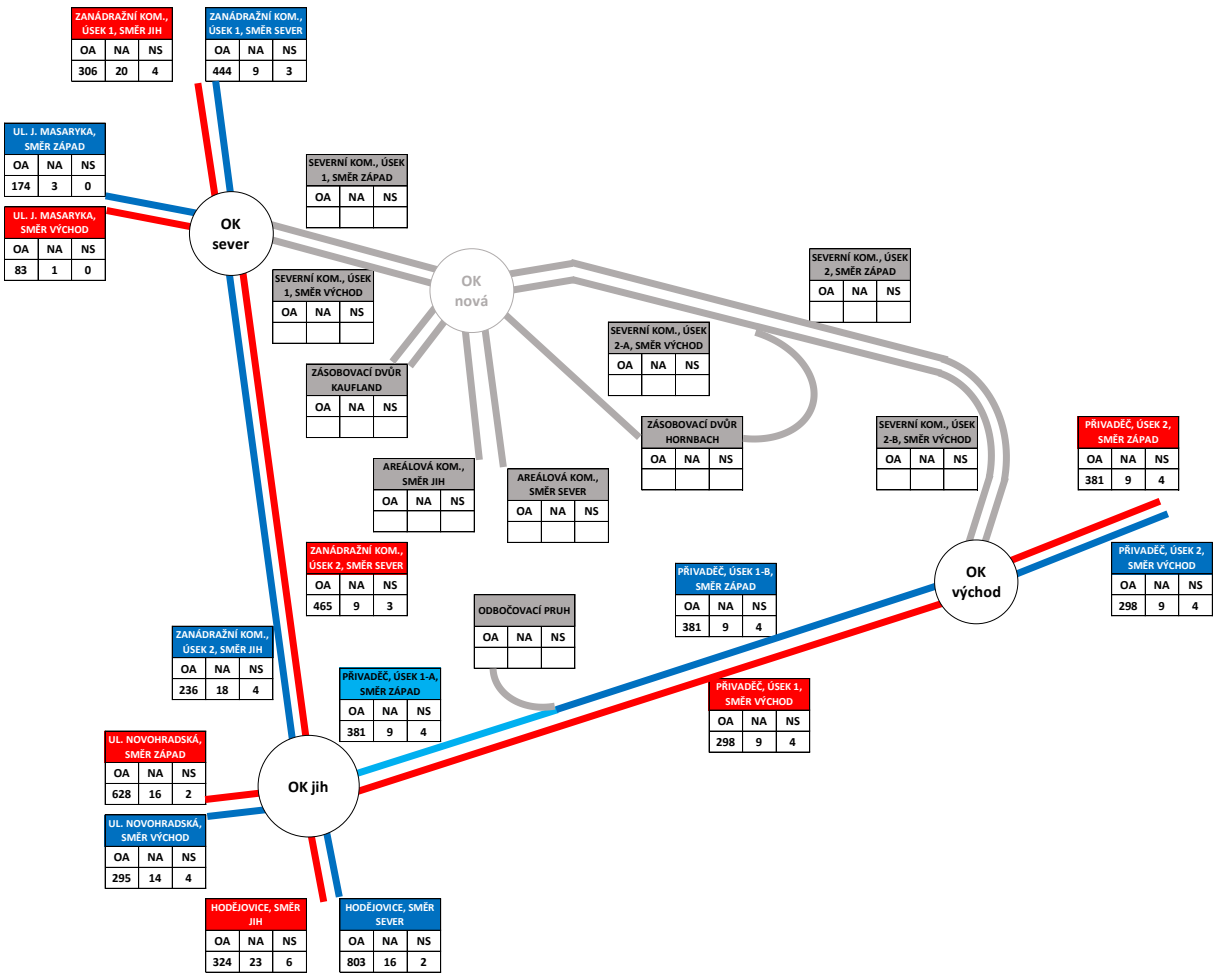


Obrázek 8 - Kartogram stávajících intenzit dopravy v odpolední špičce na OK východ [voz/h]

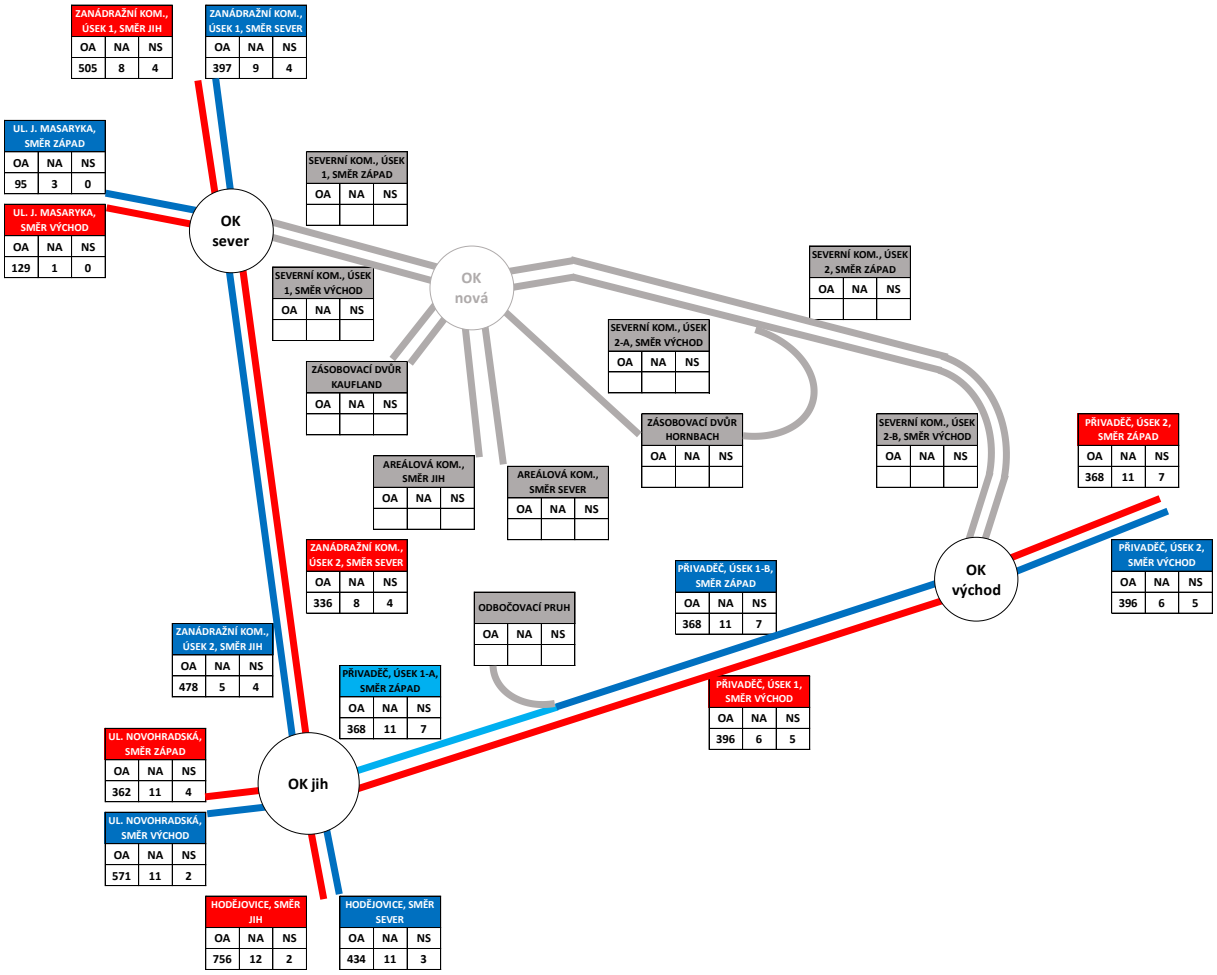
Zenkl CB, spol. s r.o., *Jírovcova 2, 370 01 České Budějovice zenkl@zenklcb.cz,* ***T.*** *+420 386 360 807* ***W:*** *www.zenklcb.cz*

4.1.3 Stávající inzenzity dopravy na dopravní síti

Ze znalosti stávajících intenzit dopravy u jednotlivých křižovatkových pohybů na všech stávajících dotčených křižovatkách bylo možné odvodit stávající intenzity dopravy na všech stávajících zkoumaných úsecích. Toto bylo opět provedeno odděleně pro ranní špičkovou hodinu a odpolední špičkovou hodinu. Stávající intenzity dopravy na dopravní síti pro ranní špičkovou hodinu jsou zobrazeny na obrázku 9. Stávající intenzity dopravy na dopravní síti pro odpolední špičkovou hodinu jsou zobrazeny na obrázku 10.



Obrázek 9 - Stávající intenzity dopravy na dopravní síti pro ranní špičkovou hodinu [voz/h]



Obrázek 10 - Stávající intenzity dopravy na dopravní síti pro odpolední špičkovou hodinu [voz/h]

4.2 Stanovení intenzit generované dopravy

4.2.1 Výpočet generované dopravy navrhovaných objektů

Stanovení intenzit generované dopravy bylo provedeno na základě velikosti prodejních ploch jednotlivých navržených objektů.

Tabulka 1 zobrazuje hodnoty vypočtené dle certifikované metodiky (metody prognózy intenzit generované dopravy) vydané společností EDIP. Koeficient k_{IAD} pro objekt Hornbach byl zvolen jako nejnižší hodnota z možného rozptylu (10-30) z důvodu typu prodávaného zboží. Koeficient k_{IAD} pro objekty Kaufland a Retail byl zvolen jako střední hodnota z možného rozptylu (30-70) z důvodu typu prodávaného zboží a pravděpodobnosti obsluhy primárně IAD. Dle metodiky EDIP tvoří intenzita nákladní dopravy cca 5 % z celkové intenzity dopravy. Rozdělení na nákladní automobily a návěsové soupravy bylo provedeno v poměru 1:1, tj. obě skupiny jsou v tabulce uvedeny jako 2,5 % celkových intenzit.

Tabulka 1 - Intenzity generované dopravy jednotlivých objektů dle metodiky EDIP

objekt	parametr U – prodejní plocha [m2]	kategorie zástavby	zvolený koeficient k_{IAD} – počet cest na 100 m^2 prodejní plochy	zvolený koeficient k_{MHD} – koeficient vlivu kvality obluhy MHD na intenzitu IAD	I_{IAD} – intenzity automobilové dopravy [voz/den]	I_{NA} – intenzity nákladních automobilů [voz/den]	I_{NS} – intenzity návěsových souprav [voz/den]
Hornbach	16457,92	OV-O3 – nákupní hala – velkoplošná prodejna nepotravinářekého zboží	10	1,2	1974,9504	49,37376	49,37376
Kaufland	3104,79	OV-O4 – obchodní dům / nákupní (obchodní) centrum	50	1,2	1862,874	46,57185	46,57185
Retail	1068,72	OV-O4 – obchodní dům / nákupní (obchodní) centrum	50	1,2	641,232	16,0308	16,0308
Fastfood	161,07	OV-O1 – supermartket / diskontní prodejna	100	1,2	193,284	4,8321	4,8321
Celkem	-	-	-	-	4672,3404	116,80851	116,80851

Mimo hodnot dle certifikované metodiky je pro objekty Kaufland a Retail poskytl investor také svůj odhad obrátkovosti vozidel na parkovišti vztažený na jedno parkovací stání. Tento odhad činí 5 voz/den/1 PS - tj. pro 242 PS (IO2100+IO3100) činí odhadovaná intenzita 1210 voz/den. Výsledná intenzita dopravy pro tyto dva objekty byla stanovena pomocí váženého průměru obou dostupných odhadů, kdy odhad 2504,106 (1862,874 + 641,232) dle metodiky byl zohledněn s váhou 70 % a odhad 1210 dle investora s váhou 30 %. Výsledná hodnota předpokládaných intenzit činí 2115,87 tj. 2116 voz/den. Následné rozdělení pro objekt Kaufland a objekt Retail je v poměru 3:1 dle prodejní plochy tj. 1587 voz/den pro objekt Kaufland a 529 voz/den pro objekt Retail. Z důvodu nesmyslně vysokých hodnot intenzit nákladních automobilů a nákladních souprav podle výpočtu dle certifikované metodiky EDIP byly tyto intenzity odhadnuty dle dostupných informací od investora a dle pravděpodobné četnosti zásobování. Výsledné hodnoty intenzit generované dopravy po popsaných úpravách zobrazuje tabulka 2.

Zenkl CB, spol. s r.o., Jírovcova 2, 370 01 České Budějovice zenkl@zenklcb.cz, T. +420 386 360 807 W: www.zenklcb.cz

Tabulka 2 - Intenzity generované dopravy jednotlivých objektů po optimalizaci

objekt	parametr U – prodejní plocha [m2]	kategorie zástavby	zvolený koeficient k_{IAD} – počet cest na 100 m^2 prodejní plochy	zvolený koeficient k_{MHD} – koeficient vlivu kvality obluhy MHD na intenzitu IAD	I_{IAD} – intenzity automobilové dopravy [voz/den]	I_{NA} – intenzity nákladních automobilů [voz/den]	I_{NS} – intenzity návěsových souprav [voz/den]
Hornbach	16457,92	OV-O3 – nákupní hala – velkoplošná prodejna nepotravinářekého zboží	10	1,2	1974,9504	8	8
Kaufland	3104,79	OV-O4 – obchodní dům / nákupní (obchodní) centrum	-	-	1587	4	4
Retail	1068,72	OV-O4 – obchodní dům / nákupní (obchodní) centrum	-	-	529	4	0
Fastfood	161,07	OV-O1 – supermartket / diskontní prodejna	100	1,2	193,284	2	0
Celkem	-	-	-	-	4284,2344	18	12

4.2.2 Přiřazení generované dopravy na dopravní sít

4.2.2.1 Přiřazení generované dopravy OA na dopravní síť

Prvním krokem pro přidělení generované dopravy OA na dopravní síť bylo procentuální rozdělení dopravy na jednotlivé vjezdy a výjezdy zkoumané dopravní sítě, přičemž procentuální rozdělení je shodné pro vjezdy i výjezdy a v čase neměnné.

Procentuální rozdělení generované dopravy OA na jednotlivé vjezdy a výjezdy je následující:

- **směr přivaděč, úsek 2:** 20 %
- **směr Hodějovice:** 30 %
- **směr ul. Novohradská:** 20 %
- **směr ul. J. Masaryka:** 5 %
- **směr Zanádražní komunikace, úsek 1:** 25 %

Zenkl CB, spol. s r.o., Jírovcova 2, 370 01 České Budějovice zenkl@zenklcb.cz, T. +420 386 360 807 W: www.zenklcb.cz

Druhým krokem bylo stanovení pravděpodobných tras vozidel pro jednotlivé vjezdy a výjezdy.

Trasy generované dopravy OA z jednotlivých vjezdů do dopravní sítě jsou následující:

- **směr přivaděč, úsek 2**: přivaděč, úsek 2 → přivaděč, úsek 1-B → odbočovací pruh → CÍL
- **směr Hodějovice:** Hodějovice → Zanádražní kom., úsek 2 → severní kom., úsek 1 → areálová kom. → CÍL
- **směr ul. Novohradská:** ul. Novohradská → Zanádražní kom., úsek 2 → severní kom., úsek 1 → areálová kom. → CÍL
- **směr ul. J. Masaryka:** ul. J. Masaryka → severní kom., úsek 1 → areálová kom. → CÍL
- **směr Zanádražní komunikace, úsek 1:** Zanádražní kom., úsek 1 → severní kom., úsek 1 → areálová kom. → CÍL

Trasy generované dopravy OA do jednotlivých výjezdů z dopravní sítě jsou následující:

- **směr přivaděč, úsek 2**: ZDROJ → areálová kom. → severní kom., úsek 2 → přivaděč, úsek 2
- **směr Hodějovice:** ZDROJ → areálová kom. → severní kom., úsek 1 → Zanádražní kom., úsek 2 → Hodějovice
- **směr ul. Novohradská:** ZDROJ → areálová kom. → severní kom., úsek 1 → Zanádražní kom., úsek 2 → ul. Novohradská
- **směr ul. J. Masaryka:** ZDROJ → areálová kom. → severní kom., úsek 1 → ul. J. Masaryka
- **směr Zanádražní komunikace, úsek 1:** ZDROJ → areálová kom. → severní kom., úsek 1 → Zanádražní kom., úsek 1

Za výše popsaných předpokladů byly intenzity generované dopravy OA přiřazeny na dopravní síť.

4.2.2.2 Přiřazení generované dopravy NA a NS na dopravní síť

Prvním krokem pro přidělení generované dopravy NA a NS na dopravní síť bylo rozdělení dopravy na jednotlivé vjezdy a výjezdy zkoumané dopravní sítě. Z důvodu malého počtu vozidel (pouhé jednotky) a z důvodu rozdílných zdrojů a cílů v řešené oblasti byly hodnoty intenzit přímo přiděleny pro každý navržený objekt zvlášť.

Rozdělení je shodné pro vjezdy i výjezdy a v čase neměnné.

Rozdělení generované dopravy NA a NS na jednotlivé vjezdy a výjezdy je následující:

- **objekt Hornbach; směr přivaděč, úsek 2; trasa přes odb. pruh:** 2x NA, 2x NS
- **objekt Hornbach; směr přivaděč, úsek 2; trasa přes severní kom.:** 2x NA, 2x NS
- **objekt Hornbach; směr Hodějovice:** 2x NA, 2x NS
- **objekt Hornbach; směr Zanádražní kom., úsek 1:** 2x NA, 2x NS
- **objekty Kaufland a Retail; směr přivaděč, úsek 2; trasa přes odb. pruh:** 2x NA
- **objekty Kaufland a Retail; směr přivaděč, úsek 2; trasa přes severní kom.:** 2x NA, 2x NS
- **objekty Kaufland a Retail; směr Hodějovice:** 2x NA
- **objekty Kaufland a Retail; směr Zanádražní kom., úsek 1:** 2x NA, 2x NS
- **objekt Fastfood; směr přivaděč, úsek 2; trasa přes odb. pruh:** 1x NA
- **objekt Fastfood; směr Zanádražní kom., úsek 1:** 1x NA

Zenkl CB, spol. s r.o., Jírovcova 2, 370 01 České Budějovice zenkl@zenklcb.cz, T. +420 386 360 807 W: www.zenklcb.cz

Druhým krokem bylo stanovení pravděpodobných tras vozidel pro jednotlivé objekty a jednotlivé vjezdy a výjezdy.

Trasy generované dopravy NA a NS z jednotlivých vjezdů do dopravní sítě jsou následující:

- **objekt Hornbach; směr přivaděč, úsek 2; trasa přes odb. pruh:** přivaděč, úsek 2 → přivaděč, úsek 1-B → odbočovací pruh → areálová kom. → severní kom., úsek 2-A → zás. dvůr Hornbach (CÍL)
- **objekt Hornbach; směr přivaděč, úsek 2; trasa přes severní kom.:** přivaděč, úsek 2 → severní kom., úsek 2 (směr západ) → severní kom., úsek 2-A (směr východ) → zás. dvůr Hornbach (CÍL)
- **objekt Hornbach; směr Hodějovice:** Hodějovice → Zanádražní kom., úsek 2 → severní kom., úsek 1 → severní kom., úsek 2-A → zás. dvůr Hornbach (CÍL)
- **objekt Hornbach; směr Zanádražní kom., úsek 1:** Zanádražní kom., úsek 1 → severní kom., úsek 1 → severní kom., úsek 2-A → zás. dvůr Hornbach (CÍL)
- **objekty Kaufland a Retail; směr přivaděč, úsek 2; trasa přes odb. pruh:** přivaděč úsek 2 → přivaděč, úsek 1-B → odbočovací pruh → areálová kom. → zás. dvůr Kaufland (CÍL)
- **objekty Kaufland a Retail; směr přivaděč, úsek 2; trasa přes severní kom.:** přivaděč, úsek 2 → severní kom., úsek 2 → zás. dvůr Kaufland (CÍL)
- **objekty Kaufland a Retail; směr Hodějovice:** Hodějovice → Zanádražní kom., úsek 2 → severní kom., úsek 1 → zás. dvůr Kaufland (CÍL)
- **objekty Kaufland a Retail; směr Zanádražní kom., úsek 1:** Zanádražní kom., úsek 1 → severní kom., úsek 1 → zás. dvůr Kaufland (CÍL)
- **objekt Fastfood; směr přivaděč, úsek 2; trasa přes odb. pruh:** přivaděč, úsek 2 → přivaděč, úsek 1-B → odbočovací pruh → CÍL
- **objekt Fastfood; směr Zanádražní kom., úsek 1:** Zanádražní kom., úsek 1 → severní kom., úsek 1 → areálová kom. → CÍL

Trasy generované dopravy NA a NS do jednotlivých výjezdů z dopravní sítě jsou následující:

- **objekt Hornbach; směr přivaděč, úsek 2:** zás. dvůr Hornbach (ZDROJ) → severní kom., úsek 2 → přivaděč, úsek 2
- **objekt Hornbach; směr Hodějovice:** zás. dvůr Hornbach (ZDROJ) → severní kom., úsek 1 → Zanádražní kom., úsek 2 → Hodějovice
- **objekt Hornbach; směr Zanádražní kom., úsek 1:** zás. dvůr Hornbach (ZDROJ) → severní kom., úsek 1 → Zanádražní kom., úsek 1
- **objekty Kaufland a Retail; směr přivaděč, úsek 2:** zás. dvůr Kaufland (ZDROJ) → severní kom., úsek 2 → přivaděč, úsek 2
- **objekty Kaufland a Retail; směr Hodějovice:** zás. dvůr Kaufland (ZDROJ) → severní kom., úsek 1 → Zanádražní kom., úsek 2 → Hodějovice
- **objekty Kaufland a Retail; směr Zanádražní kom., úsek 1:** zás. dvůr Kaufland (ZDROJ) → severní kom., úsek 1 → Zanádražní kom., úsek 1
- **objekt Fastfood; směr přivaděč, úsek 2:** ZDROJ → areálová kom. → severní kom., úsek 2 → přivaděč, úsek 2

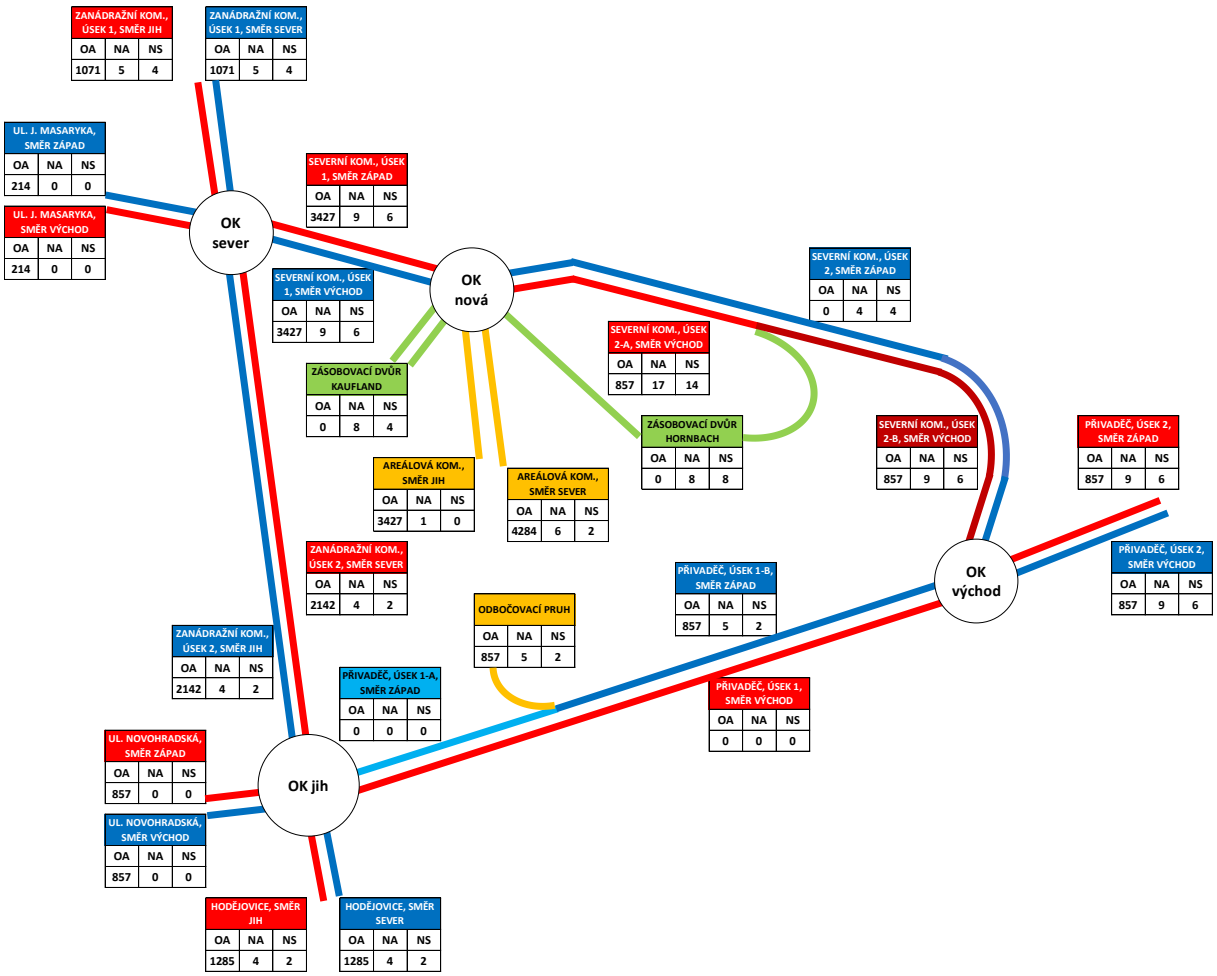
Zenkl CB, spol. s r.o., Jírovcova 2, 370 01 České Budějovice zenkl@zenklcb.cz, T. +420 386 360 807 W: www.zenklcb.cz

- **objekt Fastfood; směr Zanádražní kom., úsek 1:** ZDROJ → areálová kom. → severní kom., úsek 1 → Zanádražní kom., úsek 1

Za výše popsaných předpokladů byly intenzity generované dopravy NA a NS přiřazeny na dopravní síť.

4.2.2.3 Grafické zobrazení celodenních intenzit generované dopravy na dopravní síti

Celodenní hodnoty intenzit generované dopravy pro všechny druhy dopravy (OA, NA, NS), jež byly na dopravní sít přiřazeny v předešlých podkapitolách, zobrazuje obrázek 11.



Obrázek 11 - Celkové denní intenzity generované dopravy na dopravní síti [voz/den]

4.2.3 Procentuální rozdělení generované dopravy podle denní doby

Celodenní intenzity generované dopravy bylo následně nutné přepočítat pro jednotlivé denní doby. Zkoumáno bylo zejména rozdělení na den (6:00-22:00) a noc (22:00-6:00) a následně také zatížení dopravní sítě v ranní špičce (cca 7:00-8:00) a odpolední špičce (cca 15:30-16:30).

Procentuální rozdělení OA bylo stanoveno dle certifikované metodiky (metody prognózy intenzit generované dopravy) vydané společností EDIP. Procentuální rozdělení NA a NS bylo odhadnuto dle dostupných informací od investora a dle pravděpodobné četnosti zásobování. Procentuální rozdělení

je shodné pro vjezd i výjezd do/ze zkoumané lokality. Procentuální rozdělení generované dopravy pro jednotlivé denní doby a druhy dopravy zobrazuje tabulka 3.

Tabulka 3 - Procentuální rozdělení generované dopravy dle jednotlivých denních dob pro jednotlivé druhy dopravy

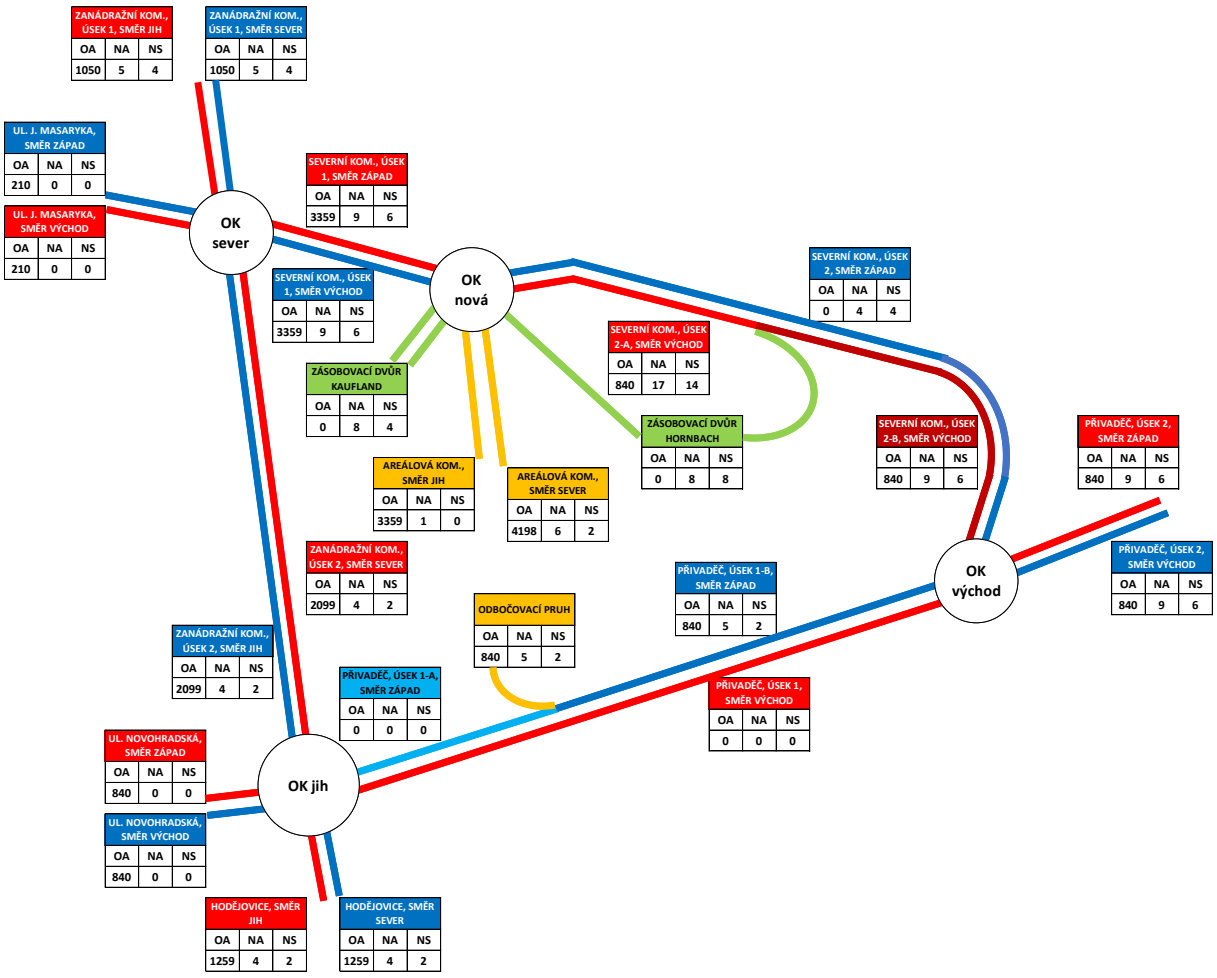
Denní doba	Čas	Procenta OA	Procenta NA	Procenta NS
Den	6:00-22:00	98 %	100 %	100 %
Noc	22:00-6:00	2 %	0 %	0 %
Ranní špička	7:00-8:00	4,20 %	50 %	50 %
Odpolední špička	15:30-16:30	10,00 %	50 %	50 %

Intenzity gen. dopravy na dopravní síti pro denní dobu (6:00-22:00) jsou zobrazeny na obrázku 12.

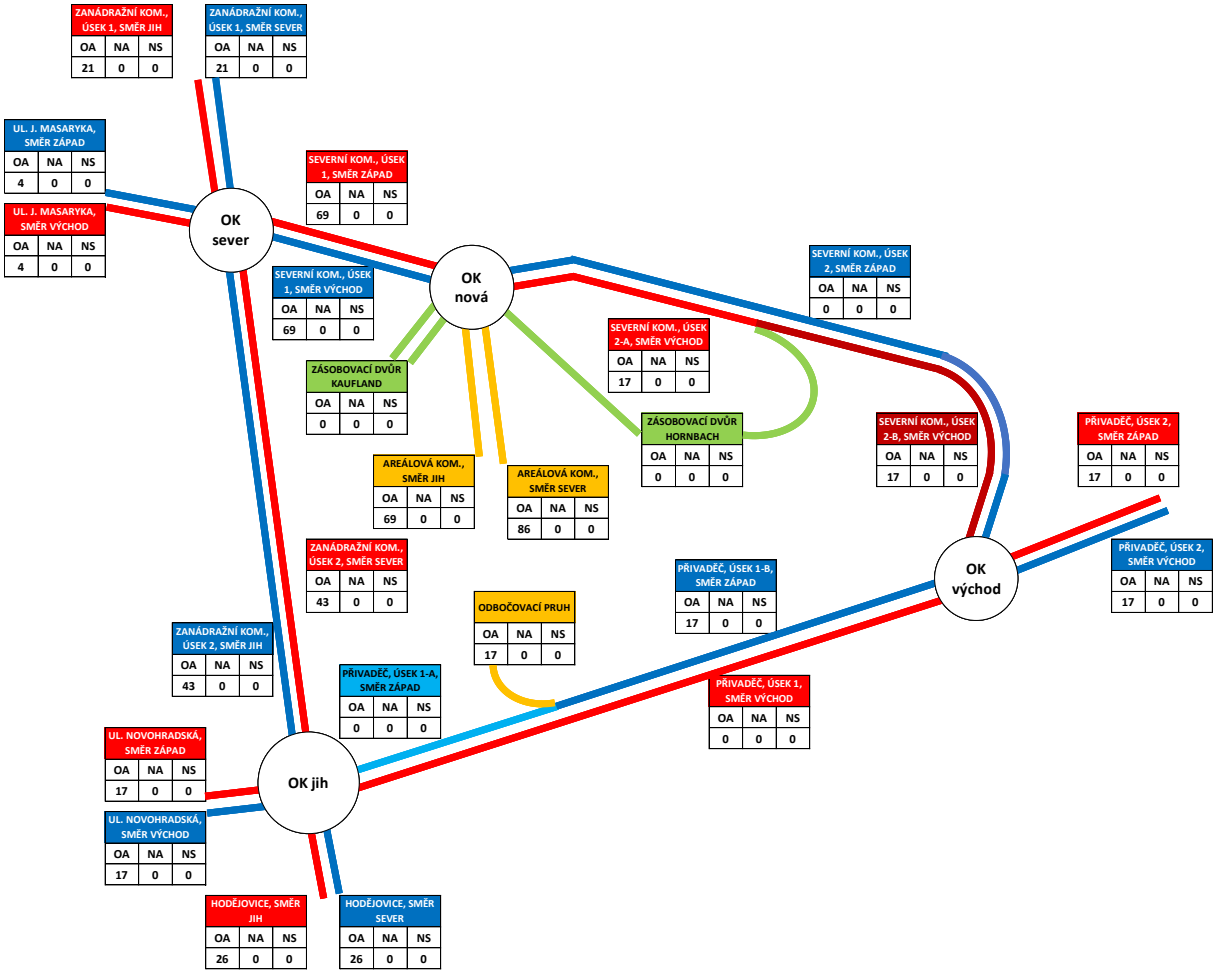
Intenzity gen. dopravy na dopravní síti pro noc (22:00-6:00) jsou zobrazeny na obrázku 13.

Intenzity gen. dopravy na dopravní síti pro ranní špičku (cca 7:00-8:00) jsou zobrazeny na obrázku 14.

Intenzity gen. dopravy na dopravní síti pro odpolední špičku (cca 15:30-16:30) jsou zobrazeny na obrázku 15.

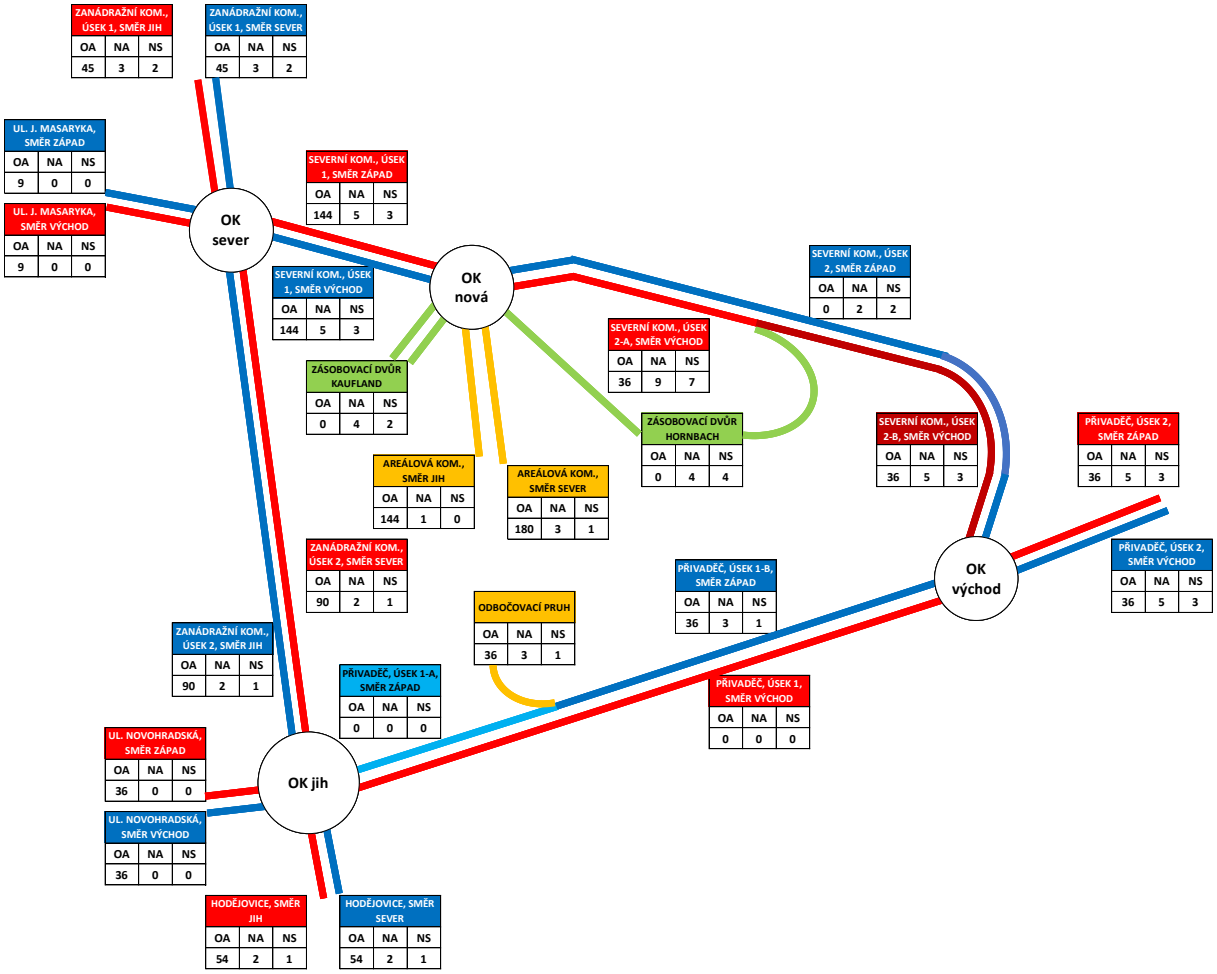


Obrázek 12 - Intenzity generované dopravy na dopravní síti v čase 6:00-22:00 [voz]

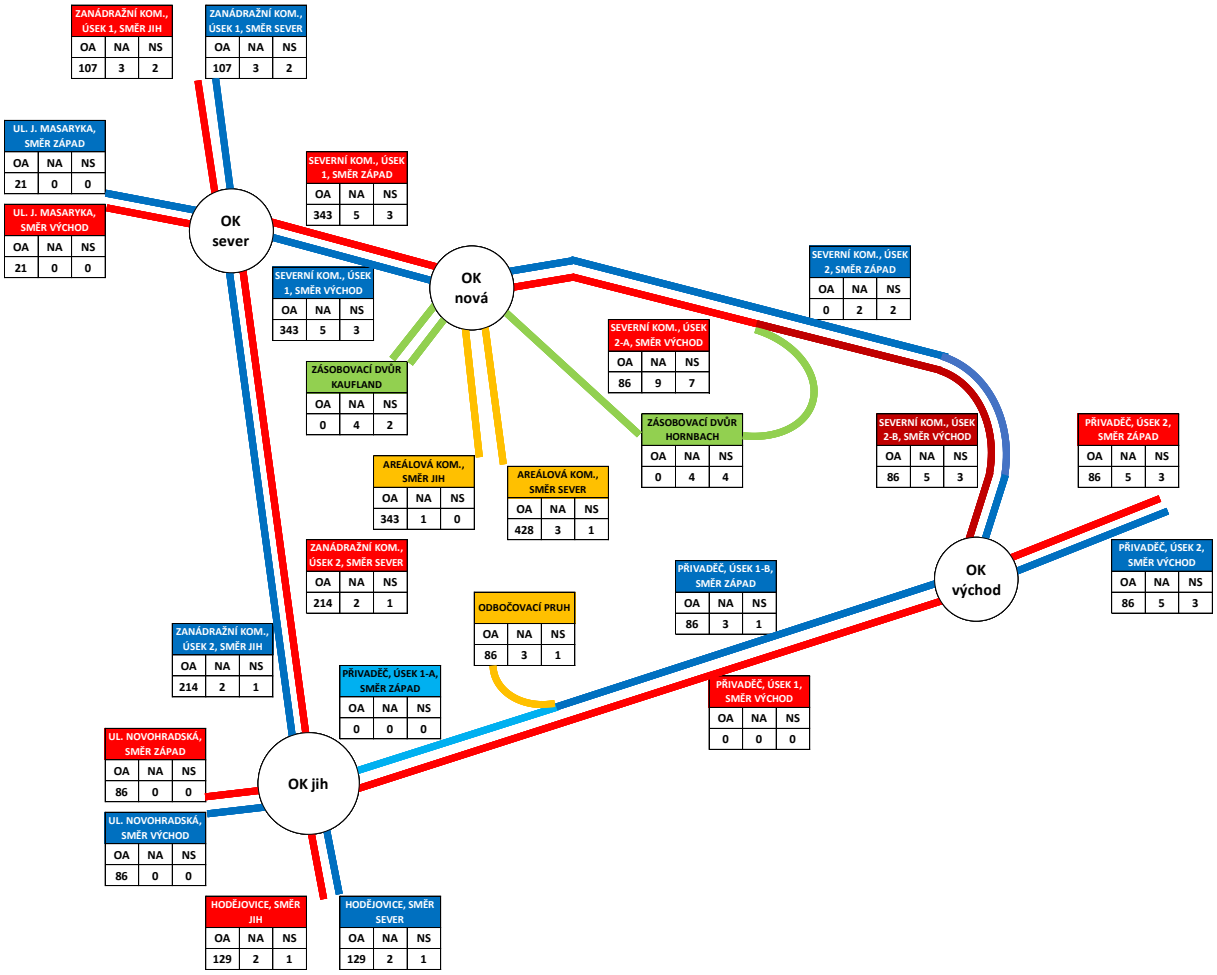


Obrázek 13 - Intenzity generované dopravy na dopravní síti v čase 22:00-6:00 [voz]

Zenkl CB, spol. s r.o., *Jírovcova 2, 370 01 České Budějovice zenkl@zenklcb.cz,* ***T.*** *+420 386 360 807* ***W:*** *www.zenklcb.cz*



Obrázek 14 - Intenzity generované dopravy na dopravní síti v ranní špičce (7:00-8:00) [voz/h]



Obrázek 15 - Intenzity generované dopravy na dopravní síti v odpolední špičce (15:30-16:30) [voz/h]

4.3 Kapacitní posouzení dopravní sítě

Hlavní částí celého dokumentu je posouzení dopravní sítě s cílem zjistit, zda po realizaci záměru bude dopravní síť kapacitně dostačující a zda (ne)bude docházet k výrazným kongescím dopravy. Posouzení dopravní sítě je provedeno v nejzatíženějších hodinách, tj. v době ranní a odpolední špičky. K tomuto bylo nutné stanovit výsledné výhledové intenzity dopravy během obou dopravních špiček.

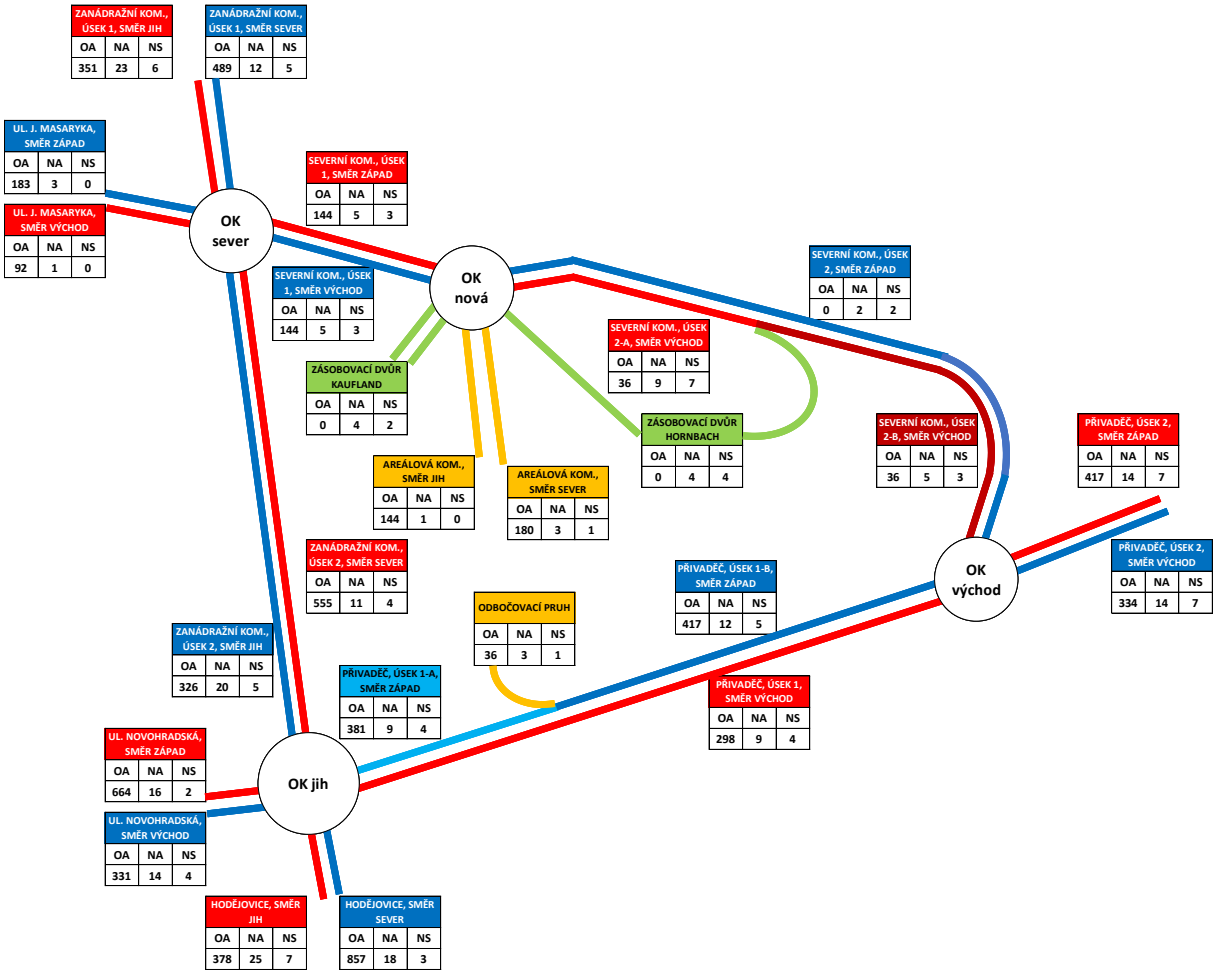
4.3.1 Stanovení výsledných intenzit dopravy na dopravní síti pro ranní a odpolední špičku

Výsledné výhledové intenzity dopravy pro danou dopravní špičku byly stanoveny jako součet stávajících intenzit dopravy této špičky a intenzit generované dopravy této špičky.

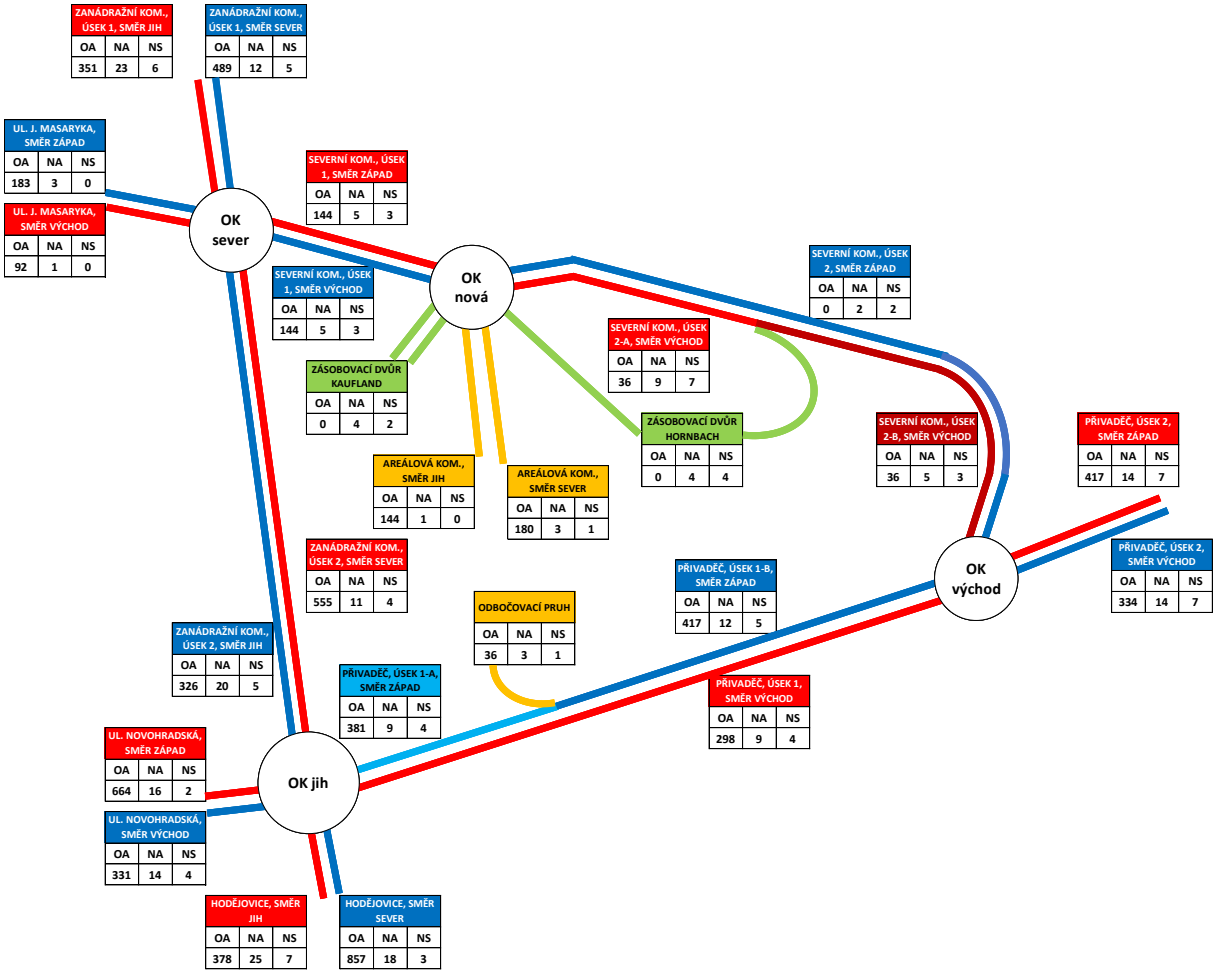
Výsledné výhledové intenzity dopravy na dopravní síti v době ranní špičky (cca 7:00-8:00) jsou zobrazeny na obrázku 16.

Výsledné výhledové intenzity dopravy na dopravní síti v době odpolední špičky (cca 15:30-16:30) jsou zobrazeny na obrázku 17.

Zenkl CB, spol. s r.o., Jírovcova 2, 370 01 České Budějovice zenkl@zenklcb.cz, T. +420 386 360 807 W: www.zenklcb.cz



Obrázek 16 - Celkové výsledné intenzity dopravy na dopravní síti v ranní špičce (7:00-8:00) [voz/h]



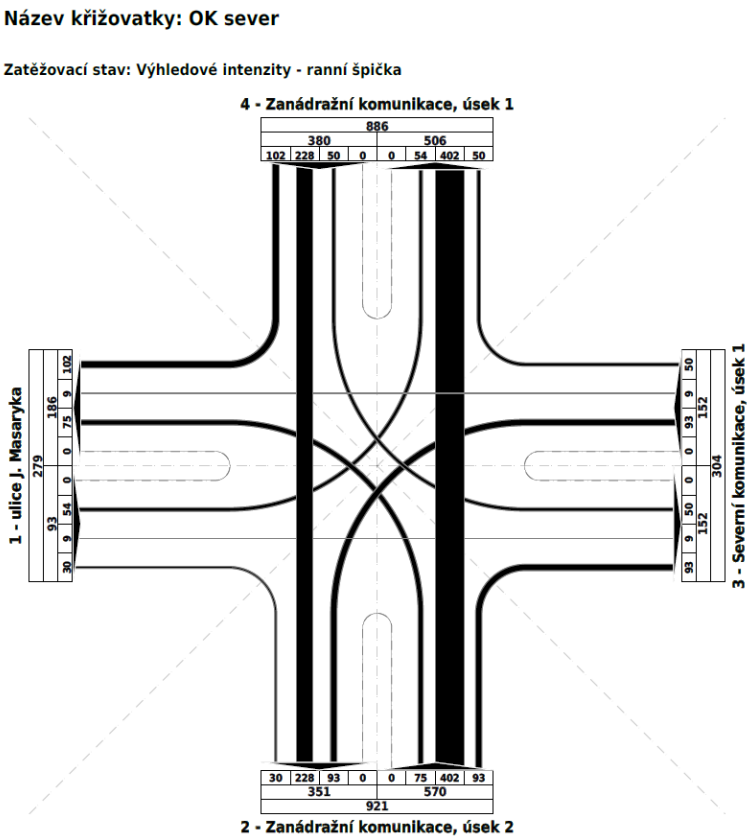
Obrázek 17 - Celkové výsledné intenzity dopravy na dopravní síti v odpolední špičce (15:30-16:30) [voz/h]

4.3.2 Kapacitní posouzení dotčených křižovatek na dopravní síti

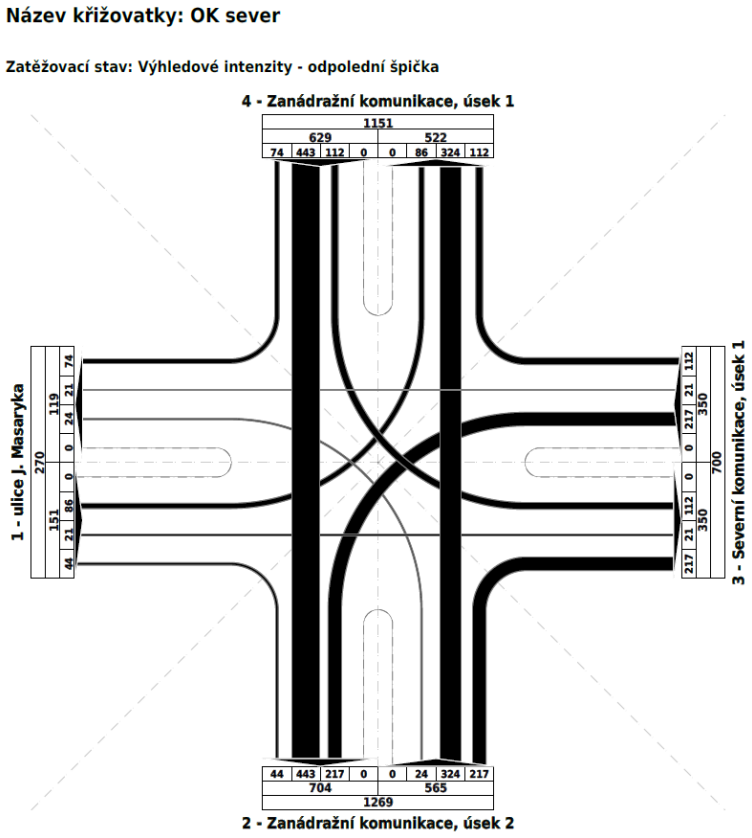
Ze znalosti kartogramů stávajících intenzit dopravy na všech stávajících dotčených křižovatkách a ze znalosti vypočtených intenzit generované dopravy v kombinaci s předpokládanými trasami vozidel bylo možné utvořit kartogramy výsledných intenzit dopravy na všech zkoumaných křižovatkách.

Kartogramy výsledných intenzit dopravy v obou špičkových hodinách pro OK jih, OK sever a OK východ byly zpracovány v programu EDIP Software. Tyto jsou dostupné na obrázcích 18-23. Kartogram pro OK nová není k dispozici, neboť v programu EDIP Software není možné vytvořit kartogramy intenzit pro pěti- a více-ramenné křižovatky.

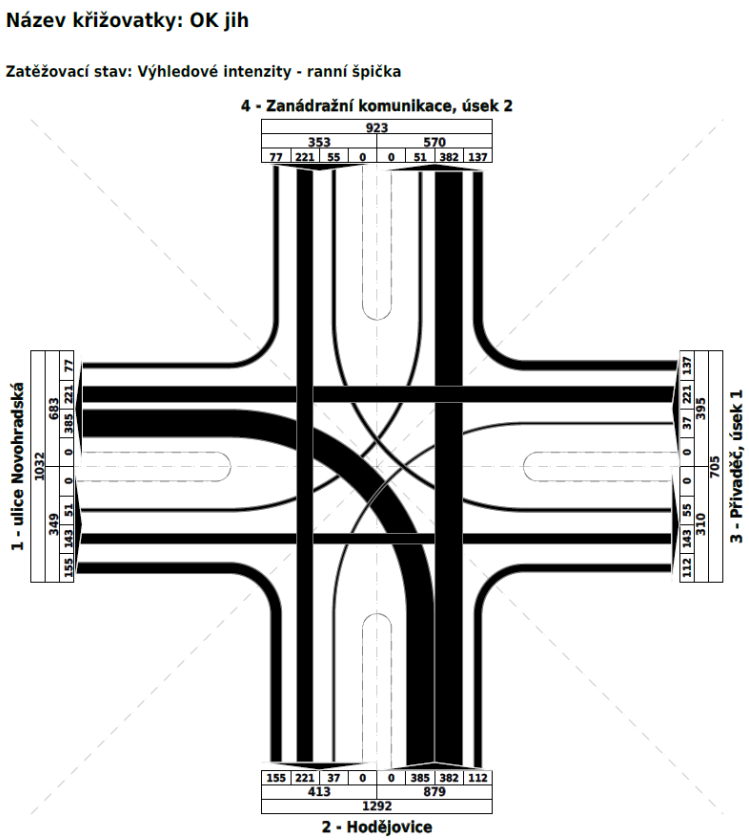
V programu EDIP Software bylo následně provedeno i kapacitní posouzení všech dotčených křižovatek rozděleně pro ranní a odpolední špičku dle TP 188. V obou dopravních špičkách bude úroveň kvality dopravy (UKD) na všech paprscích všech řešených okružních křižovatek mít hodnotu A. Z provedených posouzení tak jasně vyplývá, že po zprovoznění záměru všechny křižovatky kapacitně vyhoví s dostatečnou kapacitní rezervou. Protokoly pro posouzení kapacity podle TP 188 - okružní křižovatky pro obě špičkové hodiny každé řešené křižovatky jsou k dispozici jako příloha tohoto dokumentu.



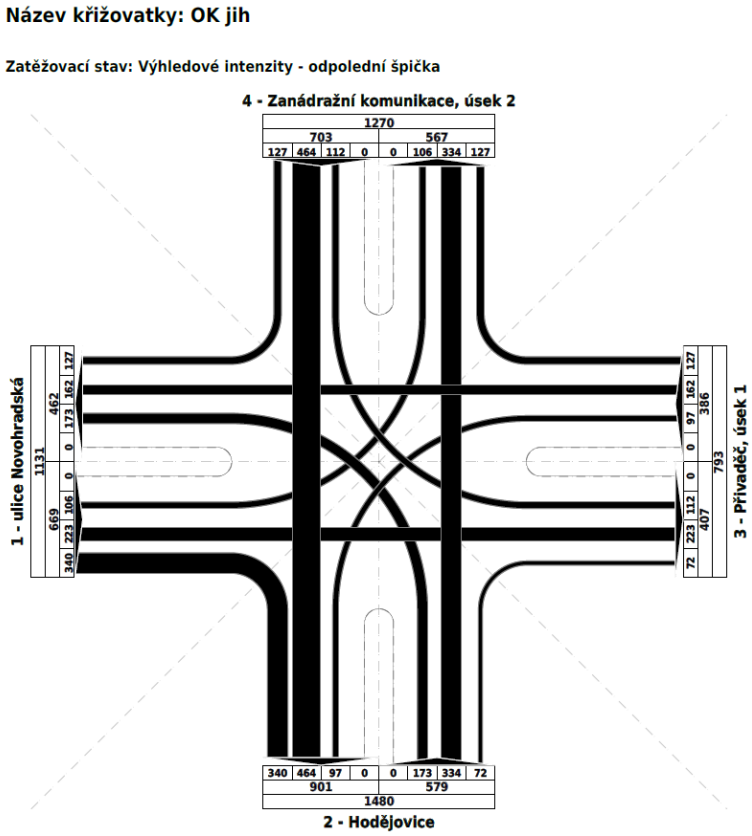
Obrázek 18 - Kartogram výsledných intenzit dopravy v ranní špičce na OK sever [voz/h]



Obrázek 19 - Kartogram výsledných intenzit dopravy v odpolední špičce na OK sever [voz/h]

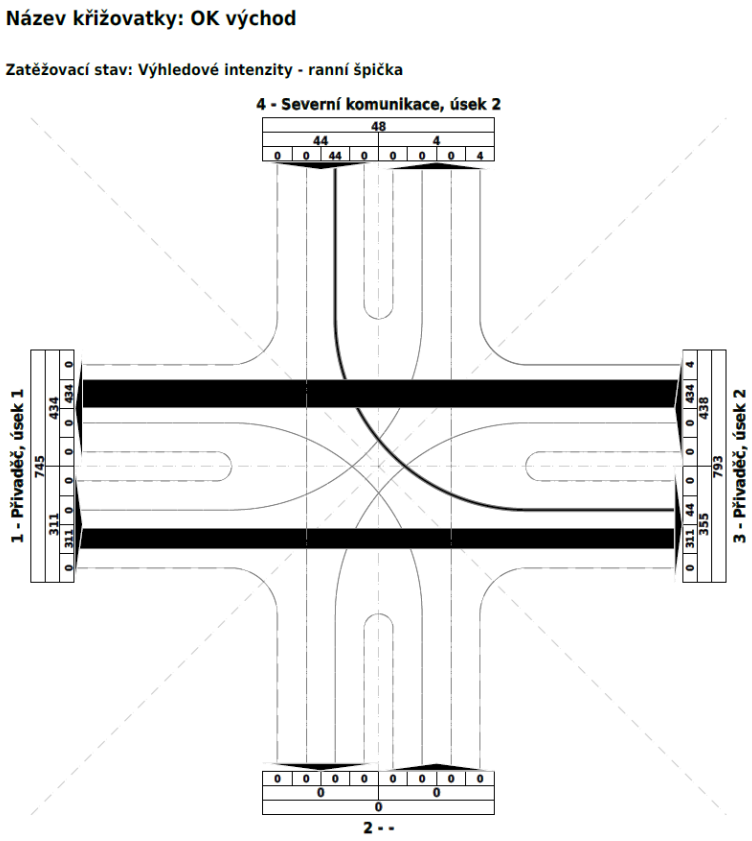


Obrázek 20 - Kartogram výsledných intenzit dopravy v ranní špičce na OK jih [voz/h]

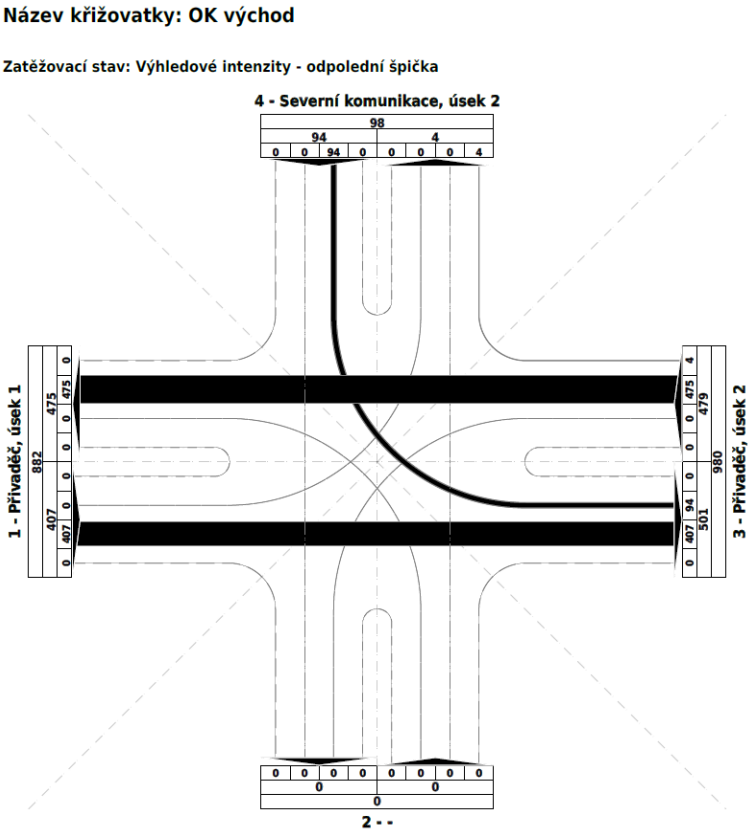


Obrázek 21 - Kartogram výsledných intenzit dopravy v odpolední špičce na OK jih [voz/h]

Zenkl CB, spol. s r.o., Jírovcova 2, 370 01 České Budějovice zenkl@zenklcb.cz, **T.** +420 386 360 807 **W:** www.zenklcb.cz



Obrázek 22 - Kartogram výsledných intenzit dopravy v ranní špičce na OK východ [voz/h]



Obrázek 23 - Kartogram výsledných intenzit dopravy v odpolední špičce na OK východ [voz/h]

Zenkl CB, spol. s r.o., Jírovcova 2, 370 01 České Budějovice zenkl@zenklcb.cz, T. +420 386 360 807 W: www.zenklcb.cz

5 Vyhodnocení a závěr

V rámci tohoto dopravně inženýrského posouzení byly stanoveny stávající intenzity dopravy na dotčené dopravní síti, vypočteny intenzity dopravy generované záměrem SMART GREEN RETAIL PARK České Budějovice a posouzen vliv navrhovaného záměru na kapacitu okolních komunikací a křižovatek.

Na základě provedených dopravních průzkumů, výpočtu generované dopravy a jejího přiřazení na dopravní síť byly stanoveny výhledové intenzity dopravy pro ranní i odpolední špičkovou hodinu. Následné kapacitní posouzení prokázalo, že všechny posuzované okružní křižovatky budou po realizaci záměru kapacitně vyhovovat. Ve všech hodnocených případech byla dosažena úroveň kvality dopravy A, což potvrzuje dostatečnou kapacitní rezervu i po zprovoznění navrhovaného obchodního areálu.

Lze tedy konstatovat, že realizace záměru SMART GREEN RETAIL PARK České Budějovice nebude mít z hlediska dopravní obsluhy negativní vliv na funkčnost okolní silniční sítě. Navržené dopravní řešení je z hlediska kapacity dotčených komunikací a křižovatek vyhovující a umožňuje bezpečné a plynulé napojení záměru na stávající dopravní infrastrukturu.

6 Seznam příloh

- SGRP DIP – *otevřený dokument Microsoft Excel*
- Protokoly pro posouzení kapacity podle TP 188 - okružní křižovatky
  - Protokol výpočtu – OK jih – výhled – odpolední
  - Protokol výpočtu – OK jih – výhled – ranní
  - Protokol výpočtu – OK jih – nová – odpolední
  - Protokol výpočtu – OK jih – nová – ranní
  - Protokol výpočtu – OK sever – výhled – odpolední
  - Protokol výpočtu – OK sever – výhled – ranní
  - Protokol výpočtu – OK východ – výhled – odpolední
  - Protokol výpočtu – OK východ – výhled – ranní

Zenkl CB, spol. s r.o., Jírovcova 2, 370 01 České Budějovice zenkl@zenklcb.cz, T. +420 386 360 807 W: www.zenklcb.cz